

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katharina Dröge, Markus Tressel, Daniela Wagner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/1532 –**

Verbleib der Slots und Flugzeuge von Air Berlin

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 15. August 2017 wurde öffentlich bekannt, dass Etihad Airways seine Finanzierungszusage für die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG zurückgezogen hatte, und die Airline somit insolvent war. Zeitgleich hat die Bundesregierung erklärt, für einen Überbrückungskredit der KfW in Höhe von 150 Mio. Euro zu bürgen.

Nach Medienberichten wurden von den 150 Mio. Euro bisher nur rund 61 Mio. Euro zurückgezahlt. Zwar ist nach Angaben des Insolvenzverwalters zu erwarten, dass noch weitere Mittel eingetrieben werden können. Ob eine vollständige Rückzahlung des Kredits jedoch erreicht werden kann, ist ungewiss. Inzwischen hat auch der Bundesrechnungshof ein Verfahren eingeleitet, um die Vergabe des Kredits an Air Berlin zu überprüfen (www.sueddeutsche.de/wirtschaft/insolvente-fluglinie-pleite-von-air-berlin-kostet-staat-millionen-euro-1.3839246).

Zur Insolvenz von Air Berlin sind, auch nach Monaten der Überprüfung durch das Parlament, noch zahlreiche Ungereimtheiten vorhanden. Neben Fragen zur Vergabe des Bundeskredits an Air Berlin sind auch insbesondere zu den Vermögenswerten von Air Berlin, die als Grundlage für den Kredit der Bundesregierung angegeben wurden, und über den Verbleib dieser Vermögenswerte noch Fragen offen. Die Bundesregierung steht in der Pflicht, hier für Transparenz zu sorgen und Rechenschaft über die Verwendung von Steuergeldern abzulegen (www.sueddeutsche.de/wirtschaft/exklusiv-berater-warnten-bundesregierung-vor-air-berlin-kredit-1.3846740).

1. Wie viele Slots hatte die Air Berlin nach Kenntnis der Bundesregierung an deutschen Flughäfen (bitte nach Flughäfen aufschlüsseln)?
2. Wie viele dieser Slots an deutschen Flughäfen werden, nach Kenntnis der Bundesregierung, inzwischen von der Lufthansa genutzt (bitte nach Flughäfen aufschlüsseln)?

3. Wie viele dieser Slots an deutschen Flughäfen werden, nach Kenntnis der Bundesregierung, inzwischen von anderen Fluggesellschaften genutzt (bitte nach Flughäfen und Fluggesellschaften aufschlüsseln)?
4. Welche Unternehmen hatten nach Kenntnis der Bundesregierung der Air Berlin vor der Insolvenz wie viele Flugzeuge geleast (bitte nach Flugzeug-Typ aufschlüsseln)?

Die Fragen 1 bis 4 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die erbetenen Informationen können nicht veröffentlicht werden, weil hierbei verfassungsrechtlich geschützte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der betroffenen privaten Unternehmen berührt sind. Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für die betroffenen privaten Unternehmen andererseits hat die Bundesregierung die erbetenen Informationen als Verschlussache „VS – Vertraulich“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Die Antwort der Bundesregierung ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.*

5. An welche Fluggesellschaften werden diese Flugzeuge nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell geleast (bitte nach Typ aufschlüsseln), beziehungsweise wer nutzt diese Flugzeuge aktuell?

Luftfahrzeuge Air Berlin, Stand 15.08.2017		Aktueller Halter
A319-112	D-ABGH	Luftfahrtgesellschaft Walter mbH
	D-ABGJ	Luftfahrtgesellschaft Walter mbH
	D-ABGK	Luftfahrtgesellschaft Walter mbH
	D-ABGM	Hungarian Air Force
	D-ABGN	Luftfahrtgesellschaft Walter mbH
	D-ABGO	Germania Fluggesellschaft mbH
	D-ABGP	Luftfahrtgesellschaft Walter mbH
	D-ABGQ	Luftfahrtgesellschaft Walter mbH
	D-ABGR	Luftfahrtgesellschaft Walter mbH
	D-ABGS	Hungarian Air Force
	D-ASTX	Luftfahrtgesellschaft Walter mbH
A320-214	D-ABDK	Easyjet
	D-ABDO	Easyjet
	D-ABDP	Eurowings GmbH
	D-ABDQ	Eurowings GmbH
	D-ABDT	Eurowings GmbH

* 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.

