

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Reinhard Houben, Michael Theurer, Thomas L. Kemmerich, Dr. Martin Neumann, Manfred Todtenhausen, Sandra Weeser, Grigorios Aggelidis, Nicole Bauer, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Manuel Höferlin, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Dr. Marcel Klinge, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Oliver Luksic, Christoph Meyer, Alexander Müller, Dr. Stefan Ruppert, Christian Sauter, Frank Sitta, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Linda Teuteberg, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Insolvenzabsicherungspflicht für Fluggesellschaften

Am 15. August 2017 gaben das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in einer gemeinsamen Pressemitteilung bekannt, der Fluggesellschaft Air Berlin einen Überbrückungskredit in Höhe von 150 Mio. Euro zu gewähren. So sollte der Flugbetrieb trotz bevorstehender Insolvenz aufrecht erhalten werden können. Kreditgeber war die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), abgesichert durch eine Bundesbürgschaft. Der Kredit diene der geordneten Abwicklung des Unternehmens Air Berlin. Entscheidendes Argument für die Bundesregierung waren vor allem mehrere Zehntausend Reisende sowie Urlauberinnen und Urlauber an verschiedenen internationalen Urlaubsorten und Destinationen, deren Rückflug nach Deutschland mit Air Berlin andernfalls nicht möglich gewesen wäre, so die Bundesministerien in der vorgenannten Pressemitteilung. Bislang ist in Deutschland die Rückbeförderung und die Beherbergung bis zum Zeitpunkt der Rückbeförderung nur für die gestrandeten Reisenden abgesichert, die ihr Ticket über einen Reiseveranstalter als Pauschalreise gebucht haben (§ 651r des Bürgerlichen Gesetzbuchs – BGB). Die Rückholung der übrigen Passagiere ist un geregelt.

Zwischenzeitlich hat sich die Kreditentscheidung der Bundesregierung aus Sicht der Fragesteller als problematisch erwiesen. Zweifel bestehen nicht nur hinsichtlich der Notwendigkeit des Überbrückungskredites, denn Air Berlin verfügte zum Zeitpunkt des Überbrückungskredites noch über Eigenmittel in zweistelliger Millionenhöhe. Besonders kritisch ist die haushaltsrechtliche Zulässigkeit des Kredites anzusehen. Die Bundeshaushaltsordnung lässt Bürgschaften nicht zu, wenn mit hoher Wahrscheinlichkeit mit der Inanspruchnahme des Bundes gerechnet werden muss. Die Bundesregierung wartete jedoch die notwendige gutachterliche

Stellungnahme vor Gewährung des Kredites nicht ab. Das Gutachten lag erst am 17. August 2018, also zwei Tage nach Bekanntgabe des Überbrückungskredites vor (Bundestagsdrucksache 19/1402).

Bislang wurden nur ca. 75 Mio. Euro des Überbrückungskredites zurückgezahlt. Im August 2018 gab der Insolvenzverwalter von Air Berlin bekannt, es sei „nicht mehr auszuschließen, dass wir imstande sein werden, die gesamte ausgereichte Summe zurückzuführen – ohne Zinsen wohlgemerkt“ (DER TAGESSPIEGEL vom 14. August 2018). Im Laufe der nächsten Jahre könne er den Großteil der Kreditsumme aus der Verwertung des Vermögens und der Anfechtung von Auszahlungen vor der Insolvenz zurückzahlen. Für den Bund bestehen also weiterhin beträchtliche finanzielle Risiken.

Auf dem Luftfahrtmarkt gibt es schon seit einiger Zeit einen Verdrängungswettbewerb. Neben Air Berlin mussten in den vergangenen Jahren zahlreiche weitere europäische Airlines den Betrieb einstellen. Als die britische Fluglinie Monarch Airlines im Oktober 2017 in die Insolvenz ging, befanden sich 110 000 ihrer Passagiere im Ausland. Im Auftrag der britische Regierung organisierte die Zivilluftfahrtbehörde CAA deren Rückholung. Die Kosten für diese Operation betragen ca. 67 Millionen Euro, von denen ca. 18 Millionen Euro über den britischen Air Travel Trust abgesichert waren. Die Insolvenz der österreichischen Air Berlin-Tochter Niki Luftfahrt im Dezember 2017 führte zu 5 000 bis 10 000 gestrandeten Passagieren, die nicht über ihren Reiseveranstalter abgesichert waren. Ihre Rückholung erfolgte durch die Zusammenarbeit der Fluggesellschaften Condor, Eurowings, Germania, TUI fly, Lufthansa, Austrian Airlines und Swiss zu Sonderkonditionen. Weitere Insolvenzen in der Luftfahrtbranche sind nicht auszuschließen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat sich nach Ansicht der Bundesregierung der europäische Luftfahrtmarkt im Personenverkehr stabilisiert, so dass mit weiteren Insolvenzen in absehbarer Zeit nicht zu rechnen ist?
2. Ist die Bundesregierung gewillt, im Falle einer Insolvenz einer Fluggesellschaft, von der viele deutsche Reisende betroffen sind, erneut einen Überbrückungskredit zu gewähren, um so die Rückreise der Betroffenen zu erleichtern?
3. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass Maßnahmen getroffen werden müssen, um die Rückkehr von gestrandeten Flugpassagieren im Falle einer Insolvenz der Fluglinie im Voraus sicherzustellen?
4. Was hat die Bundesregierung bislang unternommen, um in Zukunft eine Absicherung der Rückreise von Flugreisenden zu gewährleisten?
5. Betrachtet die Bundesregierung eine Verpflichtung der Fluggesellschaften zum Abschluss einer Insolvenzversicherung ähnlich der Verpflichtung für Reiseveranstalter gemäß § 651r BGB für zielführend?
Wenn nein, warum nicht?
6. Stehen einer solchen Verpflichtung aus Sicht der Bundesregierung europarechtliche Hürden entgegen?
7. Präferiert die Bundesregierung eine Lösung über das nationale Verbraucherschutzrecht oder eine europaweit einheitliche Lösung?

8. Plant die Bundesregierung eine Initiative im Rahmen des Vorschlages der EU-Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr, um die Rückkehr von gestrandeten Flugpassagieren im Falle einer Airline-Insolvenz zu erleichtern?
9. Wie ist aus Sicht der Bundesregierung der Verhandlungsstand bei diesem Verordnungsvorschlag?
10. Wie bewertet die Bundesregierung die vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Ergänzungen des Verordnungsvorschlages der EU-Kommission für die finanzielle Absicherung von Fluggästen im Falle der Insolvenz, nämlich die Errichtung eines Garantiefonds oder ein verbindliches Versicherungssystem?
11. Hält die Bundesregierung Maßnahmen für notwendig, den Insolvenzschutz auch für die Kunden von Fluggesellschaften zu verbessern, die ihre Reise noch nicht angetreten haben?
12. Was hat die Bundesregierung auf nationaler und auf europäischer Ebene unternommen, um den Insolvenzschutz auch für die Kunden von Fluggesellschaften zu gewährleisten, die ihre Reise noch nicht angetreten haben?

Berlin, den 5. September 2018

Christian Lindner und Fraktion

