

Air Berlin "Das ist kein Autoverkauf, den man an einem Tag abwickelt"

24.08.2017 | Die Insolvenzexperten Lucas Flöther und Frank Kebekus sollen bei der Fluglinie retten, was zu retten ist. Sie wehren sich gegen Vorwürfe, Lufthansa würde als Bieter bevorzugt, setzen auf einen schnellen Verkauf - und auf die Überzeugungskraft von Schokoherzen.

Die Maschine setzt sanft in Berlin Tegel auf. Die Ansnallzeichen erlöschen, Gedränge im Gang, schnell noch das Air-Berlin-Schokoherz gegriffen und raus. Im Slalomkurs geht es Richtung Ausgang, vorbei an Rollkoffern und Taschen. Eigentlich alles wie immer. Wer derzeit mit Air Berlin fliegt, spürt nicht unbedingt, wie es um die Fluglinie steht. Im Hauptquartier von Air Berlin, nur eine Busstation entfernt vom Flughafen, sieht es anders aus. Seit das Management Mitte August ein Insolvenzverfahren in Eigenverwaltung angemeldet hat, herrscht hier Hochbetrieb, wird Tag und Nacht verhandelt, um zu retten, was zu retten ist. Zwei Juristen sind jetzt die Herren des Verfahrens. Der Düsseldorfer Sanierungsexperte Frank Kebekus steuert Air Berlin durch die Untiefen des Insolvenzrechts und begleitet den Verkaufsprozess. Lucas Flöther beaufsichtigt als vorläufiger Sachwalter die Rettungsmission und soll die Interessen der Gläubiger wahren. Beide zählen zu den renommiertesten Insolvenzrechtlern des Landes und tauchen regelmäßig im Ranking der führenden Insolvenzverwalter auf.

Flöther und Kebekus betreten einen Konferenzraum in der sechsten Etage der Air-Berlin-Zentrale. Das Duo wirkt hochkonzentriert und gibt sich kämpferisch. Bisher haben sie es geschafft, dass der Flugbetrieb trotz Insolvenz weitergeht. Die Politik macht Druck, Wettbewerber wähen eine Verschwörung und auch die 20-Stunden-Schichten fordern langsam ihren Tribut. Vor allem aber kämpfen sie gegen die Zeit, denn „Air Berlin verbrennt Cash“, sagt Kebekus. „Zudem ist ein Insolvenzverfahren nicht gerade die beste Werbung für eine Fluggesellschaft“. So seien die Buchungen rückläufig. „Bei den kurzfristigen Buchungen liegen wir derzeit nur rund sechs bis sieben Prozent unter Vorjahr. Bei Buchungen für Flüge, die in ein paar Monaten stattfinden, sind die Kunden zurückhaltender. Das betrifft vor allem die Langstrecke“, sagte Kebekus. „Es besteht die Gefahr, dass uns das Geschäft wegbricht, falls der Verkauf zu lange dauert.“

Entsprechend zügig laufen die Verhandlungen, auch wenn Kebekus nicht davon ausgeht, dass es noch in diesem Monat konkrete Lösungen geben wird. „Vor September wird es höchstwahrscheinlich keine großen Deals geben“, sagt Kebekus. „Das ist kein Autoverkauf, den man an einem Tag abwickelt“, so Kebekus. Man dürfe die Komplexität solcher Transaktionen nicht unterschätzen. „Es ist nicht so, dass wir nur den Stift zücken müssten, um die Verträge zu unterschreiben.“