Luftfahrzeuge Air Berlin, Stand 15.08.2017		Aktueller Halter
	D-ABDU	Eurowings GmbH
	D-ABDW	Easyjet
	D-ABDX	Easyjet
	D-ABDY	Easyjet
	D-ABDZ	Easyjet
	D-ABFA	Vueling
	D-ABFB	JC International Airlines Cambodia
	D-ABFC	Laudamotion
	D-ABFE	Laudamotion
	D-ABFF	Laudamotion
	D-ABFG	Vueling
	D-ABFH	Indigo Indien
	D-ABFK	Indigo Indien
	D-ABFN	Indigo Indien
	D-ABFO	Eurowings Europe GmbH
	D-ABFP	Eurowings Europe GmbH
	D-ABFR	Eurowings Europe GmbH
	D-ABHA	Eurowings GmbH
	D-ABHC	Eurowings GmbH
	D-ABHF	Eurowings GmbH
	D-ABHG	Eurowings GmbH
	D-ABHH	unbekannt
	D-ABHI	unbekannt
	D-ABHJ	Easyjet
	D-ABHK	Easyjet
	D-ABHL	Easyjet
	D-ABHM	Easyjet
	D-ABHN	Eurowings Europe GmbH
	D-ABHO	Laudamotion
	D-ABNE	Brussels Airlines
	D-ABNF	Easyjet
	D-ABNH	Luftfahrtgesellschaft Walter mbH
	D-ABNI	Luftfahrtgesellschaft Walter mbH
	D-ABNJ	Easyjet
	D-ABNK	Eurowings GmbH
	D-ABNL	Eurowings GmbH
	D-ABNM	Easyjet

Luftfahrzeuge Air Berlin, Stand 15.08.2017		Aktueller Halter
	D-ABNN	Luftfahrtgesellschaft Walter mbH
	D-ABNO	Easyjet
	D-ABNQ	Easyjet
	D-ABNR	Easyjet
	D-ABNS	Easyjet
	D-ABNT	Luftfahrtgesellschaft Walter mbH
	D-ABNU	Luftfahrtgesellschaft Walter mbH
	D-ABNV	Edelweiss Air
	D-ABNW	Edelweiss Air
	D-ABNX	Easyjet
	D-ABNY	Easyjet
A320-216	D-ABZA	Austrian Airlines
	D-ABZB	Austrian Airlines
	D-ABZC	Austrian Airlines
	D-ABZE	Eurowings GmbH
	D-ABZF	Austrian Airlines
	D-ABZI	Eurowings GmbH
	D-ABZJ	Austrian Airlines
	D-ABZK	Eurowings GmbH
	D-ABZL	Eurowings GmbH
	D-ABZN	Eurowings GmbH
A321-211	D-ABCL	unbekannt
	D-ABCN	unbekannt
	D-ABCT	LATAM Chile
	D-ABCV	LATAM Chile
A330-223	D-ABXA	unbekannt
	D-ABXB	unbekannt
	D-ABXC	Malaysia Airlines
	D-ABXD	Malaysia Airlines
	D-ABXE	Malaysia Airlines (geplant)
	D-ABXF	Malaysia Airlines (geplant)
	D-ALPA	Virgin Atlantic
	D-ALPB	Virgin Atlantic
	D-ALPC	Aigle Azur (geplant)
	D-ALPD	Wamos Air
	D-ALPE	Wamos Air
	D-ALPF	Virgin Atlantic

Luftfahrzeuge Air Berlin, Stand 15.08.2017		Aktueller Halter
	D-ALPG	Aigle Azur (geplant)
	D-ALPH	TAP Portugal (geplant)
	D-ALPI	Malaysia Airlines (geplant)
	D-ALPJ	Malaysia Airlines (geplant)

6. Ist der Bundesregierung bekannt, ob das Unternehmen Pricewaterhouse-Coopers (PwC) einen Rahmenvertrag mit der Deutschen Lufthansa AG hat und für die Deutsche Lufthansa Gutachten erstellt?
- Falls ja, sieht die Bundesregierung dadurch einen Interessenskonflikt bei PwC, da das Unternehmen die Bundesregierung im Rahmen der Kreditvergabe für Air Berlin beraten hat?
 - Falls nein, warum nicht?

