

J. KRAYER, C. KRAUTHAUSEN

Sechs Jahre ist es nun her, dass die deutsche Fluggesellschaft Air Berlin Insolvenz anmelden musste. Über 6.200 Mitarbeiter verloren ihren Job, die Airline durfte nur noch ein paar Wochen weiterfliegen. Nun ist der Markenname an den Sundair-Gründer Marcos Rossello verkauft worden. Der Insolvenzverwalter von Air Berlin, Lucas Flöther, erklärt im Interview, was das bedeutet und wie der Stand in Sachen Insolvenzverfahren der Fluglinie heute ist.

Die Pleite von Air Berlin ist eine der komplexesten Insolvenzen in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland. Sehen Sie langsam ein Licht am Ende des Tunnels?

Nach so vielen Jahren haben wir inzwischen das Vermögen von Air Berlin weitgehend veräußert. Man muss dazu sagen, dass es sich nicht nur um eine Gesellschaft gehandelt hat, die Insolvenz angemeldet hat. In der Air-Berlin-Gruppe gab es etwa die Air Berlin PLC, die Air Berlin KG, die Air Berlin Technik, Niki und weitere. Insolvenzrechtlich muss man jede Gesellschaft einzeln abwickeln. Vermögenswerte, die in der Insolvenzmasse waren, aber gar nicht Air Berlin gehörten, wie zum Beispiel geleaste Flugzeuge, haben wir zurückgegeben. Trotzdem wird mich das Verfahren wohl noch einige Jahre begleiten.

Was gibt es jetzt noch zu tun?

Übrig geblieben sind vor allem Rechtsstreitigkeiten, die wir noch führen. Ich kann das Verfahren erst beenden, wenn die Verwertung des letzten Vermögenswertes notfalls im Rahmen eines Rechtsstreits abgeschlossen ist.

Können Sie ein Beispiel nennen?

Das beginnt mit Kautionsrückzahlungsansprüchen gegen entlegene Flughäfen, die Air Berlin angefliegen hat. Reykjavík etwa. Wenn eine Kaution nicht freiwillig zurückgegeben wird, müssen wir die einklagen. Und das endet mit Haftungsansprüchen gegen das Management.

Wie sieht das konkret aus?

Nachdem die Klage gegen Etihad nicht erfolgreich war, müssen wir jetzt Ansprüche gegen den letzten CEO Herrn Winkelmann geltend machen. Denn wenn die sogenannte Patronatsklärung durch Etihad nicht rechtsgültig war,



Versteigerung von Air-Berlin-Inventar, darunter Sitzreihen aus den Fliegern, im Auktionshaus Dechow in Essen. FOTO: MARCEL KUSCH/DPA

„Noch kein Schlussspunkt“

Der Verkauf des Markennamens Air Berlin hat für Aufsehen gesorgt. Lucas Flöther ist der Insolvenzverwalter der Airline

hätte das Management gegebenenfalls wesentlich früher Insolvenzantrag stellen müssen. Die Klage betrifft im Ergebnis nicht nur ihn persönlich, sondern auch die dahinterstehenden Managersicherungen. Da geht es um sehr viel Geld, und da zahlt niemand freiwillig. Deshalb wird sich das Verfahren noch ein wenig hinziehen.

Können Sie die Summe beziffern, um die es in den anhängigen Rechtsstreitigkeiten geht?

Ich würde ungern eine konkrete Zahl nennen, aber es geht da für beide beteiligten Gesellschaften um dreistellige Millionenbeträge, die noch offen sind.

Das Insolvenzverfahren zieht sich seit sechs Jahren hin. In welche unterschiedlichen Abschnitte würden Sie es aufteilen?

Zunächst einmal haben wir mit der Air Berlin ein Stück weit Rechtsgeschichte geschrieben. Denn direkt in der ersten Phase, das war auch die größte Herausforderung des gesamten Verfahrens, gab es eine Premiere im Luftverkehr. Bis zu diesem Zeitpunkt konnte man nachlesen, dass die Maschinen einer Fluggesellschaft, die in die Insolvenz geht, vom ersten Tag an am Boden bleiben. Das Luftfahrtbundesamt hat bis dahin jeder Fluggesellschaft, die Insolvenz angemeldet hat, die Luftbetriebs-erlaubnis entzogen.

