

# Inhaltsübersicht

## Teil 1

<b>Einleitung</b>	17
A. Zur Thematik .....	17
B. Ziel und Gegenstand .....	19
C. Gang der Untersuchung .....	20

## Teil 2

<b>Ökonomische und allgemeine Grundlagen der Airline-Insolvenz</b>	22
A. Erscheinungsformen des Flugverkehrs .....	22
B. Gründe für finanzielle Probleme bei Fluggesellschaften .....	24

## Teil 3

<b>Insolvenz- und luftrechtliche Problemstellungen in der Airline-Insolvenz</b>	41
A. Widerruf und Aussetzung der Betriebsgenehmigung .....	41
B. Verlust von Start- und Landeslots .....	63
C. Insolvenzbeschluss und Bestimmung der Soll-Masse .....	75
D. Obligatorische Rechtsverhältnisse an Flugzeugen .....	118
E. Triebwerksleasing .....	149
F. Insolvenzrechtliche Implikationen auf das Rechtsverhältnis zwischen Flughafen und Fluggesellschaft .....	150
G. Insolvenz und Fuel Hedging .....	164
H. Tilgung von Überfluggebühren im Insolvenzscenario .....	167

## Teil 4

<b>Betriebsfortführung unter Berücksichtigung der vorgefundenen Ergebnisse</b>	172
A. Strategische Vorüberlegungen .....	173

B. Aufrechterhaltung der Betriebsgenehmigung im Kontext der LuftverkehrsdiensteVO 174

C. Eigenverwaltete Betriebsfortführung der Fluggesellschaft nach den §§ 270 ff. InsO 180

D. Überlegungen zur Betriebsfortführung in der verwaltergeführten Regelinsolvenz . . . . 205

E. Sicherstellung der Betriebsfortführung während eines StaRUG-Verfahrens . . . . . 215

F. Ergebnis . . . . . 225

Teil 5

**Zusammenfassung der Ergebnisse** 228

A. Ursachenvielfalt für niedrige Branchenprofitabilität und Krisenanfälligkeit . . . . . 228

B. Betriebsgenehmigung nach VO (EG) 1008/2008 als zentrales Element . . . . . 229

C. Geringe Insolvenzmasse . . . . . 232

D. Abhängigkeit von Leasinggebern und Flughafenbetreibergesellschaften . . . . . 233

E. Varia der Betriebsfortführung . . . . . 235

**Literaturverzeichnis** . . . . . 238

**Stichwortverzeichnis** . . . . . 258

# Inhaltsverzeichnis

## *Teil 1*

<b>Einleitung</b>	17
A. Zur Thematik	17
B. Ziel und Gegenstand	19
C. Gang der Untersuchung	20

## *Teil 2*

<b>Ökonomische und allgemeine Grundlagen der Airline-Insolvenz</b>	22
A. Erscheinungsformen des Flugverkehrs	22
I. Linienflugverkehr	22
II. Gelegenheitsverkehr	23
III. Geschäftsaufteilung deutscher Fluggesellschaften	24
B. Gründe für finanzielle Probleme bei Fluggesellschaften	24
I. Marktsituation der Luftverkehrsbranche bis zur Covid-19-Krise	25
II. Ursachenanalyse	26
1. Exogene Ursachen	27
a) Verdrängungswettbewerb	27
b) Katastrophen/Exogene Schocks	30
c) Kostenstruktur	31
d) Fluggastrechte-Verordnung	33
2. Endogene Ursachen	35
a) Überkapazitäten	35
b) Prinzipal-Agenten-Problematik	36
3. Zwischenergebnis	37
III. Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf den Flugbetrieb	37
1. Marktsituation	38
2. Covid-19 als exogenes Schockereignis	38
IV. Fazit	40

