



2017/34 Inland

<https://jungle.world/artikel/2017/34/man-fliegt-deutsch>

Im Fall Air-Berlin folgt die Bundesregierung einem kruden Standortnationalismus

Man fliegt deutsch

Von **Anja Krüger**

Mit ihrer Finanzhilfe für Air Berlin will die Bundesregierung vor allem die Lufthansa und die deutsche Rolle im internationalen Flugverkehr stärken. Die prekären Arbeitsbedingungen in der Branche stehen nicht zur Debatte.

Einer hat trotz der Pleite ausgesorgt. Manager Thomas Winkelmann wird sein Gehalt ungeachtet der gerichtlich anerkannten Zahlungsunfähigkeit seines Arbeitgebers Air Berlin bis 2021 erhalten. Die mindestens 950 000 Euro im Jahr für den 57jährigen sind mit einer Bankbürgschaft abgesichert.

Als Winkelmann im Februar bei Air Berlin anheuerte, war die nach der Lufthansa zweitgrößte deutsche Fluglinie schon in Schwierigkeiten. Die Insolvenz des Unternehmens Mitte August kam alles andere als überraschend. Im Juni hatte Winkelmann die Länder Nordrhein-Westfalen und Berlin um staatliche Bürgschaften gebeten, die Bitte aber später zurückgezogen. Die Aussichten, Hilfe zu bekommen, standen nicht gut, denn Politiker wandten sich öffentlich dagegen.

Nach der Insolvenz von Air Berlin wenige Wochen vor der Bundestagswahl ist die Lage anders. Umstandslos hat die Bundesregierung 150 Millionen Euro für die angeschlagene Fluglinie bereitgestellt. »Wir haben einen Brückenkredit gebilligt für Air Berlin, weil sonst pro Tag 80 000 Menschen in der Urlaubszeit an Flughäfen gestanden hätten«, sagte der Außenminister und ehemalige Wirtschaftsminister Sigmar Gabriel (SPD). »Das hätte die Größenordnung einer nationalen Krise angenommen.« Und so eine Krise macht sich im Wahlkampf eben nicht gut. Unwahrscheinlich ist, dass der Staat das Geld jemals zurückbekommt. Trotzdem ist kaum Kritik zu vernehmen.

Für drei Monate ist der Betrieb gesichert. Die 150 Millionen Euro verschaffen Zeit, den Nachlass von Air Berlin zu ordnen. Etliche Fluglinien würden das Erbe gerne antreten, um ihre Position im harten Verdrängungswettbewerb zu verbessern. Bis in die neunziger Jahre unterlag der Flugverkehr in Europa nationalen Bestimmungen. Bilaterale Verträge regelten internationale Routen, Sicherheitsvorschriften und Tarife. Nach der Liberalisierung drängten etliche neue Anbieter in den Markt. Doch viele halten dem enormen Druck nicht

stand. Von den derzeit 150 Fluggesellschaften in Europa dürften mittelfristig nur etwa 100 übrigbleiben, erwarten Branchenbeobachter. Der Konkurrenzkampf äußert sich in Dumpingpreisen für Tickets sowie miserablen Arbeitsbedingungen und schlechter Bezahlung für die Beschäftigten.

Und das in einer florierenden Branche: In den kommenden Jahren dürften sehr viel mehr Flugzeuge sehr viel mehr Passagiere befördern als heute. Fliegen kann jedoch nur zu Taxipreisen angeboten werden, weil Folgekosten nicht einkalkuliert werden. Es gibt etwa keine angemessene Klimaabgabe. Die Abgase tragen zur Klimaerwärmung bei, trotzdem wurde die Luftfahrtbranche aus den Klimaabkommen von Kyoto und Paris ausgeklammert.

In Deutschland gibt es seit 2011 zwar eine Luftverkehrssteuer, um die enorme steuerliche Bevorzugung wenigstens etwas zu verringern. Auf Kurzstreckenflügen beträgt die Abgabe 7,38 Euro. Aber Manager, Gewerkschafter und Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) arbeiten an der Abschaffung dieser Steuer, weil sie dem Flughafenstandort Deutschland schade und dazu führe, dass Passagiere in Nachbarländer abwandern. »Fliegernationen sind Wohlstandsnationen«, sagt Dobrindt. Und so behandelt er auch die Angelegenheit Air Berlin. Deren Nachlass soll die Luftfahrt unter deutscher Flagge stärken. »Jetzt sollte die Chance ergriffen werden, die 140 Maschinen, Kapazitäten und Mitarbeiter von Air Berlin strategisch aufzustellen, um die Stellung der deutschen Luftverkehrswirtschaft im internationalen Markt zu stärken«, sagte er nach der Pleite der Airline.