Bei Air Berlin hat es nach dem Insolvenzantrag über zwei Monate gedauert, bis der letzte Flieger auf dem Boden blieb.

Wir mussten unbedingt versuchen, den Flugbetrieb aufrechtzuerhalten. Es war Sommer, und Zigtausende, wenn nicht Hunderttausende Passagiere wären überall in Europa und der Welt verteilt gestrandet, wenn Air Berlin von einem Tag auf den anderen den Flugverkehr

Die Ex-Air-Berliner auf der Insel kämpfen weiter

FRANK FELDMIEIER

Auch die ehemaligen Mitarbeiter von Air Berlin auf Mallorca schauen auf das Insolvenzverfahren in Deutschland. Sie versuchen weiterhin auf dem Klageweg, im Zuge eines nachträglich eröffneten Sekundärinsolvenzverfahrens, Abfindungen aus der Insolvenzmasse zu erhalten. Betroffen seien davon die zuletzt 43 Mitarbeiter in Palma, erklärt Toni Rey, letzter Standortleiter von Air Berlin auf der Insel.

Ursprünglich waren es mehr als 200 Mitarbeiter in Spanien, ihre Zahl schrumpfte dann immer stärker. Im Jahr 2017 blieb die Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG Sucursal en España – so hieß die Zweigstelle auf der Insel – außen vor, als Air Berlin vor Gläubigern in Deutschland



Stimmt nostalgisch: Air-Berlin-Outfit. F.: AIR BERLIN

Insolvenz anmeldete. Stattdessen gab es betriebsbedingte Kündigungen ohne Mindestabfindung und nach jahrelanger Wartezeit infolge fehlender Unterlagen Zahlungen aus dem Lohngarantiefonds Fogasa,

die aber deutlich geringer ausgefallen seien, wie Rey berichtet.

Die Sache sei derzeit in Brüssel anhängig, erklärt Anwalt Álvaro Martínez von der Kanzlei M&M Abogados gegenüber der Mallorca Zeitung. Die zentrale Frage laute: Ist in einem Sekundärinsolvenzverfahren das Vermögen zur Befriedigung der lokalen Gläubiger auf das Vermögen zum Zeitpunkt der Eröffnung beschränkt – oder kann auch das Vermögen einbezogen werden, das zuvor aus Spanien in das Hauptinsolvenzverfahren übertragen worden war? Martínez verweist hierbei auf den Verkauf von Grundstücken 2018 in Ciudad Real, für das Air Berlin Hypotheken gehalten habe.

So schmerzlich das Ende von Air Berlin, so unbeschadet die Erinnerung an die guten, alten Zeiten. „Wir waren eine große

Familie“, meint Maria Tenorio, die insgesamt 19 Jahre bei der Airline arbeitete, zuletzt als Analystin für Kreditkarten-Probleme. Das Netzwerk zwischen den Ex-Air-Berlinern besteht weiterhin, in einer großen WhatsApp-Gruppe tauschen sie etwa Informationen für Jobangebote aus. In der Luftfahrtbranche arbeiteten heute nur noch die wenigsten, viele seien aber im Tourismus untergekommen, so Tenorio.

Auch die Nachrichten vom Verkauf des Markennamens fanden ihren Widerhall im Netzwerk. In der WhatsApp-Gruppe der Ex-Air-Berliner wird diskutiert und an frühere Zeiten erinnert. Etwa mit dem Spruch „Lächeln kann man hören“, beständiger Motivationsappell an die Callcenter-Mitarbeiter. Oder dem legendären Air-Berlin-Song „Flugzeuge im Bauch, im Blut Kerosin“.

eingestellt hätte. Dabei kam uns eine Änderung im Insolvenzrecht zugute, die nach US-amerikanischem Vorbild dem Unternehmen eine sogenannte Eigenverwaltung ermöglicht. Dabei darf das Management an Bord bleiben und – unter Aufsicht eines Sachwalters, der ich zunächst war – die Insolvenz selbst abwickeln.

Die Insolvenz mitten in der Urlaubszeit war ja schon so chaotisch genug.