*Teil 3*

<b>Insolvenz- und luftrechtliche Problemstellungen in der Airline-Insolvenz</b>	<b>41</b>
A. Widerruf und Aussetzung der Betriebsgenehmigung	41
I. Betriebs- und Flugliniengenehmigung als Flugbetriebsvoraussetzung	42
II. Verlust der Betriebsgenehmigung nach VO (EG) Nr. 1008/2008	42
1. Widerrufs- und Aussetzungstatbestände	43
a) Tatbestand des Art. 9 I S. 2 LuftverkehrsdiensteVO (Finanzsituation)	44
b) Tatbestand des Art. 9 V LuftverkehrsdiensteVO (Entzug des Air Operator Certificate)	46
2. Gemeinsame Rechtsfolge	47
a) Problematik	47
b) Soll-Vorschrift	47
c) Praxisbetrachtung	49
3. Vorläufige Betriebsgenehmigung nach Art. 9 I S. 3 LuftverkehrsdiensteVO	50
4. Ausschluss von Widerruf- oder Aussetzungsmöglichkeiten durch § 12 GewO analog	52
III. Ausübung der ursprünglichen Betriebsgenehmigung durch den Insolvenzverwalter	53
1. Zur Rechtsnatur der Betriebsgenehmigung	54
2. Stellvertretungsbefugnis des Insolvenzverwalters	55
IV. Kritik an der Konzeption des Art. 9 LuftverkehrsdiensteVO	58
V. Verlust der Flugliniengenehmigung nach § 21 LuftVG	59
1. Überblick	59
2. Verlust der Flugliniengenehmigung	60
VI. IATA-Membership Stellung in der Insolvenz	61
VII. Zusammenfassung und Ergebnis	62
B. Verlust von Start- und Landeslots	63
I. Überblick	63
1. Begriffsbestimmung	63
2. Slotallokation	64
3. Großvaterrechte	64
II. Keine unmittelbare Folge der Insolvenz	65
III. Mittelbare Folgen der Insolvenz	65
1. Grundsatz: Abhängigkeit der Slots von der Betriebsgenehmigung	65
2. Slotverlust im Zeitraum der Bewertungsphase: „Monarch Airlines“-Urteil	67
a) Verfahrensgang	67
b) Bewertung der Entscheidung des Court of Appeal	68
c) Bedeutung der Entscheidung für Slots im deutschen Insolvenzverfahren	69

3. Kein Verlust der Großvaterrechte nach Art. 10 IV SlotVO .....	69
a) Kein Verlust bei Erteilung einer vorläufigen Betriebsgenehmigung nach Art. 10 IV c) SlotVO .....	70
b) Anwendung des Art. 10 IV c) SlotVO analog auf die ursprüngliche Betriebsgenehmigung .....	70
c) Kein Verlust durch Covid-19 .....	72
IV. Verlust von Start- und Landeslots in Drittstaaten .....	73
V. Zusammenfassung .....	74
C. Insolvenzbeschluss und Bestimmung der Soll-Masse .....	75
I. Soll- und Ist-Masse .....	76
II. Voraussetzungen für eine Zugehörigkeit zur Soll-Masse .....	76
III. Massezugehörigkeit der Betriebsgenehmigung .....	78
1. Anforderungen an eine Massezugehörigkeit öffentlich-rechtlicher Genehmigungen .....	79
2. Übertragbarkeit der Betriebsgenehmigung .....	80
3. Zwischenergebnis .....	82
4. Keine Massezugehörigkeit der Flugliniengenehmigung .....	83
IV. Slots als insolvenzrechtlicher Vermögenswert .....	83
1. Vorüberlegungen .....	83
2. Rechtliche Einordnung der Slots .....	84
3. Klassifizierung der Slots unter die §§ 35, 36 InsO .....	86
a) Massezugehörigkeit durch Einordnung als sachbezogener Genehmigungstatbestand .....	86
b) Massezugehörigkeit unter Berücksichtigung der Zeitnischenmobilität .....	87
c) Massezugehörigkeit der Großvaterrechte .....	89
d) Massezugehörigkeit der Slots im Blickwinkel einer übertragenden Sanierung .....	89
e) Nutzungsrecht der Slots als massezugehöriges Recht .....	91
4. Fazit und Zusammenfassung .....	92
V. Auswirkungen der Insolvenz auf Flugzeuge .....	93
1. Einführung .....	94
2. Rechtliche Einordnung von Flugzeugen .....	94
3. Unbesicherte Flugzeuge .....	95
a) Belegenheitsort im Inland .....	95
b) Ausländischer Belegenheitsort .....	95
aa) Zugriff nach EuInsVO .....	96
bb) Zugriff nach den §§ 335 ff. InsO .....	97
cc) Genfer Abkommen über Rechte an Luftfahrzeugen .....	97
4. Besicherte Flugzeuge .....	98
a) Registerpfandrecht nach LuftFzgG .....	98
aa) Rechtliche Einordnung .....	98

