

Brandbrief an die Piloten

Luffahrt Flüchtlingströme und Terroranschläge gefährden das Geschäft von Air Berlin. Um die Linie zu retten, sollen die Cockpitbesetzungen Opfer bringen.

Bis vor Kurzem sah es so aus, als könnte 2016 für Air Berlin endlich einmal ein richtig gutes Jahr werden. Mitte Januar hatte das Oberverwaltungsgericht Lüneburg der finanziell Not leidenden Firma einen Großteil ihrer lange Zeit umstrittenen Gemeinschaftsflüge mit dem arabischen Partner und Großaktionär Etihad genehmigt. Daran hatten zuletzt nicht einmal mehr notorische Optimisten geglaubt. Die sogenannten Code-Share-Flüge brachten dem Unternehmen nach eigenen Angaben zuletzt immerhin rund 140 Millionen Euro pro Jahr ein.

Statt zu schrumpfen, wie noch vor einigen Monaten geplant, darf die Airline ab Sommer sogar zusätzliche Langstreckenverbindungen anbieten, unter anderem in die USA. „Unser Ziel ist es, in diesem Jahr den Wendepunkt zu erreichen“, erklärte Air-Berlin-Chef Stefan Pichler kürzlich gegenüber einem Fachblatt, „und 2017 dann Gewinn abzuliefern.“

Das Interview war kaum erschienen, da kursierte im Konzern eine weitere Veröffentlichung. Sie liest sich ganz anders als Pichlers Prophezeiung und zeigt, wie es

um Deutschlands zweitgrößte Fluglinie wirklich steht: denkbar schlecht. Dabei macht Air Berlin schon jetzt Jahr für Jahr operativ rund 300 Millionen Euro Verlust.

In dem Brandbrief an die 1250 Pilotinnen und Piloten des Unternehmens teilen Flugbetriebsleiter Oliver Lackmann und Personalchefin Martina Niemann den Cockpitangestellten mit, dass ihre tariflich fest vereinbarten Überstundenzuschläge leider erst im Juni ausbezahlt werden könnten, ein halbes Jahr später als vorgesehen. Grund seien „geopolitisch bedingte Geschäftseinbrüche“, die voraussichtlich anhalten dürften. Darüber hinaus sollen die Flugzeugführer vorerst auch auf eine bereits 2013 ausgehandelte Gehaltserhöhung in Höhe von vier Prozent verzichten (SPIEGEL 6/2016).

Seit das dramatisch abgefasste Schreiben Ende Januar verschickt wurde, tobt in der Air-Berlin-Belegschaft ein heftiger Konflikt. Mitarbeiter am Boden, in der Kabine oder beim Technikaleger finden es nur gerecht, dass auch die Herren und Damen der Lüfte Opfer bringen sollen. Schließlich müssen sie selbst sich laut einem im Frühjahr 2015 von der Dienstleistungsgewerkschaft Ver.di erzielten Tarifabschluss bis Ende 2016 mit einer Nullrunde begnügen. Die Vereinbarung war bislang nicht publik geworden.

Die Cockpitbeschäftigten wollen jedoch nur dann einlenken, wenn sie von der Geschäftsleitung im Gegenzug Zugeständnisse und Jobgarantien bekommen. Einige der Flugzeugführer sind über die avisierten Gehaltseinbußen so sauer, dass sie ihrem Ärger inzwischen im internen Pilotenforum Luft machen. „Bevor die Emotion abends am Rechner mal wieder hochkocht“, mahnte der zuständige Adminis-

trator im Management kürzlich zur Mäßigung, „ruft mich (lieber) an.“

Wie es weitergeht, soll am Donnerstag und Freitag kommender Woche in der nächsten Verhandlungsrunde zwischen Geschäftsleitung und Air-Berlin-Vertretern der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit besprochen werden. Eines dürfte schon jetzt klar sein: Kompletzt verweigern können sich die Flugzeugführer wohl nicht. Dafür ist die Lage viel zu ernst. Das geht aus der internen Information vom 26. Januar hervor.

Demnach war für Air Berlin bereits „das gesamte Jahr 2015 gekennzeichnet durch die geopolitischen Krisen im mittleren Osten und die dadurch hervorgerufenen Flüchtlingströme“. Sie gefährden laut der Ankündigung mittlerweile auch das touristische Geschäft, eine der tragenden Säulen der Fluglinie.

Neue Strecken, klagten Lackmann und Niemann, hätten nicht aufgenommen werden können. Außerdem habe man Flugkapazitäten aus dem Markt nehmen müssen.

Zu allem Übel seien dann auch noch die Anschläge in Paris im November oder kürzlich in Istanbul dazugekommen. „Durch diese ... Belastungen ist ein nennenswerter Prozentsatz des Geschäftes der Air Berlin weggebrochen“, schlagen die beiden Manager Alarm. Das Fazit von Lackmann und Niemann: Air Berlin befinde sich „leider in einer wirtschaftlichen Lage, die keine andere Möglichkeit“ zulasse, als eigentlich fällige Zahlungen an die Piloten zu verschieben.

Manche Air-Berlin-Flugzeugführer werfen der Geschäftsleitung vor, sie übertreibe maßlos, um den Druck auf die Cockpitbeschäftigten zu erhöhen. Dagegen spricht allerdings, dass Pichler und seine Kollegen unter Berufung auf geopolitische Turbulenzen in bestehende Tarifverträge eingreifen wollen. So etwas macht eine verantwortungsvolle Unternehmensführung nur im äußersten Notfall.

Dass der Air-Berlin-Chef nicht blufft, sondern fürchtet, selbst in Bedrängnis zu geraten, wenn er nicht handelt, zeigt auch der nächste Schritt, den er plant. Flugbetriebsleiter Lackmann und der unter anderem für die Wartung und Crewplanung zuständige Vorstand Marco Ciomperlik sollen sich aus dem obersten Führungsgremium zurückziehen, aber dennoch einen Teil ihrer Aufgaben behalten. Dabei war es Pichler selbst gewesen, der die beiden erst im vergangenen Frühsommer in ihre neuen Führungsjobs gehievt hatte.

Die beiden Nachfolger stehen schon fest: Der eine half bis vor Kurzem, Philippine Airlines zu sanieren. Der andere kommt vom Großaktionär Etihad, startete seine Karriere aber bei Air Berlin – als Kopilot auf einer Boeing 737.

Dinah Deckstein, Martin U. Müller



Air-Berlin-Flugzeuge: „Geopolitisch bedingte Einbrüche“