

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Caren Lay, Jörg Cezanne,
Dr. Gregor Gysi, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/108 –**

Rolle der Bundesregierung bei der Insolvenz der Air Berlin

Vorbemerkung der Fragesteller

Deutschlands zweitgrößte Fluggesellschaft Air Berlin musste in diesem Jahr Insolvenz anmelden, mit einschneidenden Folgen für die Belegschaft sowie für die Verbraucherinnen und Verbraucher. Von den mehr als 8 000 Beschäftigten der Air Berlin haben viele ihre Arbeitsplätze verloren und der Rest der ehemaligen Belegschaft muss zu meist schlechteren Konditionen zu anderen Luftverkehrsgesellschaften wechseln.

Seitdem Air Berlin im August 2017 ihre Zahlungsunfähigkeit erklärte, äußerten sich Vertreter der Bundesregierung mehrfach ganz offensiv dahingehend, dass sie im Zuge der Verteilung der Insolvenzmasse die deutsche Fluggesellschaft Lufthansa stärken wolle, indem wesentliche Teile von Air Berlin in die Lufthansa bzw. deren Tochterunternehmen eingegliedert werden. Trotz zahlreicher anderer Übernahmeangebote, die teilweise auf Erhalt von Air Berlin als eigenständiges Unternehmen abzielten, wurde letztlich der Lufthansa der Zuschlag erteilt, was presseöffentlich als „abgekartetes Spiel“ zu Gunsten der Lufthansa bezeichnet wurde (u. a. www.ardmediathek.de/tv/Monitor/Air-Berlin-Deal-Abgekartetes-Spiel-zula/Das-Erste/Video?bcastId=438224&documentId=47331446), an dem auch die Bundesregierung beteiligt gewesen sei. In der Tat hatte die Bundesregierung großen Anteil daran, dass die Zahlungsunfähigkeit Air Berlins nicht umgehend die Einstellung ihres Betriebes zur Folge hatte, wodurch die Landerechte Air Berlins frei neu ausgeschrieben worden wären. Die Bundesregierung gewährte Air Berlin einen Übergangskredit in Höhe von 150 Mio. Euro, der durch die KfW zur Verfügung gestellt und durch eine Bundesbürgschaft abgesichert wurde (www.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2017/20170815-gemeinsame-pressemitteilung-zu-air-berlin.html). Dadurch wurde neben der zeitweisen Aufrechterhaltung des Betriebes auch ein geordnetes Insolvenzverfahren und damit der Verkauf von Unternehmensteilen ermöglicht.

Laut dem Insolvenzgutachten beträgt die Insolvenzmasse lediglich zirka 213 Mio. Euro. Über deren Zusammensetzung und speziell über die darin enthaltene Höhe der bewerteten Luftverkehrsrechte werden in der Öffentlichkeit aber keine Angaben gemacht (www.welt.de/wirtschaft/article170621408/

Gutachten-offenbart-die-vier-Gruende-der-Air-Berlin-Pleite.html). Die Bundesministerin für Wirtschaft und Energie, Brigitte Zypries, sagte am 5. September 2017, dass die Slots von Air Berlin „möglichst teuer verkauft werden“ sollten (Protokoll 18/120 des Ausschusses für Wirtschaft und Energie des Deutschen Bundestages, Seite 5).

Dadurch dass der Bund über die KfW einen Überbrückungskredit gewährte und weil zudem die Bundesagentur für Arbeit einen Teil der Gehälter von Air-Berlin-Beschäftigten zahlte, war und ist der Bund darüber hinaus Beteiligter im Insolvenzverfahren und hatte und hat somit die Möglichkeit, Einfluss darauf zu nehmen.

Aufgrund dieser formalen Einflussmöglichkeiten des Bundes und seiner konkreten Einflussnahme auf die Gestalt des Insolvenzverfahrens (durch den Kredit in Höhe von 150 Mio. Euro) ist es angesichts der weitreichenden Folgen der Insolvenz von Air Berlin für die Belegschaft sowie für die Verbraucherinnen und Verbraucher von öffentlichem Interesse, mit welchen Zielvorstellungen, Maßnahmen und Absprachen die Bundesregierung das Insolvenzverfahren beeinflusst hat.

Einfluss der Bundesregierung auf das Insolvenzverfahren

1. Ist es zutreffend, wie der Bericht vom politischen Magazin „MONITOR“ nahelegt, dass die Bundesregierung eine Übernahme großer Teile Air Berlins durch die Lufthansa befürwortete?

Wenn ja, mit welcher Begründung, und wann wurde diese Position in Absprache welcher Bundesministerien festgelegt?

2. Inwiefern war die Bundesregierung direkt oder indirekt an der Übernahme von Teilen Air Berlins durch andere Unternehmen beteiligt, und wurde insbesondere Einfluss darauf genommen, dass die Lufthansa wesentliche Teile von Air Berlin übernehmen kann?

Wenn ja, wie, und durch wen?

3. Kann die Bundesregierung den in der o. g. „MONITOR“-Sendung geäußerten Verdacht ausräumen, dass sie von Anfang an die Absicht hatte, die Lufthansa bei der Übernahme von Teilen von Air Berlin zu bevorzugen (bitte begründen)?

Die Fragen 1, 2 und 3 werden wegen des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Bundesregierung war und ist an den Verkaufsverhandlungen von Vermögenswerten der Air Berlin Gruppe nicht beteiligt. Der Verkaufsprozess wird im Rahmen eines Insolvenzverfahrens durchgeführt. Eine Einflussnahme der Bundesregierung auf dieses Verfahren, das unter gerichtlicher Aufsicht nach Maßgabe insolvenzrechtlicher Vorgaben geführt wird, verbietet sich aus rechtsstaatlichen Gründen.

