



Katharina Dröge

Mitglied des Deutschen Bundestages
Mitglied im Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Parlamentarische Geschäftsführerin
Sprecherin für Wettbewerbspolitik und
Handelspolitik der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Katharina Dröge, MdB, Platz der Republik 1, 11011 Berlin

Berlin, 13.08.2018

Katharina Dröge, MdB

Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: +49 (030) 227-79081
Telefax: +49 (030) 227-76083
katharina.droege@bundestag.de

Wahlkreisbüro

Ebertplatz 23
50668 Köln
Telefon: +49 (0221) 722 03 69
Telefax: +49 (0221) 972 57 10
katharina.droege.ma03@bundestag.de

Offener Brief zur Insolvenz von Air Berlin

Sehr geehrter Herr Bundesminister Altmaier,
sehr geehrter Herr Bundesminister Scheuer,

am kommenden Mittwoch, den 15. August 2018, jährt sich die Insolvenz der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG i.L.

Eine Insolvenz, die dazu geführt hat, dass über 8000 Beschäftigte ihre Jobs verloren haben. Eine Insolvenz, die für viele Mitarbeiter dazu führte, dass sie in den folgenden, neuen Beschäftigungsverhältnissen erhebliche Lohneinbußen in Kauf nehmen mussten. Eine Insolvenz, die über eine Millionen Gläubiger betrifft. Eine Insolvenz, in deren Folge hunderttausende Fluggäste strandeten oder ihre Reise ohne Ersatz des Tickets nicht antreten konnten. Eine Insolvenz, bei der der deutsche Staat mehr als 70 Millionen Euro an Steuergeldern verloren hat.

Eine Insolvenz, deren Geschichte bis heute viele Fragen aufwirft. Fragen, die auch die deutsche Bundesregierung und ihr Engagement in diesem Fall betreffen. Fragen, auf die insbesondere das Bundeswirtschaftsministerium und das Bundesverkehrsministerium als federführende Ressorts eine Antwort geben könnten. Antworten, die der Öffentlichkeit helfen könnten, zu verstehen, warum die Air Berlin-Insolvenz so verlaufen ist, wie sie verlaufen ist.

Sehr geehrter Herr Bundesminister Altmaier, sehr geehrter Herr Bundesminister Scheuer, die Bundesregierung hat nun über ein Jahr zentrale Fragen zu Hintergründen der Insolvenz von Air Berlin unbeantwortet gelassen. Ich möchte Ihnen mit diesem Brief noch einmal darlegen, welche Fragen dies aus meiner Sicht sind. Ich möchte Ihnen auch erläutern, warum es aus meiner Sicht wichtig ist, die Antworten auf diese Fragen zu kennen. Und ich möchte ausdrücklich an Sie appellieren, die Antworten auf diese Fragen nun endlich



Katharina Dröge

Mitglied des Deutschen Bundestages
Mitglied im Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Parlamentarische Geschäftsführerin
Sprecherin für Wettbewerbspolitik und
Handelspolitik der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

zu geben. Die Öffentlichkeit hat ein Recht auf die ganze Geschichte rund um die Insolvenz von Air Berlin. Aus meiner Sicht lassen Sie als Bundesregierung insbesondere 5 Fragen unbeantwortet:

- 1. Warum verheimlicht die Bundesregierung bis heute das PWC-Gutachten, auf dessen Grundlage die Bundesregierung die 150 Millionen Euro Bürgschaft für Air Berlin gewährt hat?*
- 2. Warum gab es keine kartellrechtliche Bewertung der Bundesregierung, ob eine Übernahme von Air Berlin durch die Lufthansa überhaupt Chancen hatte, von den Kartellbehörden genehmigt zu werden?*
- 3. Warum hatte die Bundesregierung über Monate engen Kontakt mit Lufthansa zur Frage Air Berlin, jedoch nie mit anderen Kaufinteressenten? Und was hat die Bundesregierung am Wochenende des 11.- 13. August 2017 mit der Lufthansa besprochen?*
- 4. Warum hat die Bundesregierung nicht vor Gewährung der Bürgschaft den Kontakt mit Abu Dhabi gesucht?*
- 5. Warum hat sich die Bundesregierung nie für einen Betriebsübergang für die Mitarbeiter von Air Berlin eingesetzt?*

Zur Erläuterung:

Für die Öffentlichkeit stellt sich der Verlauf der Air Berlin Pleite folgendermaßen dar:

Vor genau einem Jahr, am **15. August 2017**, hat **Air Berlin** nach monatelangen Spekulationen über die finanzielle Situation der Airline einen **Insolvenzantrag** „in Eigenverwaltung“ gestellt. Bereits vier Tage vorher – am 11. August – wurde die Bundesregierung über die Insolvenz informiert, nachdem der größte Anteilseigner Etihad seine zuvor in einem „Letter of Support“ dargelegte Zahlungszusage zurückgezogen hatte.

