

Air Berlin fliegt mit Notkredit weiter

Ein Rekordverlust von mehr als 450 Millionen Euro zeigt, wie angeschlagen Deutschlands zweitgrößte Fluggesellschaft ist. Vorstandschef Stefan Pichler hofft trotzdem auf die Wende - und baut Düsseldorf als Standort aus.

VON REINHARD KOWALEWSKY

BERLIN Air Berlin hat vergangenes Jahr mit einem Nettoverlust von 467 Millionen Euro das schlechteste Ergebnis der Firmengeschichte geschrieben. Das Unternehmen hat rein bilanziell nur noch ein negatives Eigenkapital von 780 Millionen Euro, erklärte Vorstandschef Stefan Pichler gestern. Als einen Schritt, um das Überleben zu sichern, wurden neue Kredite in Höhe von rund 320 Millionen Euro eingesammelt: 75 Millionen Euro schoss Hauptaktionär Etihad aus den Golfstaaten zu, knapp 250 Millionen gaben zwei Banken, die sich ihr Geld aber mit Sicherheiten von Etihad absichern ließen. Das erläuterte der Vorstand.

Dabei hat Deutschlands zweitgrößte Fluggesellschaft 2015 auch viel Pech gehabt. Rund 200 Millionen Euro des Verlustes entstanden, weil noch vor Pichlers Amtsantritt unkluge Sicherungsgeschäfte für Kerosin abgeschlossen wurden. Also musste Air Berlin Kerosin zu

höheren Preisen abnehmen, als auf dem Markt verlangt wurden. Das Desaster um den künftigen Flughafen Berlin trifft Air Berlin als dort besonders aktiver Carrier überdurchschnittlich. Zudem verunsicherte die Diskussion über das mögliche Verbot gemeinsamer Flugrechte mit Etihad wohl viele Kunden, Pichler beziffert den Schaden auf rund 40 Millionen Euro. Sicherheitshalber verkündete er, dass dem Unternehmen aktuell keine Insolvenz drohe: „Die Wirtschaftsprüfer haben bestätigt, dass die Fortführung des Unternehmens gesichert ist.“

Pichler machte klar, dass er einen harten Sanierungskurs für die Rettung des Unternehmens durchsetzen wolle. Dafür sei aber „ein klares Commitment aller internen und externen Stakeholder“ erforderlich. Aus seinem Umfeld wird dazu erklärt, die Aussage bedeute kein neues Sparprogramm beim Personal. Aber die ehrgeizigen Vorgaben vom vergangenen Herbst würden nun konsequent umgesetzt.

Verlierer des aktuellen Umbaus scheint vorrangig der Standort München zu sein, wogegen Pichler Düsseldorf sogar weiter ausbauen will. Als Ziel seiner Rettungsstrategie setzt er beispielsweise auf mehr Langstreckenflüge ab der NRW-Landeshauptstadt beispielsweise nach Kuba und in die USA, um teurere Tickets absetzen zu können – in diesem Sommer werde die Kapazi-

tät in Düsseldorf für solche Strecken um 16 Prozent zulegen.

Etwas unklar antwortete der 58-Jährige auf die Frage, ob denkbar sei, dass Air Berlin die reine Ferienfliegerei nach Mallorca und ähnliche Ziele abgeben könnte, um sich auf die Strategie als „Netzwerk-Carrier“ zu konzentrieren. Der Tourismus sei weiterhin ein „starkes Standbein“ der Gruppe, sagte er, betonte aber andererseits auch den Verbund mit

Etihad und der italienischen Fluggesellschaft Alitalia, die ebenfalls zur Etihad-Gruppe gehört.

An der Börse ist Air Berlin nur noch 86 Millionen Euro wert – nicht einmal soviel, wie ein neuer Airbus in der rund 150 Jets starken Flotte kostet. Rechnerisch legt das Unternehmen bei jedem verkauften Ticket Geld drauf – fast 15 Euro waren es im vergangenen Jahr. Da tröstet es nur wenig, dass der erfahrene Luftfahrt-Manager Pichler vergangenes Jahr den Umsatz pro Fluggast um zwei Prozent auf 120,31 Euro erhöhen konnte – er müsste eben noch einmal 15 Euro mehr als Umsatz pro Kunde ohne zusätzliche Kosten schaffen, um keine Verluste mehr zu schreiben.

Für das laufende Jahr riskiert der Vorstand viel: Die Sicherungsgeschäfte für den Kerosineinkauf werden radikal heruntergefahren. Bleiben Öl und Kerosin billig, war das schlau. Steigt der Ölpreis, könnte dies aber hunderte Millionen Euro kosten.



Air Berlin fliegt tiefer in die Krise.

FOTO: GETTY