4. Welche Unternehmen bzw. Institutionen waren bzw. sind nach Kenntnis der Bundesregierung beim Insolvenzverfahren der Air-Berlin-Mitglieder des vorläufigen Gläubigerausschusses sowie der Gläubigerversammlung, und welche Veränderungen hat es bei der Zusammensetzung dieser insolvenzrechtlich relevanten Gremien nach Kenntnis der Bundesregierung im Laufe des Verfahrens, insbesondere seit dem 1. November 2017, gegeben?

Die erbetenen Informationen zum Insolvenzverfahren der Air Berlin sind nicht öffentlich zugänglich und können in begründeten Ausnahmefällen per Akteneinsicht beim zuständigen Amtsgericht beantragt werden.

5. War bzw. ist die Luftverkehrsgesellschaft Etihad nach Kenntnis der Bundesregierung in diesen Gremien vertreten (bitte begründen)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

6. Waren bzw. sind die KfW und/oder die Bundesagentur für Arbeit jeweils dort vertreten (bitte begründen), und welches Stimmgewicht hatten bzw. haben diese Anstalten öffentlichen Rechts nach Kenntnis der Bundesregierung in der Gläubigerversammlung (bitte unter Angabe der Stimmgewichte der anderen Mitglieder aufführen)?

a) Bundesagentur für Arbeit

Die Bundesagentur für Arbeit (BA) war u. a. Mitglied im vorläufigen Gläubigerausschuss der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG und ist auch Mitglied des Gläubigerausschusses. Sie ist außerdem wie jeder Gläubiger in der Gläubigerversammlung stimmberechtigt. Sie hat ein Stimmrecht in Höhe der nach § 169 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch (SGB III) auf die BA übergegangenen Arbeitsentgeltansprüche der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Die Arbeitsentgeltansprüche gehen mit Antragstellung auf Insolvenzgeld auf die BA über und verbleiben bei der BA in Höhe des bewilligten Insolvenzgeldes. Eine konkrete Bezifferung ist derzeit nicht möglich. Die BA geht von einem geschätzten Aufwand von 55,2 Mio. Euro (zuzüglich Sozialversicherungsbeiträge) über alle Air Berlin Insolvenzverfahren aus.

Als Körperschaft des öffentlichen Rechts mit Selbstverwaltung nimmt die BA die Aufgaben in der Gläubigerversammlung bzw. in den Gläubigerausschüssen in eigener Verantwortung wahr. Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) hat hier lediglich die Rechtsaufsicht. Die BA stimmt daher ihre Tätigkeit in der Gläubigerversammlung bzw. in den Gläubigerausschüssen nicht mit dem BMAS ab und informiert regelmäßig auch nicht das BMAS über ihre Tätigkeit.

Insgesamt wurden drei vorläufige Gläubigerausschüsse gebildet: Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG; Air Berlin PLC und airberlin technik GmbH. Die Bundesagentur für Arbeit hat darin jeweils eine Stimme.

b) Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW)

Die KfW ist weder im Gläubigerausschuss im Insolvenzverfahren der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG noch im Gläubigerausschuss im Insolvenzverfahren der Air Berlin PLC vertreten. Aufgrund der Gewährung des Massedarlehens ist die KfW Massegläubigerin im Insolvenzverfahren der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG. Massegläubiger sind nicht zur Teilnahme an der Gläubigerversammlung berechtigt.

In Bezug auf die gewünschten Informationen im Verhältnis zu anderen Mitgliedern der Gläubigerausschüsse wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

7. Wie hat die Bundesregierung, die die Rechtsaufsicht über bundeseigene Anstalten öffentlichen Rechts ausübt, ihre Position bezüglich eines favorisierten Käufers von Air Berlin bzw. Unternehmensteilen in den Gläubigerausschuss sowie die Gläubigerversammlung eingebracht (Direktiven, Absprachen etc.), und welche darüber hinausgehenden Möglichkeiten hat die Bundesregierung genutzt, um ihre Position einzubringen?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

8. Wann und wo fanden jeweils die Sitzungen des Gläubigerausschusses sowie der Gläubigerversammlung (inklusive des vorläufigen Gläubigerausschusses bzw. vorläufigen Gläubigerversammlung) statt, und welche Sitzungen sind bereits terminiert?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

9. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Gespräche zur Übernahme von Teilen von Air Berlin zwischen Unternehmen
- a) bezüglich der Übernahme der Beschäftigten,
 - b) bezüglich der Übernahme der Flugzeuge,
 - c) bezüglich der Übernahme weiterer Unternehmensteile, und
 - d) über die Bedingungen für eine Übernahme?

Der Bundesregierung liegen keine diesbezüglichen Informationen vor.

10. Wann haben die Gläubiger dem derzeit kartellrechtlich geprüften Verkauf von Unternehmensteilen Air Berlins zugestimmt, bzw. wann soll diese Zustimmung endgültig seitens der Gläubiger erteilt werden?

Dem Verkauf von Teilen des Geschäftsbetriebes wurde entsprechend den insolvenzrechtlichen Bestimmungen durch den Gläubigerausschuss jeweils zugestimmt bevor entsprechende Verträge mit den Käufern abgeschlossen wurden. Das genaue Datum ist der Bundesregierung nicht bekannt.

Überbrückungskredit der KfW

11. Welchen Einfluss hat eine „doppelte Insolvenz“ (www.test.de/Air-Berlin-insolvent-Das-muessen-Kunden-jetzt-wissen-5218659-0/) auf die Rückzahlung des Kredites in Höhe von 150 Mio. Euro, welcher durch die Bundesregierung abgesichert wurde, und wodurch ist sichergestellt, dass dieser Kredit letztlich bedient wird?

Bei dem gewährten Kredit handelt es sich um ein Massedarlehen, das vorrangig vor Altforderungen, die aus der Zeit vor der Insolvenz stammen, aus der Masse bedient werden muss. Die Rückzahlung des Kredites in Höhe von 150 Mio. Euro erfolgt aus Verkaufserlösen von Vermögenswerten der Insolvenzmasse von Air Berlin. Für die Verkaufserlöse wurden Kreditsicherheiten bestellt (insbesondere Verpfändung der Geschäftsanteile von Tochtergesellschaften).