bb) Absonderungsrecht des Registerpfandrechtsinhabers .....	99
cc) Absonderung an einem Gesamtregisterpfandrecht .....	100
dd) Absonderungsrecht an Zubehörstücken .....	100
ee) Spezialfall des Registerpfandrechts an einem Ersatzteillager .....	100
ff) Höchstbetragsregisterpfandrecht .....	102
gg) Zwischenergebnis .....	103
b) Registerpfandrecht nach LuftFzgG an einem im Ausland belegenen Flugzeug .....	103
aa) Genfer Abkommen über Rechte an Luftfahrzeugen .....	104
bb) EuInsVO .....	105
cc) §§ 335 ff. InsO .....	106
c) Sicherungsrechte an Flugzeugen nach der Kapstadt-Konvention .....	107
d) Exkurs: Anderweitige Möglichkeiten der Besicherung von Flugzeugen ..	109
5. Triebwerke .....	111
a) Umstrittene Eigenschaft von Triebwerken .....	112
b) Stellungnahme .....	113
c) Insolvenzrechtliche Varia .....	114
d) Ergebnis .....	116
6. Zusammenfassung und Bewertung .....	117
VI. Fazit .....	117
D. Obligatorische Rechtsverhältnisse an Flugzeugen .....	118
I. Prädominanz leasingvertraglicher Vereinbarungen in der Luftverkehrsbranche	119
1. Übersicht .....	119
2. Andere Formen der Gebrauchsüberlassung von Flugzeugen .....	120
II. Die Rechtsstellung der Flugzeugleasinggeber in der Insolvenz der Fluggesellschaft .....	120
1. Umfang der Aussonderung des Leasinggebers .....	120
2. Keine unmittelbaren Auswirkungen der Antragstellung auf den Leasingvertrag	121
3. Die leasinggeberseitige Kündigung .....	122
a) Relevante Kündigungsrechte des Flugzeugleasinggebers im Insolvenzfall	122
b) Einschränkungen der Kündigung durch § 112 InsO .....	123
aa) Reichweite des § 112 InsO auf Wet-Lease- und Dry-Lease-Vereinbarungen .....	124
bb) Reichweite des § 112 InsO auf Finanzierungsleasingverträge .....	125
cc) Von § 112 InsO umfasste Kündigungsgründe .....	127
dd) Reichweite des § 112 InsO in das Eröffnungsverfahren .....	127
c) Verwertungs- und Einziehungsstopp nach § 21 II Nr. 5 InsO .....	129
aa) Anwendung des § 21 II Nr. 5 InsO auf Flugzeugleasing .....	129
bb) Rechtsfolgen .....	130
cc) Reichweite des § 21 II Nr. 5 InsO .....	132