Zwischen dem 11. und dem 15. August fanden eine Reihe an **Gesprächen** zwischen Vertretern der **Bundesregierung**, u.a. mit dem damaligen Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, Air Berlin-Chef **Thomas Winkelmann** sowie Lufthansa-Chef **Carsten Spohr** statt. Auch das Luftfahrtbundesamt soll nach aktuellen Berichten des „Spiegel“ konsultiert worden sein. Hintergrund der Gespräche war nach Angaben der Bundesregierung die Frage, ob eine **Bundebürgschaft in Höhe von 150 Millionen Euro** für einen Überbrückungskredit der KfW genehmigt werden könnte, mit dem ein „sofortiges Grounding“ verhindert und die „Rückholung mehrerer zehntausend Urlauber“ gesichert werden sollte. Zudem sollte ein „geordneter Verkaufsprozess“ ermöglicht werden.

Zur Genehmigung der Bundebürgschaft wurde die **Unternehmensberatung PWC** beauftragt, ein **Gutachten** über die noch bestehenden Vermögenswerte von Air Berlin zu erstellen. Nur wenn damit mindestens der Umfang der Kreditbürgschaft von 150 Millionen Euro hätte abgedeckt werden können, wäre die Vergabe der Bürgschaft mit den Regeln des Bundesrechnungshofs vereinbar gewesen.



Katharina Dröge

Mitglied des Deutschen Bundestages
Mitglied im Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Parlamentarische Geschäftsführerin
Sprecherin für Wettbewerbspolitik und
Handelspolitik der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Am **12. Oktober** wurde der **Verkauf** von 81 der zuletzt 144 Flugzeuge von Air Berlin bzw. ihrer Tochter Niki **an Lufthansa** verkündet, inklusive eines Großteils der begehrten Slots, also der Start- und Landrechte der Airline, an Flughäfen wie Berlin, Düsseldorf oder München.

Doch die **EU-Kommission** hatte große Bedenken. Auf vielen Strecken wäre Lufthansa damit konkurrenzlos geflogen und hätte **Monopolpreise** verlangen können. Gerade mit Niki gab es große Überschneidungen. Und bei Inlandsflügen wäre ein Quasi-Monopol der Lufthansa entstanden, womit ihr Marktanteil von 72 auf 96 Prozent gestiegen wäre.

Am 13. Dezember wurde von einem Veto der EU-Kommission trotz „umfangreicher Zusagen“ durch **Lufthansa** berichtet. Doch einen Tag später stellte sich heraus: Carsten Spohr – der zuvor verkündet hatte auch „eine Niki ohne Slots“ zu übernehmen – wollte keine Zugeständnisse machen und hatte sein ursprüngliches **Kaufangebot zurückgezogen**.

Schließlich wurde **Anfang 2018** ein kleinerer Teil von **Air Berlin** an Lufthansa – darunter die Luftfahrtgesellschaft Walter (LGW) komplett – sowie an Easyjet **verkauft**. Niki Lauda kam bei Niki zum Zuge.

Doch bei dieser öffentlichen Erzählung bleiben viele Fragen offen:

1. Warum verheimlicht die Bundesregierung bis heute das PWC-Gutachten, auf dessen Grundlage sie die 150 Millionen Euro Bürgschaft für Air Berlin gewährt hat?

Das Gutachten der Unternehmensberatung PWC, das die Grundlage der Bundesbürgschaft in Höhe von 150 Millionen Euro darstellt, hat die Bundesregierung bis heute und trotz mehrfacher Anfrage durch verschiedene Bundestagsabgeordnete weder dem zuständigen Wirtschafts- oder Haushaltsausschuss zugeleitet, noch in der Geheimschutzstelle des Bundestages zur Einsicht bereitgestellt. Dies macht eine **Überprüfung des Regierungshandelns durch die Legislative** in diesem Fall **unmöglich**, obwohl weiterhin **75,6 Millionen Euro** des Kredits und damit Steuergeld **nicht zurückbezahlt** wurden.