12. Für welche Zwecke wurde dieser Kredit nach Kenntnis der Bundesregierung verausgabt, und in welchen Tranchen wurde er ausgezahlt?

Der Kredit diente zur Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebes von Air Berlin (Sicherung der Liquidität) und wurde in folgenden Tranchen ausgezahlt:

08.09.2017	24,5 Mio. Euro
13.09.2017	30,0 Mio. Euro
14.09.2017	20,1 Mio. Euro
19.09.2017	23,5 Mio. Euro
28.09.2017	12,5 Mio. Euro
18.10.2017	39,4 Mio. Euro

13. Welche Kriterien hat die Bundesregierung an die Vergabe eines Überbrückungskredites in Höhe von 150 Mio. Euro an Air Berlin nach dem von dieser gestellten Insolvenzantrages im August 2017 geknüpft, und wurden dabei insbesondere Kriterien für die Übernahme von Teilen von Air Berlin durch andere Unternehmen festgelegt?

Wenn ja, welche waren das, und warum?

Wenn nein, warum nicht?

Voraussetzung für die Gewährung einer Bundesgarantie für den KfW-Massekredit an Air Berlin war es, dass zum Zeitpunkt der Entscheidung nicht mit hoher Wahrscheinlichkeit mit einer Inanspruchnahme des Bundes gerechnet werden muss (VV Nr. 5 zu § 39 BHO). Ein weiteres Kriterium für die Vergabe des Massekredits war, dass dieser den Vorgaben der EU-Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfefeitlinien entspricht. Die entsprechende beihilferechtliche Genehmigung wurde der Bundesregierung am 4. September 2017 von der Europäischen Kommission erteilt. Kriterien für die Übernahme von Teilen von Air Berlin durch andere Unternehmen wurden bei der Beauftragung in der Kredit- und Garantieentscheidung nicht festgelegt. Dies wäre insolvenzrechtlich auch nicht möglich gewesen.

14. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass ohne den durch den Bund abgesicherten Kredit in Höhe von 150 Mio. Euro kein geordnetes Insolvenzverfahren in Eigenverantwortung möglich gewesen wäre (bitte begründen)?
15. Hätten nach Ansicht der Bundesregierung alle Flugzeuge der Air Berlin, d. h. auch der an die Lufthansa verleasten, bei einer abrupten Insolvenz am Boden bleiben müssen (bitte begründen)?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Ohne Aussicht auf einen Massekredit hätte Air Berlin den Flugbetrieb unmittelbar nach Einreichung des Insolvenzantrags einstellen müssen, da als Folge der Insolvenz der Widerruf der luftfahrtrechtlichen Betriebsgenehmigung drohte. Zudem wäre Air Berlin auch insolvenzrechtlich zur Einstellung des Geschäftsbetriebs gezwungen gewesen. Im Falle einer „abrupten Insolvenz“ (Anm.: Es wird davon ausgegangen, dass damit gemeint ist, dass im vorläufigen Insolvenzverfahren keine liquiden Mittel zur Verfügung gestellt worden wären), hätte der Flugbetrieb sofort stillgelegt werden müssen. Dies insofern, als dass keine kostenauslösende Handlungen (z. B. der Kauf von Flugbenzin) durch Air Berlin mehr hätten erfolgen dürfen, denn es war absehbar, dass die dadurch entstandenen Verbindlichkeiten nicht hätten bedient werden können. Die Insolvenzmasse wäre bei einer Fortsetzung des Flugbetriebes ohne entsprechende Finanzierung in absehbarer Weise gemindert worden, was zum Nachteil der Insolvenzgläubiger geführt hätte. Dies wäre insolvenzrechtlich nicht zulässig gewesen.

16. In welchen anderen Fällen hat der Bund in den letzten 25 Jahren Insolvenzverfahren finanziell durch Kredite oder Bürgschaften abgesichert?

In folgenden anderen Fällen hat der Bund in den letzten 25 Jahren Insolvenzverfahren finanziell durch verbürgte/garantierte Kredite abgesichert:

Kreditnehmer	Kreditentscheidung	Kreditbetrag
MobilCom AG	2000/2002/2003	112 Mio. Euro
Fairchild Dornier	2002	90 Mio. USD
Quelle GmbH	2009	50 Mio. Euro

17. Wird zahlungsunfähigen bzw. insolventen Fluggesellschaften seitens des Luftfahrt-Bundesamtes üblicherweise die Betriebsgenehmigung entzogen (bitte unter Angabe der gesetzlichen oder untergesetzlichen Grundlage darlegen), und warum war dies im Falle Air Berlins nicht der Fall?

Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) beurteilt die finanzielle Leistungsfähigkeit der Luftfahrtunternehmen auf Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 und leitet ggf. erforderliche genehmigungsrechtliche Schritte ein. Ist ein Unternehmen insolvent und hat keine ausreichenden Mittel mehr zur Durchführung des Flugbetriebs wird die Betriebsgenehmigung ausgesetzt oder widerrufen.

Im Fall Air Berlin waren bedingt durch den Massekredit des Bundes in Höhe von 150 Mio. Euro noch Mittel zur weiteren Durchführung des Flugbetriebes vorhanden.

18. In welchen Fällen wurden in den letzten 25 Jahren zahlungsunfähigen Fluggesellschaften die Betriebserlaubnis entzogen, und in welchen Fällen wurde davon abgesehen (bitte jeweils die Begründungen für eine unterbliebene Entziehung der Betriebsgenehmigung angeben)?