d) Zusammenfassung und Fazit .....	133
4. Implikationen der Verfahrenseröffnung auf das Flugzeugleasingverhältnis ...	133
a) Fortbestehen der Leasingverhältnisse nach § 108 I S. 1 InsO .....	134
b) Fortbestehen der Kündigungsmöglichkeiten .....	135
III. Single Purpose Companies als (Finanzierungs-)Leasinggeber der Fluggesellschaft .....	136
1. Single Purpose Leasing Companies als Finanzierungsinstrument .....	136
2. Rechtliche Struktur der Finanzierungsleasingform .....	136
3. Insolvenzrechtliche Überlegungen für die Beteiligten .....	137
a) Ausgangssituation .....	137
b) Kein Absonderungsrecht der Bank .....	138
c) Einzelzwangsvollstreckung der Bank .....	138
aa) Startverbot für Flugzeuge .....	138
(1) Zwangsversteigerung .....	139
(2) Startverbot .....	140
(3) Einschränkung des leasingnehmerseitigen Nutzungsinteresses ....	140
(4) Vorrangigkeit des leasingnehmerseitigen Nutzungsinteresses nach § 567 S. 1 i. V. m. § 566 I BGB .....	141
bb) Maßnahmen gegen das Startverbot .....	142
(1) Geltendmachung der vertragsgemäßen Nutzung nach den §§ 535 I, 566 I, 567 S. 1 BGB .....	142
(2) § 771 ZPO .....	142
(3) § 50 LuftFzG .....	145
cc) Anwendbarkeit des § 112 InsO auf § 57a ZVG .....	146
4. Ergebnis .....	147
IV. Fazit und Zusammenfassung .....	148
E. Triebwerksleasing .....	149
F. Insolvenzrechtliche Implikationen auf das Rechtsverhältnis zwischen Flughafen und Fluggesellschaft .....	150
I. Rechtliche Einordnung des Rechtsverhältnisses zwischen Flughafen und Flug- gesellschaft .....	150
1. (Verwaltungs-)Privatrechtliche Einordnung .....	150
2. Pflichten aus dem Rechtsverhältnis zwischen Flughafen und Fluggesellschaft	151
3. Vertragscharakter als Dauerschuldverhältnis .....	152
4. Vertragstyp .....	155
5. Rechtliche Behandlung gemischttypischer Verträge .....	157
6. Zusammenfassung .....	157
II. Insolvenzrechtliche Folge .....	158
1. Keine unmittelbaren Folgen des Insolvenzantrags der Airline auf den Flug- hafenvertrag .....	158

2. Fortbestehen des Flughafenvertrags in der Insolvenz der Airline nach § 108 I S. 1 InsO .....	159
3. Rang der Entgeltzahlungsverpflichtungen .....	160
4. Lösungsmöglichkeiten des Flughafenbetreiberunternehmens .....	161
a) Gesetzliche Lösungsmöglichkeiten .....	161
b) Vertragliche Lösungsmöglichkeiten .....	162
c) Anwendbarkeit des § 112 InsO .....	163
5. Zusammenfassung .....	164
G. Insolvenz und Fuel Hedging .....	164
I. Übersicht .....	164
II. Instrumente zum Fuel Hedging .....	165
III. Insolvenzrechtliche Überlegungen für bedingte und unbedingte Fuel-Termingeschäfte .....	166
1. Anwendung des § 104 I S. 1 InsO .....	166
2. Rechtsfolge des § 104 I S. 1 InsO für die Fuel-Kontrakte der Fluggesellschaft .....	167
H. Tilgung von Überfluggebühren im Insolvenzzenario .....	167
I. Folgen möglicher Zahlungsausfälle .....	168
II. Insolvenzrechtliche Betrachtung der Gebühren .....	168
III. Ergebnis .....	171

#### *Teil 4*

<b>Betriebsfortführung unter Berücksichtigung der vorgefundenen Ergebnisse</b> .....	<b>172</b>
A. Strategische Vorüberlegungen .....	173
B. Aufrechterhaltung der Betriebsgenehmigung im Kontext der LuftverkehrsdiensteVO .....	174
I. Aufrechterhaltung der Genehmigung VO (EG) 1008/2008 vor Insolvenzantrag .....	175
II. Aufrechterhaltung der Genehmigung VO (EG) 1008/2008 nach Insolvenzantrag .....	177
III. Ergebnis .....	180
C. Eigenverwaltete Betriebsfortführung der Fluggesellschaft nach den §§ 270 ff. InsO .....	180
I. Vorteile der eigenverwalteten Fluggesellschaft .....	181
II. Eigenverwaltungsplanung der Fluggesellschaft nach § 270a InsO .....	182
1. Allgemeine Anforderungen des § 270a InsO .....	183
2. Anforderungen an die Eigenverwaltungsplanung der Fluggesellschaft .....	184
III. Vorläufig eigenverwaltete Betriebsfortführung der Fluggesellschaft im Lichte des SanInsFoG .....	186
1. Vorläufige Eigenverwaltung nach §§ 270b und c InsO .....	187
2. Schutzschirmverfahren nach § 270d InsO .....	188
a) Übersicht .....	188
b) Antragsvoraussetzungen für einen Schutzschirm .....	189



