



Rund 4.000 Mitarbeiter der insolventen Fluglinie Air Berlin dürfen sich wohl künftig arbeitslos melden. Politik und beteiligte Unternehmen haben es nämlich nicht geschafft, 50 Millionen Euro für eine Auffanggesellschaft aufzutreiben. Das Land Bayern weigerte sich, überhaupt einen einzigen Cent zu bezahlen und für Nordrhein-Westfalen und den Bund sind die anteiligen rund 10 Millionen Euro angeblich zu viel. Nur „Arm-aber-Sexy-Berlin“ wollte zahlen, kann die Summe aber alleine auch nicht stemmen. Man merkt es, der Wahlkampf ist vorbei und es geht ja nur um Menschen. Besonders beschämend ist, dass auch die Lufthansa sich nicht an einer Auffanggesellschaft beteiligen wollte - man habe schließlich schon viel Geld für die Flugzeuge der Air Berlin ausgegeben und werde ja auch einen Teil der Mitarbeiter übernehmen. Das stimmt. Die Lufthansa hat sich die Flugzeuge zu einem Spottpreis unter den Nagel gerissen und will nun die ehemaligen Air-Berlin-Mitarbeiter zu Dumpinglöhnen über fragwürdige Beschäftigungsmodelle einstellen. Fein raus ist indes der letzte Chef von Air Berlin, der für wenige Wochen Arbeit nun mit 4,5 Millionen Euro nach Hause geht - dieses Geld war durch eine gesonderte Bankbürgschaft abgesichert. Die gesamte Insolvenz ist nur noch mit einer Überdosis an Zynismus zu ertragen. Von **Jens Berger**.

*Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.*

[http://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/171026\\_Air\\_Berlin\\_Insolvenz\\_zeigt\\_was\\_der\\_Mensch\\_der\\_Politik\\_wert\\_ist\\_NDS.mp3](http://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/171026_Air_Berlin_Insolvenz_zeigt_was_der_Mensch_der_Politik_wert_ist_NDS.mp3)

Podcast: [Play in new window](#) | [Download](#)

Wenn Sie einen neuen Airbus 320 kaufen wollen, müssen Sie [laut Listenpreis](#) 99 Millionen Dollar auf den Tisch legen. Ein wenig preiswerter sind gebrauchte Modelle - einen achtjährigen A320 bekommen Sie [für rund](#) 55,4 Millionen Dollar. Deutlich preiswerter sind Propellermaschinen. Eine Bombardier Dash 8Q-400 bekommen Sie [laut Liste](#) bereits für 32,2 Millionen Dollar. Gemäß der Listenpreise müsste das Paket mit 81 ehemaligen Air-Berlin-Flugzeugen, das die Lufthansa erworben hat, darunter 20 Bombardier und verschiedene Airbus-Jets mit Listenpreisen ab 90 Millionen Dollar rund 6,7 Milliarden Dollar kosten. Legt man den Gebrauchtwert nach dem Durchschnittsalter der recht jungen Flotte an, und rechnet die Summe in Euro um, kommt man auf grob gepeilte rund 4 Milliarden Euro. Und nun schätzen Sie mal, was die Lufthansa für die 81 Jets der Air Berlin bezahlt hat? Es waren nur rund 1,2 Milliarden Euro, wovon [210 Millionen Euro](#) an Air Berlin und

rund eine Milliarde an die Leasinggeber von Air Berlin fließen - schlappe 15 Millionen Euro pro Flugzeug; ein ungewöhnliches Schnäppchen[\*].

Ein gutes Geschäft für die Lufthansa stellt vor allem auch die Übernahme ausgesuchter Start- und Landerechte der Air Berlin dar. Brancheninsider Niki Lauda stellte erst kürzlich [in einem Interview fest](#), dass die Lufthansa jetzt auf Flughäfen wie Düsseldorf 90 Prozent aller Slots für Starts und Landungen direkt oder indirekt kontrolliert. Es ist schwer zu schätzen, welchen Wert dieses De-Facto-Monopol für die Airline hat. Mittel- bis langfristig kann die Lufthansa nun für Flughäfen wie Düsseldorf die Preise im Grunde diktieren - ein Milliardengeschäft, bezahlt vom Kunden über höhere Ticketpreise.

Das lässt vor allem die Aktionäre der Lufthansa frohlocken, denen die Frankfurter Airline bereits Rekord-Dividendenausschüttungen [in Aussicht stellt](#). Und um die Shareholder zufrieden zu stellen, beugt man auch das Arbeitsrecht über jedes anständige Maß hinaus. Auch spottbillige Flugzeuge fliegen nicht von selbst und die neuen Start- und Landeslots müssen von Mitarbeitern bedient werden. Dafür will der Kranich rund 3.000 Mitarbeiter von Air Berlin übernehmen, wobei man penibel darauf achtet, genau diesen Begriff zu vermeiden.