Folgenden Luftfahrtunternehmen mit Luftfahrzeugen mit einem maximalen Startgewicht von über 14 Tonnen wurde seit 1996 (ältere Daten liegen nicht vor) vom LBA die Betriebsgenehmigung entzogen:

- ACG Air Cargo Germany
- Aero Flight
- Aero Lloyd Flugreisen
- Air Omega
- Blue-Wings-AG
- Bremenfly GmbH
- Cirrus Airlines
- City Air
- Cosmos Air
- DAU Air
- FLM Aviation
- German Sky Airlines
- Hamburg International
- HHA Hamburg Airways
- OLT
- RAS Rheinland Air Service
- RATIO Flug
- SAL Airlines
- Sky Team
- XL Airways

Verkauf von Teilen von Air Berlin

19. Wann wurden nach Kenntnis der Bundesregierung nach der Beantragung der Insolvenz welche Anteile von Air Berlin zu welchem Preis an wen verkauft?

Die erbetenen Informationen zu den Verkäufen und den Preisen können nicht veröffentlicht werden, weil hierbei verfassungsrechtlich geschützte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse betroffen sind. Unter Abwägung zwischen dem Auskunftsanspruch des Deutschen Bundestages einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen des Unternehmens andererseits hat die Bundesregierung die abgefragten Informationen als Verschlussache „VS – Vertraulich“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt.*

20. Werden diese Anteile nach Kenntnis der Bundesregierung nicht mehr der Insolvenzmasse zugerechnet („Fast nichts zu holen bei Air Berlin“, DER TAGESSPIEGEL vom 11. November 2017., S. 10)?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, wieso nicht?

An den im Rahmen der vorstehend genannten Verkäufe übertragenen Vermögensgegenständen, wurden umfangreiche Sicherheiten zu Gunsten des bundesgarantierten Massekredites bestellt. Insofern fließen diese Verkaufserlöse tatsächlich nicht in die freie Insolvenzmasse, sondern dienen vorrangig der Rückführung des Massekredites. Welche Vermögensgegenstände sich zum Ende des Insolvenzverfahrens darüber hinaus noch in der verbleibenden freien Insolvenzmasse befinden werden, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht verlässlich prognostiziert werden.

21. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung im Insolvenzgutachten die Slots und Verkehrsrechte von Air Berlin genannt, und mit welchem Wert sind diese darin aufgeführt?

Im Gutachten zur Insolvenzeröffnung vom 27. Oktober 2017 wird ausgeführt, dass die „Slots“ „... im Rahmen des M & A - Prozesses ein Schlüssel-Asset ...“ darstellen. Eine Bewertung je Slot wird allerdings nicht vorgenommen.

22. Welche kartellrechtlichen Prüfungen werden nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit von der Europäischen Union (EU) im Zusammenhang mit der Insolvenz von Air Berlin durchgeführt, und wann werden diese voraussichtlich jeweils abgeschlossen sein (bitte begründen)?

Nach Kenntnis der Bundesregierung prüft die Europäische Kommission im Zusammenhang mit der Insolvenz von Air Berlin derzeit folgende Anmeldungen:

1. Durch die Deutsche Lufthansa AG Erwerb der Kontrolle über Teile der Air-Berlin-Gruppe, d.h. über die Gesamtheit von NIKI und LGW durch Anteils-erwerb (s. ABl. C 379 S. 14). Ende der vorläufigen Prüffrist ist laut Angabe der Europäischen Kommission der 21. Dezember 2017. Air Berlin hat am 13. Dezember 2017 bekanntgegeben, dass die Lufthansa vom geplanten Erwerb der NIKI zurücktrete.

* Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie hat die Antwort als „VS – Vertraulich“ eingestuft.

Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung eingesehen werden.

2. Durch Easyjet Erwerb der Kontrolle über Teile von Air Berlin („Certain Air Berlin Assets“) durch Erwerb von Vermögenswerten (s. ABl. C 383 S. 11). Die Europäische Kommission hat am 12. Dezember 2017 den Erwerb genehmigt.

23. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass Flugzeuge der Luftfahrtgesellschaft Walter bereits für Eurowings im Einsatz sind (bitte begründen)?

Wenn ja, seit wann?

Seit dem 1. November 2017 sind 17 Luftfahrzeuge der „Luftfahrtgesellschaft Walter“ (LGW), Typ Dash Q400, für Eurowings im Einsatz.

24. Wie viele der Flugzeuge, die mit Stand 1. August 2017 im Besitz (auch durch Leasing) von Air Berlin sowie deren Tochtergesellschaften waren, sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit für welche Luftverkehrsgesellschaft (auch via Wet-Lease) im Einsatz, und auf welcher rechtlichen Grundlage ist dieser Einsatz trotz Insolvenz und ausstehender kartellrechtlicher Genehmigung von Teilübernahmen der insolventen Air Berlin möglich?

Im Einsatz sind nach Kenntnis der Bundesregierung mit Stand 24. November 2017:

Von Air Berlin im	Wet-Lease an Eurowings:	15 Luftfahrzeuge
Von LGW im	Wet-Lease an Eurowings:	17 Luftfahrzeuge
Von Niki im	Wet-Lease an Eurowings:	2 Luftfahrzeuge

Es besteht die Möglichkeit, dass Luftfahrtunternehmen ehemalige von der Air Berlin angemietete Luftfahrzeuge im Wege des Kaufs oder der Übernahme vom Leasinggeber in ihr Luftverkehrsbetreiberzeugnis (Air Operator Certificate, AOC) eingliedert haben.

Rechtsgrundlage sind die Betriebsgenehmigung nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 sowie die Regelungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 und Anhänge.

Im Rahmen des fusionskontrollrechtlichen Verfahrens hat die Kommission am 27. Oktober 2017 auf der Grundlage von Artikel 7 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 (Befreiung vom Vollzugsverbot) der Lufthansa unter bestimmten Bedingungen gestattet, in die relevanten Wetlease-Vereinbarungen einzutreten (veröffentlicht am 22. November 2017).

Situation der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer

25. Hat sich die Bundesregierung dafür eingesetzt, dass bei einem Verkauf von Unternehmensanteilen der Air Berlin die Arbeitsplätze erhalten bleiben und sich die Arbeitsbedingungen von Air-Berlin-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeitern (Gehalt, Urlaubsanspruch etc.) bei einem Wechsel zu einem Käufer von Teilen Air Berlins nicht verschlechtern?