Wenn wir das bis dahin gültige Standardvorgehen, also den sofortigen Entzug der Flugbetriebserlaubnis und das sofortige Grounding, akzeptiert hätten, wäre das nicht nur eine Katastrophe für die einzelnen Passagiere, sondern es hätte auch ein volkswirtschaftliches Desaster ausgelöst. Denn für die Gläubiger wäre es die allerschlechteste Lösung gewesen, weil dadurch gigantische Schäden entstanden wären. So aber konnten wir zumindest eine geordnete Abwicklung vornehmen.

Welches war die nächste Phase?

Anschließend haben wir versucht, die einzelnen Bestandteile von Air Berlin zu verkaufen. Allerdings wurde von der EU-Kommission dahingehend überrumpelt, weil uns der Verkauf von Niki in der vorgesehenen Form untersagt wurde. Selbst eine Insolvenz von Niki sei aus Wettbewerbsgründen besser als ein Verkauf der Niki an die Lufthansa, hieß es damals. Wir hatten eigentlich vorgehabt, diese Tochtergesellschaft aus der Insolvenz herauszuhalten, was dann aber nicht mehr möglich war. Danach ging es nach und nach in die klassische Abwicklungsphase.

Worin bestand die?

Wir mussten erst einmal alle Forderungen der Gläubiger sammeln und teilweise manuell in Listen in unterschiedlichen Systemen eintragen. Es waren insgesamt 1,3 Millionen Gläubiger, darunter etwa eine Million Kunden, die ihre gebuchten Flüge nicht antreten konnten oder auch einen beschädigten oder nicht angekommenen Koffer gemeldet haben.

Die Kunden dürften sich kaum Hoffnung auf eine Rückerstattung machen ...

Definitiv. Bei Insolvenzverfahren mit Unternehmen einer solchen Größenordnung und mit sehr vielen gekündigten Arbeitnehmern kann der gewöhnliche Gläubiger normalerweise

nicht mit einer Quote rechnen. Ohnehin liegt die Durchschnittsquote bei Insolvenzverfahren im niedrigen einstelligen Prozentbereich. Bei Unternehmen mit vielen Angestellten tendiert die Quote sogar gegen null, weil die Arbeitnehmer sogenannte bevorrechtigte Forderungen haben. Das sind Verbindlichkeiten, die bezahlt werden müssen, bevor der normale Insolvenzgläubiger Geld bekommt. Im Fall von Air Berlin mussten wir ja zudem ein großes Darlehen der Bundesregierung über 150 Millionen Euro plus Zinsen zurückzahlen. Ohne dieses Darlehen wäre das Weiterfliegen der Airline nicht möglich gewesen.

Das ist inzwischen zurückgezahlt. Haben Sie noch mehr Geld auftreiben können?

Es war nicht einfach. Man muss es so sagen: Die Airline hatte Tausende Arbeitnehmer, aber relativ wenig Vermögen. Es gab natürlich zig Flugzeuge und Bürogebäude, aber kein einziger Flieger gehörte Air Berlin. Die Flugzeuge waren alle geleast, und die Büroflächen und Geschäftsräume waren gemietet. Man hatte bereits in den Jahren zuvor viel versilbert. Aber wir haben einen mittleren dreistelligen Millionenbetrag aufgetrieben, was angesichts der Umstände nicht schlecht war.

Was bedeutet nun der Verkauf der Marke an den Luftfahrtunternehmer und Sundair-Geschäftsführer Marcos Rossello?

Es ist einer von verschiedenen Vermögenswerten, nicht mehr und nicht weniger. Es ist bei Weitem noch kein Schlusspunkt im Prozess der Verwertung. Und es ist ja noch nicht einmal ein Vermögenswert, der bei einem Verfahren dieser Größenordnung besonders beeindruckend ist.

Rossello bezahlte gut 120.000 Euro für den Namen. Hat Sie das Ergebnis des Bieterverfahrens enttäuscht?

Es hat mich nicht überrascht. Denn obwohl Air Berlin Emotionen hervorruft, ist diese Marke durch die Insolvenz stark beschädigt. Und die Insolvenz ist ja noch nicht einmal abgeschlossen; wir müssen die Marke im Rahmen der Abwicklung weiter nutzen. Es bräuchte jetzt sehr viel Marketing, um den Menschen zu erklären, dass sich die Geschichte nicht wiederholt. Selbst eine Luftfahrt-Kultmarke wie Pan Am wurde nicht wiederbelebt.