Die Bundesregierung argumentierte zunächst mit **Geschäftsgeheimnissen von Air Berlin**, ein Argument was jedoch vor dem Hintergrund der zwischenzeitlichen Auflösung des Unternehmens keinen Bestand hatte. Nun will sie **Geschäftsgeheimnisse von PWC** schützen. Doch auch diese Argumentation ist nicht stichhaltig. Die Geheimschutzstelle des Bundestages ist für genau solche Fälle gedacht.

Möglicherweise versucht die Bundesregierung durch die Geheimhaltung des Gutachtens zu verschleiern, dass PWC keine Vermögenswerte im Wert von 150 Millionen Euro bei Air Berlin hat feststellen können und die einzige **Grundlage der Kreditvergabe** eine **Kaufzusage von Carsten Spohr war**. Wenn das der Fall sein sollte, ist das hochproblematisch: Lufthansa war auf vielen Strecken der einzige Konkurrent für Air Berlin. Damit konnte Lufthansa im Vergleich zu anderen Bietern besonders hohe Gewinnerwartungen mit dem Kauf der Airline verbinden, denn auf den



Katharina Dröge

Mitglied des Deutschen Bundestages
Mitglied im Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Parlamentarische Geschäftsführerin
Sprecherin für Wettbewerbspolitik und
Handelspolitik der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

„**Monopolstrecken**“ wären entsprechend **hohe Preise** möglich gewesen. Das machte Lufthansa zu keinem objektiven Kaufinteressenten.

2. Warum gab es keine kartellrechtliche Bewertung der Bundesregierung, ob eine Übernahme von Air Berlin durch die Lufthansa überhaupt Chancen hatte, von den Kartellbehörden genehmigt zu werden?

Es war **absehbar**, dass der Kauf von Air Berlin durch Lufthansa am **Veto der Wettbewerbsbehörden** scheitern könnte. Trotzdem hat die Bundesregierung eine Prüfung dieser Frage unterlassen. Das ist fahrlässig. Denn auf sehr vielen Strecken, die Air Berlin betrieb, flog zum damaligen Zeitpunkt als einziger Konkurrent die Lufthansa. Eine Übernahme hätte Lufthansa auf vielen Strecken zum Monopolisten gemacht. Mit erheblichen Auswirkungen auf die Ticketpreise – wie auch der Herbst 2017 zeigte.

Lufthansa-Passagiere mussten in den Monaten nach der Pleite von Air Berlin für **inländische Tickets** oft deutlich mehr zahlen. Nach Einschätzung des Bundeskartellamts seien im Herbst 2017 die Tickets der Airline im Vergleich zum Vorjahr "durchschnittlich um **25-30 Prozent teurer**" gewesen, in Einzelfällen sogar noch teurer.

Spätestens am Wochenende des 11. August 2017 hätte die Frage, welche Teile von Air Berlin **Lufthansa** aus kartellrechtlichen Erwägungen überhaupt kaufen konnte, für die Bundesregierung sehr relevant werden müssen. Denn wenn die Annahme richtig sein sollte, dass Air Berlin **keine überprüfbaren Vermögenswerte in Höhe von 150 Millionen Euro** besaß, hätte der Bund nur dann auf die Rückzahlung der Bürgschaft setzen können, wenn der erwartete Kaufpreis für Air Berlin über 150 Millionen Euro gelegen hätte. Wenn aber das Unternehmen, das zum damaligen Zeitpunkt am offensivsten ein Interesse an der Übernahme von Air Berlin gezeigt hatte, voraussichtlich für viele Teile der Übernahme **keine kartellrechtliche Genehmigung** hätte erhalten können, hätte die Frage beantwortet werden müssen, welche weiteren Anbieter in welcher Höhe bereit gewesen wären, für entsprechende Teile der Air Berlin zu bieten.

3. Warum hatte die Bundesregierung über Monate so engen Kontakt mit Lufthansa zur Frage Air Berlin, aber mit keinem weiteren möglichen Kaufinteressenten? Und was hat die Bundesregierung im Zeitraum des 11. – 15. August 2017 mit der Lufthansa besprochen?