Wenn ja, wie?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung hat durch die Gewährung des Darlehens in Höhe von 150 Mio. Euro ermöglicht, den Geschäftsbetrieb von Air Berlin aufrechtzuerhalten. Ohne den Kredit wäre der Flugbetrieb unmittelbar eingestellt worden

(„grounding“). Die Ausgangslage für die Beschäftigten hätte sich bei einer solchen ungeordneten Insolvenz erheblich verschlechtert. Durch den Überbrückungskredit konnte die Beschäftigung zunächst aufrechterhalten und die Zukunftsperspektive der Beschäftigten verbessert werden.

Die Bundesregierung hat intensiv an alle Beteiligten politisch appelliert, bei den Verkaufsverhandlungen eine Lösung auch im Sinne der Beschäftigten zu finden. Eine weitere Handhabe hatte die Bundesregierung hier jedoch nicht. Dies wäre insolvenzrechtlich auch nicht möglich gewesen.

26. In welcher Gesamthöhe hat die Bundesagentur für Arbeit zeitweise die Gehaltszahlungen für Mitarbeiter von Air Berlin übernommen, und auf welcher Grundlage wurden diese Zahlungen gewährt?

Die Bundesagentur für Arbeit (BA) hat für den Zeitraum August bis Oktober 2017 der Vorfinanzierung der Arbeitsentgelte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer durch einen Dritten unter den Voraussetzungen des § 170 SGB III zugestimmt. Durch die Vorfinanzierung werden Ansprüche auf Arbeitsentgelt einem Dritten übertragen, die vor der Antragstellung auf Insolvenzgeld liegen. Der Anspruch auf Insolvenzgeld steht insoweit dem Dritten zu. Für das Insolvenzgeld geht die BA von Ausgaben in einer Größenordnung von 55,2 Mio. Euro (zuzüglich Sozialversicherungsbeiträge) aus.

Gespräche der Bundesregierung

27. Welche Gespräche haben in den Jahren 2016 und 2017 zwischen der Bundesregierung (inklusive nachgeordneter Oberbehörden des Bundes) mit Vertretern von Air Berlin, Etihad, Lufthansa (inklusive deren Tochtergesellschaften) sowie den Vereinigten Arabischen Emiraten stattgefunden, bei denen es ganz oder teilweise um Luftverkehrsrechte, die wirtschaftliche Situation von Air Berlin oder dessen Insolvenz(verfahren) ging (bitte mit Datum, beteiligten Personen und Hauptthema des Gespräches auflisten)?

Aufgabenbedingt pflegen Mitglieder der Bundesregierung, Parlamentarische Staatssekretärinnen und Parlamentarische Staatssekretäre, Staatsministerinnen und Staatsminister sowie Staatssekretärinnen und Staatssekretäre der Bundesministerien Kontakte mit einer Vielzahl von Akteuren. Eine Verpflichtung zur Erfassung der in der Frage abgefragten Daten (wie die Erfassung sämtlicher Einzelgespräche nebst Teilnehmerinnen und Teilnehmern sowie besprochenen Themen) besteht nicht, und eine solche umfassende Dokumentation wurde auch nicht durchgeführt.

Eine lückenlose Aufstellung der 2016 und 2017 stattgefundenen Gespräche kann daher nicht gewährleistet werden. Es kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass es am Rande von Veranstaltungen oder sonstigen Terminen zu persönlichen Kontakten mit Vertreterinnen und Vertretern der genannten Unternehmen, Institutionen oder der Vereinigten Arabischen Emirate gekommen ist. Inwieweit dies tatsächlich der Fall war, kann aus den o. g. Gründen nicht nachvollzogen werden. Die Ausführungen bzw. aufgeführten Angaben erfolgen auf der Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse sowie vorhandener Unterlagen und Aufzeichnungen. Details der Inhalte der jeweiligen aufgeführten Gespräche können im Einzelfall nicht nachvollzogen werden. Auch unterhalb der Leitungsebene kann es aufgabenbedingt seit 2016 zu dienstlichen Kontakten von Vertreterinnen und Vertretern des Bundeskanzleramtes und der Ressorts zu den genannten Unternehmen, Institutionen oder der Vereinigten Arabischen Emirate gekommen sein. Eine vollständige und umfassende Aufstellung über all diese Kontakte existiert nicht und

kann aufgrund fehlender Recherchierbarkeit, z. B. wegen Personalwechsels, auch nicht erstellt werden. Eine Auflistung von Einzelterminen des Bundeskanzleramtes und der Ressorts unterhalb der Leitungsebene erfolgt daher nicht.

Zu Gesprächen, die zwischen 1. Januar 2017 und 31. August 2017 von der Bundesregierung zu einer möglichen oder faktischen Insolvenz von Air Berlin geführt wurden, wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 47 auf Bundestagsdrucksache 18/13617 sowie die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 2 der Abgeordneten Katharina Dröge auf Bundestagsdrucksache 19/45 verwiesen. Für den Zeitraum 2016 wird zudem auf die Antworten der Bundesregierung auf die Schriftlichen Fragen 55 und 56 der Abgeordneten Katharina Dröge auf Bundestagsdrucksache 19/45 verwiesen. Im Folgenden werden daher nur Termine genannt, die über die, diesen Fragen zugrundeliegenden Inhalte oder Zeiträume, hinausgehen.