Der Sanierungsexperte verhandelt derzeit mit verschiedenen Interessenten über Streckennetze und Start- und Landrechte, sowie über Tochterunternehmen wie den Ferienflieger Niki und die ausgelagerte Air Berlin Technik. Vor allem die Lufthansa galt früh als aussichtsreichste Interessentin und hat ihr "Interesse am Erwerb von Teilen" der Air Berlin inzwischen mit einem Gesamtkonzept konkretisiert, wie der Konzern am Mittwochabend erklärte. Doch entschieden ist noch nichts. Außer Lufthansa sind Easyjet und Tuifly sowie die Thomas-Cook-Tochter Condor als Interessenten bekannt. Auch Ryanair und der Unternehmer Hans Rudolf Wöhrle wollen die Linie nach eigenem Bekunden übernehmen, haben aber massive Kritik am Verkaufsprozess geäußert. Dieser, so der Tenor ihrer Vorwürfe, diene nur dazu, Fakten zu schaffen und Lufthansa als Käufer durchzusetzen. Kebekus weist das entschieden zurück. „Wir haben einen offenen Verkaufsprozess“, sagt er. „Jeder seriöse Kandidat, der nachhaltiges Interesse an Air Berlin zeigt, erhält Zugang zum Datenraum und kann ein Angebot abgeben.“ Das einzige Problem sei der Zeitdruck. „Ein Player wie die Lufthansa, die schon vor dem Insolvenzantrag am Tisch saß, hat damit automatisch einen Informationsvorsprung. Daran können wir aber nichts ändern, und das hat auch nichts mit einem abgekarteten Spiel zu tun.“ Egal, wer letztlich den Zuschlag für die lukrativen Teile der Fluglinie bekommt, für die Aktionäre und Anleiheinvestoren des Unternehmens wird wenig bis nichts

übrig bleiben.

Mögliche Folgeinsolvenz für Bonus-Programm

"Die Aktionäre gehen leer aus", sagt Kebekus. "Aktionäre sind Gesellschafter, die erst Geld bekommen, wenn die Forderungen aller anderen Gläubiger beglichen wurden. Das halte ich für ausgeschlossen". Auch für Anleiheinvestoren von Air Berlin sieht es laut Kebekus "nicht gut aus". Sie hätten zwar Forderungen gegenüber der Konzernholding, die verfüge „allerdings über kein nennenswertes Vermögen“.

Auch Nutzern des Vielfliegerprogramms Topbonus droht Ärger. In den vergangenen Tagen war das Programm bereits eingefroren worden, Bonusmeilen konnten nicht mehr eingelöst werden. Dies wird wohl auch so bleiben. "Um die Bonusmeilen kümmert sich eine separate Gesellschaft", sagt Kebekus. Das Unternehmen würde zu 70 Prozent dem Air-Berlin-Großaktionär Etihad gehören. "Auch dort hat der Gesellschafter die Finanzierung beendet und es zeichnet sich eine Insolvenz ab", so Kebekus. Zugleich stellt er klar, dass Air Berlin keine Entschädigungsleistungen für Flugausfälle und -verspätungen mehr auszahlen könne. "Betroffene Passagiere müssen ihre Ansprüche als Insolvenzforderung anmelden", so Kebekus, "Entschädigungen kann Air Berlin leider nicht auszahlen".

Bessere Aussichten gibt es für Fans der knallroten Schokoherzen, die Air-Berlin-Mitarbeiter beim Aussteigen an Passagiere verteilen. Im Schnitt werden laut Air Berlin pro Monat eine Million Air Berlin Herzen verschenkt. In Ferienzeiten seien es sogar 1,5 Millionen pro Monat. Zusammengenommen sind es im Jahr rund 12 bis 14 Millionen. Seit den 90er Jahren wurden sie von Rausch Schokoladen aus Edelkakao hergestellt, ab 2014 produzierte Lindt die Schoko-Teile. Mit dem drohenden Ende der Airline wurden sie zuletzt sogar zu Sammelstücken. Auf Ebay werden die Herzen teilweise zu Mondpreisen angeboten, zwei Stück für 250 Euro. Ein "Sammlerstück" kostet sogar 500 Euro.

Dabei wird es die Herzen wohl noch eine Weile geben. Die Verträge mit Lindt wurden bislang nicht gekündigt, die Herzen soll es zunächst weiter geben. "Um das Kundenvertrauen zu stärken, versuchen wir, alles was die Passagieren von Air Berlin kennen und erwarten, soweit es bezahlbar ist, weiterzuführen", sagt Chefsanierer Kebekus. "Dazu gehören auch die Schokoherzen"