Dobrindt will deshalb, dass die Lufthansa Air Berlin beerbt. Die könnte so ihren Billigflieger Eurowings stärken. Winkelmann war lange Vorstandsvorsitzender des Vorläufer Germanwings.

Damit würde die größte deutsche Fluglinie noch größer werden. Größe ist im Luftverkehr ein wichtiger Faktor. Je größer ein

Unternehmen, desto geringer sind die festen Kosten pro Ticket und desto billiger kann dieses angeboten werden. Allerdings hat das bei Air Berlin nicht geklappt. Die Insolvenz ist auch Folge einer extremen Expansionsstrategie. Nachdem die Fluglinie Ende der siebziger Jahre von einem ehemaligen Pan-Am-Piloten in Oregon gegründet worden war, flog sie von Berlin zunächst nach Mallorca. Nach der Wiedervereinigung kaufte das Management groß ein, etwa die Linien Germania, DBA und LTU, und stieg bei Niki Laudas Fluggesellschaft ein. Das half nicht. Seit vielen Jahren macht das Unternehmen Verluste in dreistelliger Millionenhöhe. Zu drückenden Schulden kamen ständig wechselnde Geschäftsstrategien und Managerhaudegen wie Hartmut Mehdorn, der ehemalige Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn, die etwa in verlustbringende Routen abseits von Hauptreisezielen investierten.

Die staatliche Hilfe für Air Berlin dürfte vor allem der irischen Billigfluglinie Ryanair zum Nachteil gereichen. Die Gesellschaft, die zurzeit Plakate für die FDP im Berliner Wahlkampf für den weiteren Betrieb des Flughafens Tegel finanziert, reagierte entsprechend garstig. Das Unternehmen hat Beschwerde beim Kartellamt eingelegt. Der Insolvenzantrag sei »ganz eindeutig« mit dem Ziel gestellt worden, dass die Lufthansa eine schuldenfreie Air Berlin übernehmen könne, sagte Robin Kiely, der Sprecher von Ryanair.

Manager und Politik wollen aus krudem Standortnationalismus Ryanair außen vor lassen. Sie können auf eine Öffentlichkeit zählen, die sie nicht nur deshalb unterstützt. Denn Ryanair hat zu Recht einen schlechten Ruf. Das Unternehmen ist bekannt für Dumpingpreise, bezahlt seine Beschäftigten extrem schlecht, operiert mit erzwungener Teilzeit und extremen Anforderungen an die Flexibilität der Mitarbeiter und nutzt bevorzugt Leiharbeit, selbst bei den Piloten.

Ryanair ist damit eher ein Vorreiter als eine Ausnahme. Bei allen Fluglinien sind die Beschäftigten solchen Praktiken ausgeliefert. Aus den sicheren, gutbezahlten Arbeitsplätzen an Flughäfen und bei Airlines sind prekäre, schlechtbezahlte Teilzeitjobs geworden. Einer Studie der gewerkschaftsnahen Hans-Böckler-Stiftung zufolge sind die in den vergangenen Jahren entstandenen Arbeitsplätze durchweg Teilzeitstellen. »Es hat eine deutliche Entkopplung von Passagierwachstum und Beschäftigungszuwachs gegeben. Wurde in der Vergangenheit von einem Verhältnis von rund 850 Arbeitsplätzen auf eine Million Passagiere ausgegangen, so liegt dieses Verhältnis aktuell bei nur noch rund 600 Beschäftigten je eine Million Passagiere«, heißt es in der Studie.

Gegen diese Entwicklung richtet sich die staatliche Finanzhilfe für Air Berlin nicht. Die Bundesregierung müsste in der EU die Initiative ergreifen, um gegen das um sich greifende Sozialdumping vorzugehen.

Selbst wenn viele der mehr als 8 000 Mitarbeiter von Air Berlin nicht bei Ryanair, sondern bei der Lufthansa landen, sind ihre Aussichten nicht besonders gut. Die Lufthansa braucht sie für ihren Billigflieger, bei dem Bezahlung und Arbeitsbedingungen ebenfalls nicht rosig sind. Denn in der gesamten Branche wird der Konkurrenzkampf zum Nachteil der Beschäftigten ausgetragen – außer denen in den Vorstandsetagen, versteht sich.