Datum	Vertreter bzw. Vertreterinnen der Bundesregierung	Vertreter bzw. Vertreterinnen von Air Berlin, Etihad, Lufthansa, deren Tochtergesellschaften oder den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE)	Hauptthema
09.05.2016	BK'in Dr. Angela Merkel	VAE Scheich Mohammed bin Zayed el Nahyan	*
30.09.2016	BM Sigmar Gabriel (damals BMWi)	Carsten Spohr (Lufthansa)	Situation des Luftverkehrs, insbesondere Deutsche Lufthansa
17.03.2017	BM Sigmar Gabriel (AA)	Carsten Spohr (Lufthansa)	Luftverkehrsrechte
25.6.2017	BM Sigmar Gabriel (AA)	VAE Vize-Außenminister	Luftverkehrsrechte, wirtschaftliche Situation Air Berlin
15.07.2017	BM Sigmar Gabriel (AA)	VAE Außenminister	Luftverkehrsrechte, wirtschaftliche Situation Air Berlin
20.07.2017	BM Sigmar Gabriel (AA)	VAE Außenminister	Luftverkehrsrechte, wirtschaftliche Situation Air Berlin
24.07.2017	BM Sigmar Gabriel (AA)	VAE Außenminister	Luftverkehrsrechte, wirtschaftliche Situation Air Berlin
04.07.2017 Abu Dhabi	BM Sigmar Gabriel (AA)	VAE Scheich Mohammed bin Zayed al Nahyan	Luftverkehrsrechte
04.07.2017 Abu Dhabi	BM Sigmar Gabriel (AA)	VAE Außenminister	Luftverkehrsrechte
07.11.2016	ehem. PSt'in Brigitte Zypries (BMWi)	Peter Gerber, Thomas Kropp (Lufthansa Cargo)	Allgemeine Luftverkehrsthemen
31.01.2017	BM'in Brigitte Zypries (BMWi)	Thomas Winkelmann (damals Lufthansa) u. a.	Besichtigung von Gepäckförderanlage und Satellitengebäude des Terminals 2 am Flughafen München
30.03.2017	BM'in Brigitte Zypries (BMWi)	Carsten Spohr (Lufthansa), Frank Bsirske (ver.di), Meinhard Geiken (IG Metall) u. a.	Rede und Podiumsdiskussion beim Luftfahrtkongress 2017
19.10.2017	BM'in Brigitte Zypries (BMWi)	Carsten Spohr (Lufthansa)	Luftverkehr, u. a. Air Berlin
17.11.2017	BM'in Brigitte Zypries (BMWi)	Thorsten Dirks (Eurowings)	Brief der Belegschaft von Eurowings

* Gespräche zwischen der Bundeskanzlerin und Vertretern ausländischer Regierungen sind vertraulich. Die Bundesregierung kann zu den Gesprächsinhalten daher keine Angaben machen.

Datum	Vertreter bzw. Vertreterinnen der Bundesregierung	Vertreter bzw. Vertreterinnen von Air Berlin, Etihad, Lufthansa, deren Tochtergesellschaften oder den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE)	Hauptthema
01.05.2017	St Matthias Machnig (BMWi)	Carsten Spohr (Lufthansa); Energieminister Mazrouie u. a.	Wirtschaftsforum in den VAE, u. a. zur Situation von Air Berlin
15.06.2017	St Matthias Machnig (BMWi)	Thomas Winkelmann (Air Berlin)	Luftverkehrsthemen
19.06.2017	St Matthias Machnig (BMWi)	Carsten Spohr (Lufthansa)	Luftverkehrsthemen
14.09.2017	St Matthias Machnig (BMWi)	Frank Kebekus (Air Berlin)	Situation von Air Berlin
14.09.2017	St Matthias Machnig (BMWi)	Carsten Spohr (Lufthansa)	Situation von Air Berlin
27.09.2017	St Matthias Machnig (BMWi)	Carsten Spohr (Lufthansa)	Situation von Air Berlin
09.10.2017	St Matthias Machnig (BMWi)	Carsten Spohr (Lufthansa)	Situation von Air Berlin
20.10.2017	St Matthias Machnig (BMWi)	Carsten Spohr (Lufthansa)	Situation von Air Berlin
20.10.2017	St Matthias Machnig (BMWi)	Thomas Winkelmann (Air Berlin)	Situation von Air Berlin
23.10.2017	St Matthias Machnig (BMWi)	Thomas Winkelmann, Frank Kebekus (Air Berlin)	Situation von Air Berlin
24.11.2017	St Matthias Machnig (BMWi)	Carsten Spohr (Lufthansa), Thomas Winkelmann, Frank Kebekus (Air Berlin)	Situation von Air Berlin
19.02. 2017	BM Alexander Dobrindt (BMVI)	Stefan Pichler (Air Berlin)	Themen der Luftverkehrswirtschaft
30.03.2017	BM Alexander Dobrindt (BMVI)	Thomas Winkelmann (Air Berlin)	Themen der Luftverkehrswirtschaft
29.06.2017	PSt Norbert Barthle (BMVI)	Vorstandssitzung des BDF mit u. a. Karsten Benz (DLH) und Elke Schütt (Air Berlin)	Themen der Luftverkehrswirtschaft
14.08.2017	St Walter Lindner (AA)	Vize-Außenminister Gargash, VAE	Luftverkehrsrechte, wirtschaftliche Situation Air Berlin
2016/2017	St Michael Odenwald (BMVI)	einzelne telefonische Gespräche mit Vertretern von Air Berlin und Lufthansa	Themen der Luftverkehrswirtschaft

Das Bundeskartellamt hatte in den genannten Jahren 2016 und 2017 Kontakt mit verschiedenen der benannten Unternehmen. Die Kontakte ergaben sich im Rahmen unterschiedlicher Verfahren, Anfragen oder Beschwerden. Hierzu sind insbesondere Fusionskontrollverfahren zu nennen, im Rahmen derer üblicherweise ein Austausch mit Unternehmensvertretern stattfindet. Folgende Verfahren sind für den Zeitraum zu nennen:

- Der Erwerb sämtlicher Geschäftsanteile an der Luftfahrtgesellschaft Walter mbH, Dortmund sowie an der Walter Flugzeughandels- und Vermietungsverwaltungsgesellschaft mbH, Dortmund durch Air Berlin (Anmeldung 18. Mai 2017).
- Der Abschluss des Wetlease-Vertrages zwischen der Deutschen Lufthansa AG, Frankfurt a. M., und Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG, Berlin (Anmeldung 30. Dezember 2016).
- Das Zusammenschlussverfahren der Europäischen Kommission M.8633 LUFTHANSA /CERTAIN AIR BERLIN ASSETS (Anmeldung bei der Europäischen Kommission 31. Oktober 2017).

