

Schattenreich beim Sonnenflieger

Airlines Der Chef eines Lufthansa-Ablegers hat offenbar jahrelang eine schwarze Kasse geführt. Die Affäre gefährdet die Pläne von Konzernchef Spohr, das Unternehmen neu zu ordnen.



Es war exakt eine Woche nach dem Absturz der Germanwings-Maschine in den französischen Alpen, als die Lufthansa eine etwas lapidare Pressemitteilung herausgab. Mit dem schlimmsten Unglück in der 60-jährigen Geschichte des Unternehmens hatte die Nachricht nichts zu tun; deshalb interessierten sich, wenn überhaupt, nur Fachleute für die kurze Notiz.

Der langjährige Chef des Joint Venture Sun Express, Paul Schwaiger, 61, werde seinen Job bei der Gemeinschaftsfirma mit Turkish Airlines Ende Mai aufgeben, hieß es darin. Danach solle der gebürtige Österreicher noch ein paar Wochen lang seinen Nachfolger anlernen, den bisherigen Austrian-Airlines-Vorstandsvorsitzenden Jaan Albrecht, 60.

Schwaiger hat den deutsch-türkischen Ferienflieger in den vergangenen 15 Jahren zu einem der rentabelsten und wachstumsstärksten Lufthansa-Ableger ausgebaut – mit rund sieben Millionen Passagieren und über einer Milliarde Euro Umsatz pro Jahr. Normalerweise wird ein Manager, der solche Zahlen liefert, bei seinem Abgang mit Lob und Dank überschüttet.

Doch die Konzernmeldung würdigte den scheidenden Sun-Express-Chef nur mit einem einzigen Satz, offenbar aus Kalkül. Denn der Abgang des Managers und seine Umstände könnten den Konzern noch in erhebliche Turbulenzen stürzen.

Der Tourismusexperte ist in eine Untreueaffäre verstrickt, die in dieser Form bei der Lufthansa niemand für möglich gehalten hätte und deren Auswirkungen noch nicht absehbar sind. Sie entwertet nicht nur Schwaigers Verdienste um den binationalen Chartercarrier, sondern be-

droht auch die Pläne von Konzernchef Carsten Spohr für den Umbau der Unternehmensgruppe mit weltweit über 120 000 Mitarbeitern.

Schwaiger, so die Vorwürfe in einem kürzlich von Turkish Airlines und Lufthansa gemeinsam erstellten Revisionsbericht, soll eine schwarze Kasse geführt und einem Mitarbeiter neben seinem Gehalt ohne vertragliche Grundlage rund 50 000 Euro in bar ausbezahlt haben. Außerdem soll er eigenmächtig Sponsorengelder und Freiflüge verteilt haben. Schwaiger selbst nahm dazu nicht Stellung.

Die Vorwürfe sind gewichtig. Sollten sie sich bestätigen, könnten bald weitere Köpfe rollen, von Helfern oder Mitwissern. Ein Schattenreich beim Sonnenflieger? Das hätte der Lufthansa gerade noch gefehlt.

Für Unternehmenschef Spohr kommt die Affäre zum denkbar ungünstigsten Zeitpunkt. Denn sie könnte einen zentralen Baustein aus seiner geplanten neuen Unternehmensstruktur herausbrechen, die er Mitte September dem Aufsichtsrat detailliert erläutern will: die Aufnahme neuer Fernstrecken zu Günstigstarifen mithilfe von Sun Express Deutschland.

Der seit gut einem Jahr amtierende neue Lufthansa-Chef will den Konzern künftig in drei Sparten aufteilen, das klassische Umsteige-Passagiergeschäft über die beiden großen Flughäfen in Frankfurt und München, das Dienstleistungsangebot rund um Aktivitäten wie die Technik oder das Catering und eine neue Billigfluglinie unter dem Markennamen Eurowings, die ihre Kunden innerhalb Europas, aber auch zu Fernzielen wie Bangkok oder Dubai transportieren soll.

Um die Tickets möglichst günstig anbieten zu können, will Spohr das neue Langstreckenangebot seiner kostengünstigen 50-Prozent-Beteiligung Sun Express übertragen. Der Plan stieß allerdings bereits im vergangenen Dezember auf erbitterten Widerstand von Arbeitnehmervertretern im Konzern.