Die Antworten der Bundesregierung auf zahlreiche Fragen von Abgeordneten des Deutschen Bundestages ergeben, dass es im Zeitraum zwischen dem 11. und dem 15. August eine Reihe an **Gesprächen** zwischen Vertretern der **Bundesregierung**, u.a. mit Bundesverkehrsminister a.D. Alexander Dobrindt, Air Berlin-Chef **Thomas Winkelmann** sowie Lufthansa-Chef **Carsten Spohr** gab. Auch das Luftfahrtbundesamt soll nach aktuellen Berichten des „Spiegel“ konsultiert worden sein.



Katharina Dröge

Mitglied des Deutschen Bundestages
Mitglied im Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Parlamentarische Geschäftsführerin
Sprecherin für Wettbewerbspolitik und
Handelspolitik der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Es verwundert, dass die Bundesregierung bei einer derart kurzfristigen Anfrage auf Übernahme einer Bürgschaft für ein insolventes Unternehmen im Zeitraum der Prüfung ausgerechnet engen **Kontakt mit dem größten Konkurrenten** auf dem Markt aufnahm. Bis heute hat die Bundesregierung nicht dargelegt, welchen Zweck die Konsultation mit Lufthansa Chef Carsten Spohr hatte. Nach allem was öffentlich bekannt wurde, scheint es wohl darum gegangen zu sein, von der Lufthansa zu erfragen, ob und zu welchen Konditionen sie bereit war, Air Berlin oder Teile des Unternehmens zu übernehmen. Die Bundesregierung muss hier endlich Klarheit schaffen. Mit ihren Antworten könnten Sie gegebenenfalls den Verdacht aus dem Wege räumen, dass es bei der Gewährung der 150 Mio. Euro Bürgschaft einzig darum ging, Lufthansa eine „goldene Brücke“ zu bauen.

Denn Tatsache ist: Wäre Air Berlin am 15. August ohne den Überbrückungskredit des Bundes insolvent gewesen, hätte dies zu einem sofortigen „Grounding“ der Maschinen geführt und dazu, dass unter anderem die **Slots**, also die Start- und Landrechte des Unternehmens, zurück an die jeweiligen Flughäfen gefallen wären. **Lufthansa** hätte sich dann wie alle anderen Airlines **darauf bewerben** müssen. Nur durch den **150-Millionen-Kredit verhinderte** die Bundesregierung dieses **Szenario**.

Widersprüchlich sind auch die öffentlichen Aussagen der Bundesregierung: So sagte Bundesminister **Dobrindt** am 17. August 2017: „Wir brauchen einen **deutschen Champion im internationalen Luftverkehr**. Deswegen ist es dringend geboten, dass Lufthansa wesentliche Teile von Air Berlin übernehmen kann.“

Trotzdem beteuerte die Bundesregierung immer wieder „zu keinem Zeitpunkt in die Verkaufsverhandlungen involviert“ gewesen zu sein. Erklärt hat sie allerdings nicht, zu welchem Zweck es dann **nach der Insolvenz**, zwischen dem 15. und 31. August nochmal mehrere Telefonate zwischen Machnig, Winkelmann und Spohr und am 25. August ein weiteres persönliches **Gespräch** zwischen **Zypries und Spohr gab**.

4. Warum hat die Bundesregierung vor Gewährung der Bürgschaft nicht den Kontakt mit Abu Dhabi gesucht?

Am Wochenende des **11., 12. und 13. August 2017** gab es laut Aussage der Bundesregierung **keinen** einzigen **Kontakt** mit Vertretern von **Etihad** oder der **Regierung in Abu Dhabi**. Einzig ein Telefonat am 14. August 2017 – zu einem Zeitpunkt als die Entscheidung der Bundesregierung für die Gewährung einer Bürgschaft bereits in die Wege geleitet war – gab es ein Telefonat zwischen Staatssekretär Lindner im Auswärtigen Amt und dem Vize-Außenminister der Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) Gargash zum Thema „Luftverkehrsrechte und wirtschaftliche Situation von Air Berlin“. Es verwundert sehr, dass die Bundesregierung nicht versucht hat, Etihad bzw. die VAE davon zu überzeugen, die Zusage zur Finanzierung von Air Berlin aufrecht zu erhalten.