Denn wenn die Lufthansa den Betrieb von Air Berlin oder einer der Töchter der Pleite-Airline „übernimmt“, dann ist dies für die Mitarbeiter juristisch gesehen ein Betriebsübergang, bei dem die alten Arbeitskonditionen weiter gelten - inklusive der Betriebszugehörigkeit und der damit verbundenen Gruppierung im Lohngefüge. Genau dies will die Lufthansa auf Teufel-komm-raus verhindern und zwingt die Air-Berlin-Mitarbeiter, sich neu bei der Lufthansa-Billigtochter Eurowings zu bewerben. Aber nicht bei der deutschen Eurowings, sondern bei der österreichischen Eurowings Europe - einer Billigtochter der Billigtochter, die in der Branche [für „Billigst-Dumpinglöhne“ verschrien ist](#).

Piloten von Air Berlin müssen künftig Gehaltseinbußen von rund 40 Prozent hinnehmen; zudem ist davon auszugehen, dass man das neue ungeschützte Bewerbungsverfahren auch dafür nutzt, nach sozialen Kriterien auszusieben. So ist es eher unwahrscheinlich, dass Eurowings Europe Flugbegleiterinnen, die kurz vor der Rente stehen, übernehmen wird, wenn der Markt dank der Air-Berlin-Pleite mit jüngeren, belastbareren und preiswerteren Kolleginnen überschwemmt ist. Vor diesem Hintergrund wirkt die Ausrede, man könne sich nicht mit 10 Millionen Euro an einer Auffanggesellschaft beteiligen, weil man schon genug für die Air-Berlin-Mitarbeiter getan habe, wie blanker Hohn.

Und die Politik? Die sieht, hört und sagt nichts dazu; die Wahlen sind geschlagen und bis

zum nächsten Urnengang hat der Wähler die Sache doch ohnehin vergessen. Doch so passiv, wie sie gerne erscheinen mag, ist die Rolle der Politik keinesfalls. Im Gegenteil, wenn man zwischen den Zeilen liest, bahnt sich da ein echter Wirtschaftskrimi an, der im Februar dieses Jahres begann. In dieser Zeit trafen nämlich - so mehrere, voneinander unabhängige Quellen innerhalb von Air Berlin gegenüber den NachDenkSeiten - Mitarbeiter der Lufthansa im Konzern ein, um die Übernahme der finanziell angeschlagenen Fluglinie auszuarbeiten. Zeitgleich wechselte auch die Konzernspitze an Thomas Winkelmann, einen Lufthansa-Manager, der offensichtlich von der Lufthansa speziell dafür abgestellt wurde, den Konkurrenten Air Berlin abzuwickeln, der damals noch mehrheitlich Etihad gehörte, der Staatsairline des Emirats Abu Dhabi.

Der entscheidende Deal fand wohl am 1. Mai in Abu Dhabi bei einem Staatsbesuch von Angela Merkel statt, zu deren Delegation auch Lufthansa-CEO Carsten Spohr [gehörte](#), der - mit Rückendeckung der Kanzlerin - in Abu Dhabi [konkrete Übernahmeverhandlungen führte](#). Dazu gehörte wohl auch ein Übergangskredit von 150 Millionen Euro, den die Bundesregierung Air Berlin im August zur Verfügung stellte, um eine „reibungslöse“ Insolvenz zu ermöglichen. Dabei ging es natürlich nicht um irgendwelche Urlauber, die nicht im Ausland stranden sollten. Es ging um die wertvollen Slots von Air Berlin, die Start- und Landerechte, die im Falle einer „harten Pleite“ neu ausgeschrieben werden müssten und dann nicht mehr von der Lufthansa für ein paar Groschen aus der Insolvenzmaße hätten herausgelöst werden können.

Und so gehören (fast) alle Beteiligten zu den Siegern dieser Win-Win-Insolvenz: Die Bundesregierung hat nun ihren „nationalen Champion“, der dank der Protektion aus Berlin ordentlich gerüstet in die Zukunft blicken kann, die Aktionäre der Lufthansa dürfen sich auf fette Dividenden freuen und Air-Berlin-Chef Thomas Winkelmann kann sich mit den 4,5 Millionen Euro Abwicklungsprämie erst mal ein Jahr Auszeit erlauben, bevor er wieder bei seinem echten Arbeitgeber Lufthansa an Bord steigt. Wunderbar! Was zählen da schon die Mitarbeiter von Air Berlin, die nun im besten Fall zu schlechteren Konditionen ihren alten Job weitermachen können oder im schlechtesten Fall in einem Jahr im Hartz-IV-Regime landen? Und mit den preiswerten Urlaubsflügen für das Fußvolk dürfte es an vielen deutschen Flughäfen künftig auch vorbei sein. Wer wenig Geld hat, kann zu Hause bleiben oder er spart künftig ein wenig länger, so dass die Aktionäre der Lufthansa genau so viel Freude an seinem Urlaubsflug haben wie er selbst. So funktioniert der moderne Kapitalismus in der Merkel-Ära nun einmal. Der Mensch kommt zuletzt.

---

[<<\*] In einer früheren Version hatten wir die Teilzahlung für die Leasinggeber nicht

erwähnt. Einige Leser hatten uns auf den Fehler aufmerksam gemacht.