Die Fragen 6a und 6b werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, ob PwC einen Rahmenvertrag mit der deutschen Lufthansa hat. Die Existenz eines solchen Rahmenvertrages wäre aus Sicht der Bundesregierung unerheblich, da Lufthansa nicht Begünstigter des Massendarlehens war und bei Vergabe des Massedarlehens noch völlig offen war, wer den Zuschlag für die Assets der insolventen Air Berlin erhalten würde. Deshalb konnte kein Interessenskonflikt entstehen.

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass der Mandatarvertrag zwischen Bund und PwC Regelungen zur Vermeidung von Interessenskollisionen auf Mandatarseite enthält. Daneben unterliegt PwC auch den allgemeinen Berufspflichten der Wirtschaftsprüfer nach § 43 WPO. Danach hat ein Wirtschaftsprüfer seinen Beruf unabhängig und eigenverantwortlich auszuüben und sich insb. bei Erstattung von Gutachten unparteiisch zu verhalten. Nach § 3 der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer dürfen Wirtschaftsprüfer nicht tätig werden, wenn sie einen anderen Auftraggeber in derselben Sache im widerstreitenden Interesse beraten bzw. vertreten haben.

7. Ist der Bundesregierung insbesondere bekannt, ob PwC für die Deutsche Lufthansa eine kartellrechtliche Prüfung einer möglichen Übernahme von Air Berlin durch die Deutsche Lufthansa vorgenommen hat?

Der Bundesregierung liegen darüber keine Informationen vor. Es wird jedoch auf die Ausführungen im zweiten Absatz der Antwort zu Frage 6 verwiesen.

8. Welche Firmen haben nach Kenntnis der Bundesregierung vor der Insolvenz von Air Berlin Einsicht in die Unterlagen von Air Berlin genommen?

Air Berlin befand sich ausweislich des Geschäftsberichtes 2016 im Umbau von einem sog. Hybrid-Carrier zu einer fokussierten Netzwerk-Airline. Vermutlich in diesem Zusammenhang hatte Air Berlin bereits vor der Insolvenz Kontakt zu anderen Airlines; konkret hat Air Berlin Easyjet und Lufthansa genannt. Die Lufthansa hatte auch schon vor der Insolvenz von Air Berlin einen Wetlease-Vertrag

(Gebrauchsüberlassung von Flugzeugen mit Besatzung) mit Air Berlin geschlossen. Ob und inwieweit die Airlines Zugang zu Unterlagen von Air Berlin hatten, ist der Bundesregierung nicht bekannt.

9. Wann hat die Bundesregierung dem Insolvenzverwalter von Air Berlin die Zusage für einen Kredit des Bundes gegeben, und welchen Wortlaut hatte diese Zusage?

Die verbindliche Zusage des Kredites erfolgte mit Unterzeichnung des Kreditvertrages zwischen der KfW und Air Berlin am 4. September 2017.

10. Wann lag das finale Gutachten von PwC der Bundesregierung vor?

Die politische Entscheidung der Bundesregierung, einen Massekredit durch die KfW zu initiieren, wurde am 14. August 2017 getroffen. Die finale gutachterliche Vorlage zur Übernahme einer Bundesgarantie für den in Aussicht gestellten KfW-Massekredit wurde von PwC am 17. August 2017 übermittelt. Die Entscheidung zur Übernahme der Bundesgarantie wurde gemeinsam vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und vom Bundesministerium der Finanzen am 18. August 2017 getroffen. Die KfW wurde mit Schreiben vom 21. August 2017 über die Garantieübernahme informiert. Die verbindliche Zusage des Kredites gegenüber Air Berlin erfolgte mit Unterzeichnung des Kreditvertrages zwischen der KfW und Air Berlin am 4. September 2017.

11. Wie oft und zu welchen Terminen hat das Luftfahrt-Bundesamt überprüft, ob Air Berlin die Voraussetzungen für eine Betriebsgenehmigung nach Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 erfüllt (seit 2014), mit welchem Ergebnis (bitte einzeln nach Prüfungen aufschlüsseln), und wie hat das Luftfahrt-Bundesamt das jeweilige Ergebnis begründet?

Das Luftfahrt-Bundesamt überprüft in regelmäßigen Abständen gemäß Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 das Fortbestehen der Gültigkeit der Betriebsgenehmigung aller deutschen Luftfahrtunternehmen. Der Aufsichtszyklus bei Air Berlin wurde aufgrund spezifischer Risiken schrittweise verkürzt, seit März 2016 hatte Air Berlin wöchentlich über die finanzielle Entwicklung zu berichten. Bis zur Insolvenzantragstellung konnte Air Berlin die Aufrechterhaltung der dispositiven Zahlungsfähigkeit regelmäßig nachweisen.