In diesem Kontext fand ein Gespräch zwischen Andreas Mundt, Präsident des Bundeskartellamts, Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG, sowie Michael Niggemann, General Counsel Lufthansa, am 24. April 2017 statt. Zudem fand am 7. September 2017 ein Telefongespräch zwischen dem Präsidenten des Bundeskartellamts und dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Lufthansa AG statt. Gegenstand der Gespräche mit Fusionsparteien ist die wettbewerbliche Prüfung anmeldepflichtiger Fusionsfälle. Eine erste Kontaktaufnahme ergibt sich daher i. d. R. bereits aus der Anmeldepflicht von Fusionsparteien. Im Rahmen der sich daran anschließenden fusionskontrollrechtlichen Prüfung werden zudem Markt- und Wettbewerbsanalysen durchgeführt, die einen weiteren fachlichen Austausch mit Fusionsparteien notwendig machen.

28. Welche Gespräche haben in den Jahren 2016 und 2017 zwischen der Bundesregierung (inklusive nachgeordneter Oberbehörden des Bundes) mit der KfW, der Bundesagentur für Arbeit sowie Gewerkschaften/Betriebsräten stattgefunden, bei denen es ganz oder teilweise um die wirtschaftliche Situation von Air Berlin oder dessen Insolvenz(verfahren) ging (bitte mit Datum, beteiligten Personen und Hauptthema des Gespräches auflisten)?

Es wird eingangs darauf hingewiesen, dass Vertreter der Bundesregierung regelmäßig an KfW-Gremiensitzungen teilnehmen, in denen auch Kredite der KfW besprochen werden. Zudem wird auf die einleitende Bemerkung in der Antwort zu Frage 27 verwiesen.

Datum	Vertreter bzw. Vertreterinnen der Bundesregierung	Vertreter bzw. Vertreterinnen der KfW, der BA oder Gewerkschaften und Betriebsräten	Hauptthema
22.08.2017	St Matthias Machnig (BMWi)	Bastian Roet (Cockpit) u. a.	Situation von Air Berlin
22.08.2017	St Matthias Machnig (BMWi)	Frank Bsirske (ver.di) u. a.	Situation von Air Berlin
28.08.2017	St Matthias Machnig (BMWi)	Christine Behle, Frank Bsirske (ver.di)	Situation von Air Berlin
28.08.2017	St Matthias Machnig (BMWi)	Christine Behle (ver.di)	Situation von Air Berlin
07.09.2017	St Matthias Machnig (BMWi)	René Wohlfahrt (Cockpit)	Situation von Air Berlin
08.09.2017	St Matthias Machnig (BMWi)	Christine Behle (ver.di)	Situation von Air Berlin
22.08.2017	BM'in Brigitte Zypries (BMWi)	Christine Behle, Frank Bsirske (ver.di)	Situation von Air Berlin
28.08.2017	BM'in Brigitte Zypries (BMWi)	Christine Behle, Frank Bsirske (ver.di)	Situation von Air Berlin
13.09.2017	St Michael Odenwald (BMVI)	Vertreter von ver.di	Themen der Luftverkehrswirtschaft
Ende 08/17	St Dr. Thomas Steffen (BMF)	Hr. Dr. Bräunig (KfW)	Verschiedene, u. a. Air Berlin
14.11.2017	St Dr. Thomas Steffen (BMF)	Hr. Dr. Bräunig (KfW)	Verschiedene, u. a. Air Berlin
15.09.2017	St Thorben Albrecht (BMAS)	Christine Behle ver.di	Situation von Air Berlin
20.09.2017	St Thorben Albrecht (BMAS)	Christine Behle ver.di	Situation von Air Berlin
29.09.2017	St Thorben Albrecht (BMAS)	Christine Behle ver.di	Situation von Air Berlin

Luftverkehrsrechte von Air Berlin

29. Wann hat Air Berlin seit 2014 Genehmigungen für Codesharing-Verbindungen mit der Luftfahrtgesellschaft Etihad für welche Verbindungen beantragt (bitte unter Angabe der betreffenden Flugplanperioden aufführen), und welche der beantragten Verbindungen wurden wann vom Luftfahrt-Bundesamt genehmigt?

Welche Anträge für entsprechende Codesharing-Verbindungen lagen für den Winterflugplan 2017/2018 seit wann vor, und welche wurden wann genehmigt?

Flugplanperiode	Codeshare Verbindung (Hin- und Rückflug)	Antragstellung	Genehmigung	Rücknahme	Bemerkungen
Sommerflugplan 2017	DEU/Düsseldorf-VAE/Abu Dhabi	24.02.2017		09.03.2017	AB nahm den CS-Antrag zurück, da die Strecke bereits von AB in CS bedient wurde
	Schweiz/Zürich-VAE/Abu Dhabi	08.03.2017	16.03.2017		
Winterflugplan 2016/2017	Italien/Venedig-VAE/Abu Dhabi	08.11.2016	17.11.2016		
Sommerflugplan 2016	VAE-Abu Dhabi-Nigeria/Lagos	21.04.2016	13.05.2016		
Winterflugplan 2015/2016	VAE/Abu Dhabi-Thailand/Bangkok/Phuket	21.07.2015	21.10.2015		CS Genehmigung bis einschließlich SFP 2017
	VAE/Abu Dhabi-Tansania/Daressalam	05.08.2015	01.09.2015		
	VAE/Abu Dhabi-Iran/Teheran	06.10.2015	08.10.2015		
Sommerflugplan 2015	VAE/Abu Dhabi-Hong Kong	10.02.2015	27.02.2015		
	VAE/Abu Dhabi-Georgien/Tbilisi	29.04.2015	02.06.2015		
Winterflugplan 2014/2015	./.	./.	./.		
Sommerflugplan 2014	VAE/Abu Dhabi-Australien/Perth	20.01.2014	27.03.2014		
	VAE/Abu Dhabi-China/Chengdu	19.06.2014	23.06.2014		
	VAE/Abu Dhabi-Singapur	19.06.2014	23.06.2014		
	VAE/Abu Dhabi-Singapur-Australien/Brisbane	25.06.2014	26.06.2014		

30. Treten die Airlines, die Teile von Air Berlin übernommen haben, nach Kenntnis der Bundesregierung in die Codesharing-Verbindungen von Air Berlin und Etihad ein?