c) Keine offensichtliche Aussichtslosigkeit der Sanierung der Fluggesellschaft	190
3. Anordnungen zur Betriebsfortführung der Fluggesellschaft in den eigenverwalteten Vorverfahren der InsO	191
a) Anordnung von Vollstreckungsschutz	191
b) Anordnungen zur Weiternutzung geleaster Flugzeuge	194
c) Anordnung zur Begründung von Masseverbindlichkeiten	195
d) Auswahl des Sachwalters	197
e) Ergebnis zur Betriebsfortführung in den eigenverwalteten Vorverfahren	197
IV. Betriebsfortführung im eröffneten, eigenverwalteten Verfahren	198
1. Weiternutzung besicherter Gegenstände	198
2. Fortsetzung obligatorischer Rechtsverhältnisse	199
a) Weiternutzung geleaster Flugzeuge	199
b) Fortsetzung sonstiger Vertragsverhältnisse	200
c) Sonderkündigungsrecht nach § 109 I S. 1 InsO	201
d) Fortsetzung der Rechtsverhältnisse zu Passagieren	203
V. Verwertung verleaster Flugzeuge durch den Schuldner	204
D. Überlegungen zur Betriebsfortführung in der verwaltergeführten Regelinsolvenz	205
I. Grundproblem: Erwirken einer eigenen Betriebsgenehmigung durch den Insolvenzverwalter	206
1. Szenario I: Einsetzung eines (vorläufigen) Insolvenzverwalters und Fortbestehen der Betriebsgenehmigung nach Antragstellung	206
2. Szenario II: Einsetzung eines (vorläufigen) Insolvenzverwalters und kein Fortbestehen der Betriebsgenehmigung nach Antragstellung	208
3. Ergebnis	209
II. Transfer der Slotnutzung auf eine dem Insolvenzverwalter zugeteilte Betriebsgenehmigung	210
III. Sonstige Varia der Betriebsfortführung in der verwaltergeführten Regelinsolvenz	211
1. Vorläufige „schwache“ und „starke“ Insolvenzverwaltung der Fluggesellschaft	211
2. Eröffnetes Verfahren	213
3. Mitwirkungspflichten des Schuldners nach § 97 InsO	214
E. Sicherstellung der Betriebsfortführung während eines StaRUG-Verfahrens	215
I. Allgemeines zum Unternehmensstabilisierungs- und -restrukturierungsgesetz	215
1. Einführung	215
2. Instrumente des StaRUG	216
II. Zugang für die Fluggesellschaft	218
1. Drohende Zahlungsunfähigkeit der Fluggesellschaft i.S.d. § 29 I StaRUG	218
2. Restrukturierungsanzeige	220
III. Fortsetzung öffentlich-rechtlicher Rechtspositionen der Fluggesellschaft im StaRUG	220
IV. Gestaltbare Rechtsverhältnisse nach den §§ 2 ff. StaRUG	222
1. § 2 I Nr. 1 StaRUG	222

2. § 2 I Nr. 2 StaRUG ..... 223

V. Stabilisierungsanordnung nach den §§ 49 ff. StaRUG zur Gewährleistung von  
Flugbetrieb ..... 223

F. Ergebnis ..... 225

*Teil 5*

**Zusammenfassung der Ergebnisse** ..... 228

A. Ursachenvielfalt für niedrige Branchenprofitabilität und Krisenanfälligkeit ..... 228

B. Betriebsgenehmigung nach VO (EG) 1008/2008 als zentrales Element ..... 229

C. Geringe Insolvenzmasse ..... 232

D. Abhängigkeit von Leasinggebern und Flughafenbetreibergesellschaften ..... 233

E. Varia der Betriebsfortführung ..... 235

**Literaturverzeichnis** ..... 238

**Stichwortverzeichnis** ..... 258