

FLUGLINIEN

# Knausrig in der Nische

Die Berufsgruppe der Piloten zerfällt in eine Klassengesellschaft. Von den Privilegien ihrer Lufthansa-Kollegen können Germania-Crews nur träumen.

Deutschlands drittgrößte Linienfluggesellschaft Germania hat sich darauf spezialisiert, gerade solche Strecken anzufliiegen, die andere Wettbewerber aufgeben. Und davon gibt es reichlich, seit die Lufthansa und Air Berlin ihr Netz innerhalb Deutschlands und Europas ausdünnen und sich auf ihre großen Verkehrsdrehscheiben konzentrieren.

Der ehemalige Chartercarrier (400 Millionen Euro Umsatz, 850 Mitarbeiter) bedient mit 23 Jets inzwischen 150 Ziele in Europa, Nordafrika oder Westasien, darunter zum Beispiel Verbindungen von München in den Irak oder demnächst von Düsseldorf und Berlin nach Beirut. Selbst den wenig frequentierten und deshalb oft geschmähten Airport Kassel-Calden steuert die Firma mit Sitz in Berlin an – um Urlauber nach Mallorca und in die Türkei zu transportieren.

Mit seiner Nischenstrategie hat sich das Familienunternehmen in die Liga der am schnellsten wachsenden Fluglinien Europas katapultiert. Germania-Chef Andreas Wobig kann sich vorstellen, dass sein Unternehmen in nicht allzu ferner Zukunft bis zu 40 Maschinen betreibt. „Lohnt sich eine Strecke, werden wir sie fliegen“, erklärt er stolz, denn „dank unserer Erfah-

rung und den schlanken Strukturen können wir auch da profitabel fliegen, wo andere Geld verlieren“.

Schlank sind vor allem die Personalkosten. Mitbestimmungsgremien wie Personalvertretungen oder Tarifkommissionen für jede einzelne Beschäftigtengruppe gibt es bei der Germania, anders als bei großen Wettbewerbern, nicht.

Das bekommen vor allem die rund 200 Flugzeugführer zu spüren. Von den Privilegien, für die ihre Lufthansa-Kollegen streiken, können sie nur träumen – und von deren Gehältern auch. Während es ein junger Co-Pilot bei der Lufthansa schon von Anfang an inklusive aller Zulagen auf gut 70 000 Euro im Jahr bringt, geht sein Germania-Kollege mit gut der Hälfte nach Hause. Ein erfahrener Kapitän kann bei der Kranichlinie deutlich über 200 000 Euro verdienen, seine Kollegen bei Deutschlands drittgrößter Fluggesellschaft bekommen gegen Ende ihrer Karriere weniger als 100 000 Euro.

Automatische oder in Tarifverhandlungen erstrittene Gehaltssteigerungen für das Cockpit-Personal, wie sie bei der Lufthansa und anderen Traditionsfluglinien seit langem üblich sind, gibt es für die Germania-Crews nicht. Auch üppige Betriebsrenten sind nicht vorgesehen. Im Gegensatz zu ihren Lufthansa-Kollegen müssen die Germania-Leute auch die Kosten für die obligate Versicherung gegen den Verlust der Flugtauglichkeit selbst zahlen, die sogenannte Loss-of-Licence-Police.

Besonders stark leidet unter der Knausrigkeit der Geschäftsführung eine Gruppe,

die es bei anderen Airlines aus guten Gründen überhaupt nicht gibt: junge Piloten, die noch Geld mitbringen müssen, damit sie überhaupt fliegen dürfen.

Zurzeit beschäftigt Germania gut zwei Dutzend Cockpit-Mitarbeiter mit sogenannten „Pay to fly“-Verträgen. Die jungen Leute haben in der Regel bereits ihre rund 60 000 Euro teure Ausbildung selbst bezahlt. Um eine Anstellung zu finden, müssen sie Flugstunden nachweisen. Das wird jedoch zunehmend schwieriger, weil es viele arbeitslose Piloten gibt.

In ihrer Not wenden sich die Neulinge deshalb an Servicefirmen wie den Berliner Dienstleister Cockpit4u, der sie als sogenannte First Officers an Kunden wie Germania weitervermittelt. Dort dürfen die Nachwuchspiloten dann für ein Monatsgehalt von rund 1500 Euro Praxiserfahrung sammeln – nachdem sie zuvor bis zu 60 000 Euro an den Germania-Partner Cockpit4u gezahlt haben.

Bei der Fluggesellschaft will man diese und andere Zahlen nicht bestätigen. In der Vergangenheit hieß es, auch andere Fluglinien würden solche Beschäftigungsmodelle nutzen.

Germania-Insider erzählen von Cockpit-Anwärtern, die ohne Wissen und Billigung ihrer Vorgesetzten und der Geschäftsleitung vor ihrem Einsatz im Auto am Flughafen oder gleich im Terminal schlafen, weil sie sich kein Hotelzimmer oder Apartment leisten können oder wollen. Andere Kollegen, behaupten sie, starteten am Heimatort, etwa in Düsseldorf, mit dem eigenen Pkw nach München, um einen Nachtflug in den Irak und zurück anzutreten. Nach ihrer Rückkehr hätten die Männer oder Frauen zuweilen bis zu 20 Stunden in Auto und Cockpit verbracht.

Von der Germania war bis Ende vergangener Woche zu der Schilderung keine Stellungnahme zu bekommen.

Höhere Gehälter könnten helfen, derartige Auswüchse von vornherein zu verhindern. Der erste und zugleich letzte Versuch, der Geschäftsführung mit Hilfe der Pilotenvereinigung Cockpit einen Tarifvertrag abzutrotzen, scheiterte 2010 kläglich – mit der fristlosen Kündigung der angeblichen Rädelsführer.

Das Arbeitsgericht Berlin erklärte die außerordentlichen Kündigungen wenig später zwar für unzulässig, die zu Unrecht gefeuerten Piloten mussten erst einmal weiterbeschäftigt werden. Das Ziel der Aktion war dennoch erreicht. Potentielle Nachahmer wurden abgeschreckt, an den Arbeitsbedingungen änderte sich wenig.

DINAH DECKSTEIN



**Umsatz**  
in Millionen €

178

2010

ca. 400

Prognose  
2014

**Flugzeuge**

15

2010



23

2014

**Zielflughäfen**

30

150



SWEN PFORTNER / DDP IMAGES

Germania-Flugbegleiterin: „Lohnt sich eine Strecke, fliegen wir sie“