Nachdem Air Berlin am 15. August 2017 den Insolvenzantrag in Eigenverwaltung aufgrund drohender Zahlungsunfähigkeit stellte, hat das Luftfahrt-Bundesamt gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 innerhalb von drei Monaten die Finanzsituation unter Berücksichtigung des Massekredits von 150 Mio. Euro neu bewertet und den Status der Betriebsgenehmigung überprüft. Als Ergebnis der Prüfung wurde die Betriebsgenehmigung der Air Berlin gemäß Artikel 9 Absatz 1 am 25. Oktober 2017 in eine vorläufige Genehmigung umgewandelt, deren Gültigkeit am 31. Januar 2018 auslief.

12. Welche Informationen liegen der Bundesregierung dazu vor, was nach der Insolvenz von Air Berlin mit den Lebens- und Berufsunfähigkeitsversicherungen der Mitarbeiter von Air Berlin geschehen ist und ob diese teilweise oder vollständig Teil der Insolvenzmasse geworden sind?

Der Bundesregierung liegen darüber keine Informationen vor.

13. Gab es vor der Insolvenz von Air Berlin Darlehen des Bundes, der Länder oder von staatlichen Stellen an Air Berlin, die durch die Insolvenz nicht mehr bedient werden, und wenn ja, wie hoch waren diese Darlehen, und wie hoch sind die Ausstände (bitte einzeln auflisten)?

Vor der Insolvenz von Air Berlin gab es keine Darlehen des Bundes, der KfW oder sonstiger staatlicher Stellen des Bundes, die durch die Insolvenz nicht mehr bedient werden konnten. Informationen aus den Ländern liegen der Bundesregierung nicht vor.

14. Gab es vor der Insolvenz von Air Berlin Bürgschaften des Bundes, der Länder oder von staatlichen Stellen an Air Berlin, die durch die Insolvenz fällig wurden, und wenn ja, wie hoch waren diese (bitte einzeln auflisten)?

Welche Kosten sind staatlichen Stellen, insbesondere der Bundesagentur für Arbeit, seit der Insolvenz der Air Berlin durch die Insolvenz entstanden?

Vor der Insolvenz von Air Berlin gab es keine Bürgschaften des Bundes, der KfW oder sonstiger staatlicher Stellen des Bundes, die durch die Insolvenz fällig wurden. Informationen aus den Ländern liegen der Bundesregierung nicht vor.

Für das Insolvenzgeld geht die Bundesagentur für Arbeit von Ausgaben in einer Größenordnung von 57,1 Mio. Euro (zuzüglich 15,8 Mio. Euro für Sozialversicherungsbeiträge) aus. Hinzu kommen Zahlungen für Transferkurzarbeitergeld von zurzeit 5,2 Mio. Euro.

15. Wie viel von dem 150-Mio.-Euro-Kredit, den die Bundesregierung der Air Berlin gewährt hatte, wurde inzwischen zurückgezahlt, und rechnet die Bundesregierung mit weiteren Rückzahlungen?
16. Falls die Bundesregierung mit weiteren Rückzahlungen rechnet, zu wann erwartet die Bundesregierung diese, woher stammen sie, und mit Rückzahlungen in welcher Höhe rechnet die Bundesregierung?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bislang sind 61 Mio. Euro Rückzahlungen auf den KfW-Kredit bei der KfW eingegangen. In den nächsten Wochen werden weitere Rückflüsse u. a. aus Verkaufserlösen erwartet, so dass sich der Stand der Rückzahlung voraussichtlich deutlich erhöhen wird. Darüber hinaus gibt es weitere Erlöspotenziale aus zugunsten des Massekredites bestellten Kreditsicherheiten, vor allem aus einer Sicherungsabtretung von Forderungen aus dem Geschäftsbetrieb. Der Zeithorizont zur Realisierung ist hier aber noch offen, da es sich um ein laufendes Insolvenzverfahren handelt.

Insgesamt geht die Bundesregierung nach derzeitiger Lage der Dinge davon aus, dass auf lange Sicht weitere Rückflüsse im zweistelligen Millionenbereich erzielt werden können. Es wird um Verständnis dafür gebeten, dass konkretere Zahlen derzeit nicht genannt werden können, da die Realisierung von Sicherheitenerlösen erfahrungsgemäß von vielen nicht planbaren Faktoren abhängt.

