

LUFTFAHRT

# Tonnenschwere Altlast

Die angeschlagene Air Berlin muss teure Flugzeuge ihres Anteilseigners TUI mieten. Das empört die eigene Belegschaft.

Als Air-Berlin-Chef Hartmut Mehdorn gefragt wurde, wo seine finanziell angeschlagene Airline überall spare, spulte der 69-Jährige das volle Programm ab: Er selbst und seine Vorstandskollegen würden dienstlich sogar nur noch Kleinwagen fahren. Kaffee und Kekse seien bei Konferenzen komplett gestrichen. Interne Dokumente würden nur noch in Schwarzweiß gedruckt.

Solche Aktionen sollten zeigen, dass der seit knapp einem Jahr amtierende Nachfolger von Firmengründer Joachim Hunold alles daran setzt, die zweitgrößte deutsche Fluglinie wieder in die Gewinnzone zu bringen (siehe Grafik). Doch einen wichtigen Ausgabeposten lässt Mehdorn merkwürdigerweise unangetastet.

Dabei geht es um einen Vertrag, der noch unter Mehdorns Vorgänger Hunold im Herbst 2009 mit dem TUI-Konzern abgeschlossen worden war. Die vertrauliche und nur einem kleinen Personenkreis bekannte Vereinbarung kostet die Fluglinie jährlich über hundert Millionen Euro – inklusive eines vorab festgelegten Gewinnzuschlags von vier Prozent auf den von TUI in Rechnung gestellten Aufwand. Dafür wird den Berlinern lediglich gut ein Dutzend Jets samt Besatzung überlassen.

Mehdorn müsste den noch bis 2019 laufenden Vertrag eigentlich dringend vorzeitig kündigen oder zumindest nachverhandeln. Doch davor schreckt er bislang zurück. Womöglich will er sich nicht mit TUI-Chef Michael Frenzel anlegen. Mit ihm war Mehdorn schon vor Jahren heftig aneinandergeraten, als er selbst noch die Bahn lenkte und Frenzel ihn als Aufsichtsratschef kontrollierte.

Frenzel wollte einst selbst ins Geschäft mit billigen Städteflügeisen einsteigen und hatte dafür 2002 die Tochterfirma HLX gegründet. Doch der Ableger kam nie aus den roten Zahlen, deshalb wurde er 2007 mit dem hauseigenen Ferienflugspezialisten Hapagfly zur Firma TUIfly verschmolzen. Gut zwei Jahre später übergab der Konzern seine defizitären innerdeutschen und -europäischen Cityverbindungen an Air Berlin und beteiligte sich im Gegenzug mit knapp zehn Prozent an der Fluglinie.



Air-Berlin-Jets in Berlin-Tegel

SEAN GALLUP / GETTY IMAGES



Was die beiden Partner damals vereinbarten, erweist sich nun als tonnenschwere Altlast für Mehdorn – und treibt dessen Belegschaft auf die Barrikaden. Der alte Deal schafft absurde Ungerechtigkeiten.

Unter dem noch heute amtierenden Finanzvorstand Ulf Hüttmeyer war damals festgelegt worden, dass Air Berlin insgesamt 14 Jets samt den dazugehörigen Crews von TUIfly auf eigenes Risiko anmietet. Alle laufenden Betriebskosten, etwa für die Betankung oder Flughafengebühren, übernimmt seither Air Berlin. Für die Entlohnung des ausgeliehenen Personals oder die Instandhaltung der Jets kommt TUIfly auf, lässt sich das von seinem Kunden Air Berlin allerdings wiederum fürstlich honorieren.

Allein die Basis-Leasinggebühr beträgt laut dem Vertrag zehn Millionen Euro pro Jahr. Hinzu kommen weitere fixe Zahlungen für eine vorab festgelegte Min-

destnutzung der TUIfly-Jets. Sie fallen selbst dann an, wenn die Maschinen deutlich weniger im Einsatz sind als geplant. Alles in allem, haben Air-Berlin-Arbeitnehmervertreter errechnet, ergibt sich so Jahr für Jahr ein Geldstrom von gut hundert Millionen Euro, der von den Berlinern zum TUI-Sitz nach Hannover fließt.

Ein Air-Berlin-Sprecher wollte sich zu der Summe und anderen Details Ende vergangener Woche nicht äußern, betonte aber, dass sein Unternehmen mit TUI generell gut zusammenarbeite und beide Partner von der Kooperation profitierten. Außerdem habe Air Berlin das eigene „Streckenprofil“ durch die Übernahme des TUI-Citynetzes „deutlich erweitern“ können.

Den Kritikern geht es nicht nur ums Geld ihres Arbeitgebers, sondern auch ums eigene. Obwohl sie die gleichen Uniformen tragen und unter demselben Firmenlogo fliegen, verdienen die TUIfly-Leih-Piloten und -Stewardessen mitunter bis zu einem Drittel mehr als ihre Air-Berlin-Kollegen. So bringt es ein langjähriger TUIfly-Kapitän in der Spitze auf bis zu 210 000 Euro pro Jahr und stößt damit sogar in Lufthansa-Regionen vor. Bei Air Berlin endet die Gehaltsskala für Flugzeugführer bei 160 000 Euro.

Da Air Berlin aufgrund seiner Krise im großen Stil Strecken streicht und Maschinen aus dem Verkehr zieht, würde es sich anbieten, zunächst die vergleichsweise teuren TUIfly-Leih-Jets auszumustern. Doch das ergibt keinen Sinn, weil sie laut Vertrag selbst dann happige Fixkosten verursachen, wenn sie nur herumstehen. Also müssen Mehdorns Mannen notgedrungen versuchen, die Mietvögel wenigstens so gut wie möglich auszulasten – und sei es auf Kosten der eigenen Maschinen.

Der Air-Berlin-Sprecher versichert, „in der Gesamtbetrachtung“ seien die Betriebskosten der eigenen und der TUIfly-Flugzeuge durchaus „vergleichbar“, erläutert die eigene Berechnung aber nicht näher. Hauptprofiteur des paradoxen Pakts ist jedenfalls der Touristkriese TUI.

Aber vielleicht nutzt Sparfuchs Mehdorn ja doch noch ein Hintertürchen, um zumindest ein paar Verbesserungen in dem teuren Mietvertrag durchzusetzen. Nach einer Klausel in dem englischen Vertragstext kann Air Berlin Nachverhandlungen verlangen, wenn die Gehälter bei TUIfly deutlich stärker steigen als bei vergleichbaren anderen deutschen Fluggesellschaften. Das müssten Mehdorns Berater allerdings erst einmal nachweisen. Ein TUI-Sprecher bestreitet das.

Sollte der Versuch scheitern, kann der Air-Berlin-Chef noch immer auf Wegfall der Geschäftsgrundlage plädieren. Immerhin häufte das Unternehmen seit Unterzeichnung des Vertrags Verluste von mehr als 450 Millionen Euro an.

DINAH DECKSTEIN