Wäre Etihad bereit gewesen, die Zusage noch etwas länger aufrecht zu erhalten, hätte Air Berlin in einem **ordentlichen Verfahren** verkauft werden können, was zu einem **Betriebsübergang** für die Mitarbeiter geführt hätte. Das Vorgehen der Bundesregierung



Katharina Dröge

Mitglied des Deutschen Bundestages
Mitglied im Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Parlamentarische Geschäftsführerin
Sprecherin für Wettbewerbspolitik und
Handelspolitik der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

erscheint auch deshalb so merkwürdig, da Etihad im April 2017 in einem „**Letter of Support**“ zugesagt hatte, Air Berlin für mindestens weitere 18 Monate zu finanzieren. Der Insolvenzverwalter Flöther hält diesen nach Medienberichten durchaus für **verbindlich**. Auch das Luftfahrtbundesamt scheint darauf seine Zusage für ein AOC gestützt zu haben. Wäre es da nicht normal gewesen, gegenüber Etihad oder den VAE die Auffassung zu vertreten, dass dieser „Letter of Support“ verbindlich ist?

5. Warum hat sich die Bundesregierung nie für einen Betriebsübergang eingesetzt?

Air Berlin beschäftigte zum Zeitpunkt der Insolvenz deutschlandweit 7.200 Mitarbeiter, davon 2.500 in Berlin. Weltweit waren es über 8.000. Trotzdem war die **Sicherung eines Betriebsübergangs**, d.h. die Weiterbeschäftigung der Mitarbeiter zu den bis dato geltenden Konditionen, im Rahmen der Gespräche mit Lufthansa-Chef Carsten Spohr und Thomas Winkelmann zur Kreditvergabe **nie ein Thema**. Auch zu einem späteren Zeitpunkt hat die Bundesregierung dies nie eingefordert. Nicht einmal eine „Sozialauswahl“, d.h. die Einstellung nach Kriterien wie Dauer der Betriebszugehörigkeit oder Lebensalter, wurde thematisiert.

Das ist insbesondere vor dem Hintergrund problematisch, dass Lufthansa ursprünglich mit Unterstützung der Bundesregierung die überwiegende Zahl der Slots und Maschinen von Air Berlin übernehmen sollte. Offensichtlich jedoch ohne die Crew. Nach der Entscheidung der EU-Kommission bekam Lufthansa weiterhin viele Strecken und Maschinen. Die Mitarbeiter mussten sich aber zu **deutlich schlechteren Konditionen** und mit Gehaltseinbußen auf ihre alten Jobs neu bewerben. Insbesondere sollen **ältere Mitarbeiter** dabei **benachteiligt** worden sein.

Die Tatsache, dass es keinen Betriebsübergang gab, ist insbesondere vor dem Hintergrund des Konstrukts „**Air Berlin-LGW-Lufthansa**“ bitter. Kurz vor der Insolvenz, am 30. Mai 2017, kaufte Air Berlin die Luftfahrtgesellschaft Walter (LGW), eine kleine, regionale Airline mit ein paar Propellermaschinen. Im Rahmen der Übernahme sollte eine schriftliche **Vereinbarung zwischen ver.di, Air Berlin und LGW** geschlossen werden, wonach Air Berlin-Mitarbeiter nach den gleichen tariflichen Bedingungen von Air Berlin arbeiten sollten, wenn sie temporär oder permanent für dessen neue Tochter LGW flogen. Diese Vereinbarung wurde vom Personalbüro von Air Berlin nur **nie unterschrieben** und war damit wirkungslos.

Die **Personalchefin** von Air Berlin wurde am **23. Juni** zur **Geschäftsführerin von LGW** ernannt. In ihrer Amtszeit wurden 13 Airbus-Flugzeuge vom Typ A320 zur LGW verschoben. Am **1. Februar 2018** wurde sie **Personalchefin bei Lufthansa**.



Katharina Dröge

Mitglied des Deutschen Bundestages
Mitglied im Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Parlamentarische Geschäftsführerin
Sprecherin für Wettbewerbspolitik und
Handelspolitik der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Sehr geehrter Herr Bundesminister Altmaier, sehr geehrter Herr Bundesminister Scheuer, ich bitte Sie, den vielen Kundinnen und Kunden, die gerne mit Air Berlin geflogen sind und mit der Insolvenz viel Geld für ihre Tickets verloren haben, den ehemaligen Beschäftigten von Air Berlin, die ihre berufliche Heimat verloren haben, den Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern, die möglicherweise mit über 70 Millionen Euro für den Überbrückungskredit des Bundes haften müssen, und dem Bundestag, der seine legislative Kontrollfunktion ausüben muss, die vielen offenen Fragen im Fall Air Berlin endlich zu beantworten.

Mit freundlichen Grüßen

Katharina Dröge, MdB