

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth),
Hans-Michael Goldmann, Dr. Karlheinz Guttmacher, weiterer Abgeordneter
und der Fraktion der FDP
– Drucksache 14/9619 –**

Schadenersatz für die Schließung des amerikanischen Luftraums im September 2001

Vorbemerkung der Fragesteller

Die EU-Staaten haben sich im vergangenen Jahr darauf verständigt, den Luftverkehrsunternehmen nach festgelegten Kriterien Kompensationszahlungen als Schadenersatz für die Schließung des amerikanischen Luftraums im Zeitraum vom 11. bis 15. September 2001 zu leisten. Nach Angaben der Deutschen Lufthansa AG seien die Entschädigungsverfahren für die British Airways in Großbritannien und die Air France in Frankreich mit der Zahlung von Entschädigungen mit einem Gesamtvolumen von 100 Mio. Euro abgeschlossen worden. Die Deutsche Lufthansa AG warte dagegen trotz eines entsprechenden Antrags vom November 2001 noch immer auf Entschädigungszahlungen, was eine Wettbewerbsverzerrung gegenüber der europäischen Konkurrenz darstelle.

1. Seit wann liegt der Bundesregierung der in Rede stehende Antrag auf Entschädigung vor?

Die Deutsche Lufthansa AG hat vorab mit Telefax vom 2. November 2001 beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) den Ersatz des Schadens beantragt, der ihr durch die viertägige Schließung bestimmter Lufträume in Folge der Ereignisse vom 11. September 2001 entstanden ist. Der schriftliche Antrag lag dem BMVBW am 9. November 2001 vor.

2. Wann wurde der Vorgang der EU-Kommission vorgelegt?

Die Notifizierung der von der Europäischen Kommission geforderten speziellen Beihilferegulierung erfolgte am 6. März 2002 durch das Bundesministerium der Finanzen. Die Mitteilung wurde der Europäischen Kommission am

17. April 2002 erneut zugestellt, nachdem sich herausgestellt hatte, dass die ursprüngliche Mitteilung vom 6. März 2002 der Europäischen Kommission nicht vorlag. Mit Schreiben vom 2. Mai 2002 bat die Europäische Kommission um ergänzende Angaben, die ihr am 20. Mai 2002 übermittelt wurden.

3. Welche Umstände haben zu der langen Bearbeitungsdauer geführt?

Nachdem die Europäische Kommission mit Schreiben vom 14. November 2001 den Mitgliedstaaten detaillierte Vorgaben zur Schadensberechnung und zum Genehmigungsverfahren mitgeteilt hatte, wurde in enger Abstimmung mit den betroffenen Unternehmen und im ständigen Kontakt mit den Kommissionsdienststellen die von der Europäischen Kommission geforderte spezielle Beihilferegelung erarbeitet. Gleichzeitig wurde auf nationaler Ebene die Schaffung der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen vorbereitet. Die für das Genehmigungsverfahren in Brüssel benötigte Bearbeitungsdauer ist von der Bundesregierung nicht zu vertreten.

4. Könnten Schadenersatzansprüche, z. B. durch Zinsverluste, entstanden sein?

Schadenersatzansprüche auf der Grundlage von Zinsansprüchen sind nicht entstanden, da es sich bei der vorgesehenen Zahlung um eine dem Grunde nach freiwillige und nicht termingebundene Leistung der Bundesregierung handelt.

5. Wann ist mit dem Bescheid zu rechnen?

Die Europäische Kommission hat am 2. Juli 2002 der deutschen Beihilferegelung zugestimmt. Mit Schreiben vom 4. Juli 2002 hat das BMVBW die in Frage kommenden deutschen Luftfahrtunternehmen entsprechend unterrichtet und um Einreichung einer von einem Wirtschaftsprüfer testierten Schadensauflistung unter Berücksichtigung der durch die genehmigte Beihilferegelung vorgegebenen Kriterien bis zum 19. Juli 2002 gebeten. Sofern sich keine Beanstandungen ergeben oder Rückfragen erforderlich werden, können die Unternehmen nach einer Prüffrist von etwa einer Woche mit dem Bescheid rechnen.

6. Haben andere deutsche Luftverkehrsunternehmen ebenfalls Anträge auf Kompensationszahlungen gestellt?

Neben der Deutschen Lufthansa AG haben bisher vier weitere deutsche Luftfahrtunternehmen Schadensausgleichsleistungen beantragt.

7. Wenn ja, wie ist in diesen Fällen der Bearbeitungsstand?

Der Bearbeitungsstand entspricht dem des Antrags der Deutschen Lufthansa AG.