Der Laden sei windig, schlecht geführt und auf Konfrontationskurs zu Betriebsräten und Gewerkschaften, kritisierten sie. Deshalb könne man dem Unternehmen eine so verantwortungsvolle Aufgabe im Auftrag der Mutter nicht anvertrauen.

Die Bedenkenträger können sich nun bestätigt fühlen. Schon im Jahr 2008 urteilte der Bundesgerichtshof im Zuge der Siemens-Schmiergeldaffäre, dass das Anlegen schwarzer Kassen in einem Unternehmen den Straftatbestand der Untreue erfüllt, auch wenn die Mittel nur für klandestine Ausgaben wie etwa Schmiergelder und nicht zur persönlichen Bereicherung genutzt wurden.

Bis zu der Lufthansa-Beteiligungsgesellschaft scheint der Richterspruch aber nicht durchgedrungen zu sein. Dort existierte der geheime Geldtopf noch bis Ende 2012. Kontrollmechanismen, wie sie bei den meisten anderen Unternehmen spätestens nach dem Siemens-Korruptionsskandal eingeführt wurden, gab es bei Sun Express nicht, sie sollen erst jetzt – nachträglich – eingeführt werden.

Dass bei dem Lufthansa-Ableger zuweilen eigene Gesetze gelten, die nicht den gängigen Konzernstandards entsprechen, war schon länger erkennbar, wurde von der Führung aber offenbar zu wenig wahrgenommen. Bereits zur Jahreswende

2012/13 warnte eine Gruppe besorgter Sun-Express-Piloten in einem anonymen Schreiben an den Vorstand unter anderem vor angeblichen Sicherheitsmängeln, offenbar aus gutem Grund. Immerhin erhielt der Deutschland-Ableger des Unternehmens in Frankfurt daraufhin erstmals eine eigenständige Technik- und Wartungsabteilung. Nach Darstellung von Sun Express war der Schritt ohnehin geplant – um die Pünktlichkeit der Jets zu verbessern. Die ließ damals ziemlich zu wünschen übrig.

Vergangenen Dezember meldeten sich die Flugzeugführer in einem siebenseitigen, eng bedruckten Brief an Konzernchef Spohr erneut zu Wort. Das Schreiben liegt inzwischen auch dem Vorstand, dem Aufsichtsrat und dem SPIEGEL vor. In dem Papier üben die besorgten Piloten heftige Kritik an Schwaiger und den Zuständen bei Sun Express.

Ihr Chef habe abgehoben und sei mit seiner Aufgabe überfordert, heißt es darin unter anderem. Die Stimmung zwischen den Kollegen in Frankfurt und Antalya oder Istanbul sei auch knapp vier Jahre nach Gründung der deutschen Sun-Express-Tochter noch immer schlecht, es herrschten Konkurrenzdenken und Futterneid. Die starke Expansion und der hohe Arbeitsdruck führten immer wieder zu Qualitätsmängeln – zulasten der Passagiere. Sun Express betont, in einer solchen Aufbauphase könne es „naturgemäß“ stressig werden.

Das Führungspersonal, so die Kritiker, wechsele zuweilen schneller als die Flugpläne. Kabinenmitarbeiter würden oft nur als Leiharbeiter angestellt. Deshalb zögerten sie, sich krank oder flugunfähig zu melden, aus Angst, für die nächste Saison nicht übernommen zu werden. Laut Sun Express bekommen die meisten Zeitkräfte später ohnehin einen festen Vertrag. Genauer hingeschaut werde nur bei Kandidaten, die sich ohne Vorliegen einer ernsthaften Krankheit mehr als 14 Tage pro Jahr dienstunfähig meldeten.

Im Sommer 2012, heißt es in dem Brandbrief an Spohr weiter, habe das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) sogar damit gedroht, der Gesellschaft die Lizenz zu entziehen. Eine LBA-Sprecherin wollte sich dazu nicht äußern, betont aber, „dass das LBA im Rahmen seiner Aufsichtstätigkeit ... auch die Hinweise Dritter berücksichtigt und diesen nachgeht“. Ein Sun-Express-Sprecher bestätigt, dass die Deutschland-Tochter im Sommer 2012 finanziell tatsächlich etwas klamm war und da-

mit die Behörden auf den Plan rief. Es sei aber umgehend Geld nachgeschossen worden.