Insolvenzverwalter von Air Berlin: Lucas Flöther.
FOTO: SEBASTIAN WILLNOW/DPA

SUNDAIR-CHEF MARCOS ROSSELLO ÜBER SEINE PLÄNE FÜR AIR BERLIN

Der Geschäftsführer von Sundair, Marcos Rossello, hat für 120.190 Euro in einem Bieterverfahren die Markenrechte von Air Berlin erworben. Was ihn dazu bewogen hat, sagte der Unternehmer in der „Ostsee-Zeitung“: „Air Berlin ist eine Traditionsmarke. Es wäre schade gewesen, wenn diese in ausländische Hände fällt.“ Ob Air Berlin bald wieder in der Luft zu sehen sein wird, steht laut Rossello noch nicht fest. „Natürlich würde es sich anbieten, wieder unter diesem Namen zu fliegen.“ Er könne sich vieles vorstellen und habe viele Ideen. Momentan aber habe er andere Baustellen. „Für Air Berlin sind es derzeit nur erste Gedanken.“

Könnte Herr Rossello die Airline theoretisch wieder in die Luft bringen?

Das könnte er. Ich weiß aber nicht, welche konkreten Pläne er nun hat.

Was könnte für die ehemaligen Arbeitnehmer herauspringen?

Das können wir noch nicht sagen, wir müssen erst sammeln und schauen, was wir überhaupt bezahlen können. Konkrete Hoffnungen möchte ich den Arbeitnehmern aber nicht machen. Es wäre jetzt unseriös, wenn ich sagen würde, die haben jetzt fünf oder zehn Prozent ihrer Forderungen zu erwarten.

Wie sind die Perspektiven für die Mitarbeiter auf Mallorca?

Die spanischen Arbeitnehmer versuchen, über ein sekundäres Insolvenzverfahren in Spanien besser befriedigt zu werden als die deutschen Arbeitnehmer. Allerdings ist es nach deutschem Insolvenzrecht – und dem alleine bin ich verpflichtet – nun einmal so, dass alle Gläubiger gleich behandelt werden müssen. Dazu bin ich natürlich bereit. Nun muss der Europäische Gerichtshof entscheiden.

Ist aus Ihrer Sicht eine solche Insolvenz wie die von Air Berlin heutzutage jederzeit wieder möglich?

Ja. Man hat in den vergangenen Jahren gesehen, dass auch große und systemrelevante Unternehmen Insolvenzantrag stellen. Für uns Deutsche ist das immer noch ein eigenartiges Gefühl. Früher konnte man sicher sein, dass große Unternehmen so gut wie nicht in die Insolvenz rutschen; das Insolvenzrecht war eher für kleinere und mittlere Unternehmen konzipiert. Grundsätzlich ist kein Unternehmen davor gefeit, erst recht heute nicht angesichts Corona, Energiekrise und anderen Krisen. Mit diesen Veränderungen müssen wir leben. Es geht ja immer irgendwie weiter.

Gilt das auch für die Arbeitnehmer?

Nahezu alle haben einen anderen Job gefunden. Das muss man einfach sehen, bei aller Emotion für die Marke. Egal, welchen deutschen Flieger ich nutze, ich treffe überall Air Berliner. In fast jedem Flug kenne ich mindestens ein Crewmitglied. Meine Kinder lachen immer schon. Aber ich werde stets freundlich begrüßt.

MEDITERRANES WOHNEN, GANZ NACH IHREM GESCHMACK.

Sie suchen nicht nur Luxus und Design, sondern auch preiswerte Marken, welche für ein hochwertiges und brillantes Wohngefühl sorgen? Wir bringen frischen Wind in ihr Leben!



Öffnungszeiten
21.8. - 29.2023
10.00 - 14.00 Uhr
20% Sommer-
Rabatt

Möbel, Dekoration und Inneneinrichtung.
Auf Wunsch auch mit komplettem Einrichtungsservice.

EINFACH BEQUEM EINRICHTEN.

www.home-styling-mallorca.com

20% OFF