Wenn ja, welches Unternehmen führt an Stelle der Air Berlin nun welche Verbindungen fort?

33. Welche Luftverkehrsgesellschaften haben nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Übernahme von Teilen Air Berlins welche Luftverkehrsrechte von Air Berlin übernommen bzw. beabsichtigen dies vorbehaltlich der Genehmigung, und welche früher von Air Berlin geflogenen Verbindungen werden auf jeweils welcher Rechtsgrundlage aktuell von den Airlines, die Teile von Air Berlin übernommen haben, geflogen?

Die Fragen 30 und 33 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Luftverkehrsrechte gehen nicht durch eine Übernahme von Teilen eines Luftfahrtunternehmens automatisch auf das erwerbende Unternehmen über. Die freigewordenen Verkehrsrechte von Air Berlin stehen auch anderen Luftfahrtunternehmen zur Verfügung und müssen neu beantragt werden.

31. Welche Airlines, die Teile von Air Berlin übernommen haben (bzw. bei denen die Übernahme von Unternehmensteilen Air Berlins derzeit kartellrechtlich geprüft wird), haben nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2016 und 2017 welche Code-Sharing-Verbindungen mit Etihad in Deutschland beantragt, und welche davon wurden wann genehmigt (bitte für den Sommerflugplan 2017 und Winterflugplan 2017/2018 sowie – falls bereits vorliegend – den Sommerflugplan 2018 getrennt ausweisen)?

Die Deutsche Lufthansa hat folgende Codeshare-Verbindungen mit Etihad beantragt und genehmigt bekommen:

Flugplanperiode	Codeshare Verbindung	Antragstellung	Genehmigung
Sommerflugplan 2017	Frankfurt-Abu Dhabi-Frankfurt	04.01.2017	23.01.2017
	München-Abu Dhabi-München	04.01.2017	23.01.2017

Es haben keine weiteren Luftfahrtunternehmen Codeshare-Verbindungen mit Etihad beantragt.

32. Welche darüber hinausgehenden Kooperationsformen wurden in den Jahren 2016 und 2017 zwischen diesen Unternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung geschlossen, und welche sind nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. durch vorliegende Anträge) geplant?

Der Bundesregierung liegen neben den aufgeführten Codeshare-Vereinbarungen keine Informationen über weitere Kooperationsformen vor.

34. Welche Luftverkehrsgesellschaften haben nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Übernahme von Teilen Air Berlins welche Slots von Air Berlin an welchen Flughäfen übernommen bzw. beabsichtigen dies vorbehaltlich der Genehmigung (ggf. auf Angaben des Flughafenkoordinators der Bundesrepublik Deutschland zurückgreifen)?
- Welcher Preis wurde für diese jeweils gezahlt?
 - Welche Slots von Air Berlin werden aktuell von den Airlines, die Teile von Air Berlin übernommen haben, genutzt?

Durch die geplanten Übernahmen von Teilen der Air Berlin wurden bislang keine Slots an Erwerber übertragen – die Übernahmetatbestände werden derzeit u. a. von den zuständigen EU Institutionen überprüft.

Slots werden nicht gehandelt, sie werden weder verkauft noch gekauft. Sie können lediglich als integrierter Teil von Luftfahrtunternehmen oder Teilen von Luftfahrtunternehmen mit übernommen werden.

35. Wurden die Slots für die Langstreckenflüge Air Berlins, die von keiner Luftverkehrsgesellschaft übernommen wurden, nach Kenntnis der Bundesregierung neu vergeben?
- Wenn ja, an wen, bzw. wann, und durch wen ist dies geplant?

Für den aktuellen Winterflugplan gab es keine zusätzliche Nachfrage von Luftfahrtunternehmen nach Slots für Langstreckenverbindungen. Deshalb wurden bislang auch keine Slots zugeteilt.

36. Welche weiteren, mit der Insolvenz Air Berlins neu zu vergebene, Slots wurden nach Kenntnis der Bundesregierung neu vergeben bzw. ausgeschrieben, bzw. für wann ist dies geplant?

Seit dem Beginn der Insolvenz werden von der Air Berlin laufend von ihr nicht mehr benötigte Slots an den Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland für die ad hoc Vergabe in den Slotpool zurückgegeben und – sofern Interessenten vorhanden sind – auf Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 zugeteilt. Slots, die in Zusammenhang mit den Bieterverfahren für Teil-/Übernahmen der Air Berlin stehen, können nach der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 erst nach Abschluss der Prüfung der EU Kommission an die Bieter übertragen werden.

37. Welche von der Lufthansa bzw. deren Tochterunternehmen durch die Übernahme von Teilen Air Berlins neu aufgenommenen bzw. beantragten Inlandsverbindungen werden derzeit von deutschen Kartellbehörden geprüft, und wann wird diese Prüfung nach Kenntnis der Bundesregierung abgeschlossen sein?

Auf die Antwort zu Frage 22 wird verwiesen.

Zuständig für die fusionskontrollrechtliche Prüfung der angemeldeten Übernahme von Air-Berlin-Teilen durch die Lufthansa ist die Europäische Kommission. Im Rahmen dieses Fusionskontrollverfahrens erfolgt eine Einbindung des Bundeskartellamtes durch die Europäische Kommission. Nach Kenntnis der Bundesregierung sind somit beim Bundeskartellamt keine Anmeldungen der Lufthansa anhängig.