Das Fazit der Angestellten: Bei Sun Express müssten „erst (einmal) die strukturellen und fachlich personellen Voraussetzungen“ geschaffen werden, bevor man die Firma mit dem Schnäppchen-Langstreckenverkehr unter der Marke Eurowings betrauen könne. Sonst, warnen die Autoren, sei „das negative Ergebnis des Experiments ... vorhersehbar“.

Mit dem Abgang Schwaigers ist nun zumindest der erste Schritt getan. Er war überfällig – und in seinem Fall wohl wirklich alternativlos.

Erste Hinweise auf Regelverstöße hatte der Turkish-Airlines-Verwaltungsratschef Hamdi Topçu bereits im Herbst 2014 gegeben. Lufthansa und Turkish Airlines veranlassten als Eigentümer daraufhin eine gesonderte, gemeinsame Untersuchung und Überprüfung der Bücher und anderer Unterlagen bei ihrer Gemeinschaftsfirma. Dabei stellte sich heraus, dass Schwaiger bereits ab 2001 bei der Firma eine Art Kriegskasse unterhielt, also mehr als zehn Jahre lang. Abgeschafft wurde sie erst im Dezember 2012.

Nach Erkenntnissen der internen Kontrollen wurde sie unter anderem mit Geld aus dem Verkauf von Mitarbeiter-tickets oder Gebühren für hauseigene Schulungen gespeist. Verwendet wurden die Mittel unter anderem, um Visagebühren oder Übersetzungen zu bezahlen. Der Verdacht, dass auch Amtsträger geschmiert wurden, liegt nahe. Er wurde vom Partner Turkish Airlines auch erhoben, konnte aber nicht erhärtet werden.

Ein Lufthansa-Sprecher bestätigt die Darstellung weitgehend, will sich zu Details aber nicht äußern. Nach seinen Angaben hat Sun Express inzwischen Selbstanzeige erstattet und die kürzlich entdeckten, bislang nicht bekannten Einnahmen für drei der insgesamt knapp zwölf Jahre nachversteuert.

Ungeklärt blieb zunächst auch, warum Schwaiger einem zwischen 2011 und 2014 bei Sun Express Deutschland angestellten Mitarbeiter neben knapp 20 000 Euro Festgehalt zusätzlich immer wieder Bargeld zukommen ließ, alles in allem fast 50 000 Euro. Einen dazugehörigen Arbeits- oder Beratervertrag gab es offenbar nicht, womöglich sollten Sozialversicherungsbeiträge gespart werden.

Auch dazu will die Lufthansa sich im Detail nicht äußern. Ein Sprecher erklärt, der Mann sei ein Exangestellter gewesen und habe sowohl für die deutsche als auch für die türkische Gesellschaft gearbeitet. Die Zahlungen seien in beiden Ländern jeweils getrennt verbucht worden und für tatsächlich erbrachte Leistungen erfolgt.

Großzügig zeigte sich Schwaiger auch gegenüber der Deutschen Schule in Izmir. Sie erhielt rund 150 000 Euro. Wofür das Geld im Einzelnen ausgegeben wurde, konnten die Prüfer zunächst nicht klären. Die dazugehörigen Belege fehlten zum großen Teil.

Nach Darstellung der Lufthansa sind sie inzwischen aufgetaucht. Demnach wollte Schwaiger mithilfe der Morgengaben erreichen, dass Sun Express eine führende Marktposition im Luftverkehr zwischen Izmir und Deutschland erreicht. Eingesetzt wurden die Mittel nach Angaben des Konzerns vor allem, um Kindern deutscher Manager vor Ort qualifizierte Schulabschlüsse nach heimischen Standards zu ermöglichen. Normalerweise kümmert sich das Auswärtige Amt darum.

Andere Unternehmen hätten in einem Fall, wie er jetzt bei Sun Express aufgetaucht ist, wohl die Staatsanwaltschaft eingeschaltet. Nicht so die Lufthansa. Sie ahndet Verstöße gegen die internen Verhaltensregeln gern auf eigene Faust – und mit Bordmitteln.

Im Fall Schwaiger dürfte das schwierig werden. Sitz von Sun Express Deutschland ist Frankfurt. Die Ermittler dort haben die Lufthansa ohnehin im Visier – wegen angeblicher Bestechungspraktiken in der Frachtsparte (SPIEGEL 12/2015). Vielleicht interessieren sie sich ja auch für den Ferien- und künftigen Langstreckenabnehmer der Lufthansa.

Dinah Deckstein



Airline-Manager Schwaiger: 50 000 Euro in bar