

Im Gespräch: Hartmut Mehdorn „In Tegel wird es ganz schön knifflig“

03.06.2012 · Im Interview attackiert Air-Berlin-Chef Hartmut Mehdorn die Versager im Berliner Flughafen-Fiasko, lockt die Kunden mit Tiefstpreisen und streicht seinem Management Saft und Kekse.

[Artikel](#) [Bilder](#) (3) [Lesermeinungen](#) (9)



© Gyarmaty, Jens Hartmut Mehdorn: Seit Herbst 2011 Vorstandsvorsitzender von AirBerlin

Herr Mehdorn, an diesem Sonntag starten Ihre Flieger nicht vom schönen neuen Flughafen Berlin-Brandenburg aus, sondern aus dem alten, engen Flughafen Tegel. Zittern Sie vor dem Chaos?

Niemand muss zittern, alle unsere Passagiere werden ihre Ziele erreichen. Natürlich waren wir mit jeder Faser auf das neue Drehkreuz eingestellt. Jetzt stellen wir uns eben wieder auf Tegel ein, fertig, aus.

Werden Sie Sonntag vor Ort sein?

Sie können sicher sein, dass wir durch die Gänge von Tegel laufen und in allen Bereichen nach dem Rechten sehen werden.

Wie hat Air Berlin es geschafft, eine monatelange Planung für den Umzug nach Schönefeld in nur drei Wochen umzuwerfen?

Eine Taskforce mit 80, 90 Leuten arbeitet unermüdlich daran. Für die nächsten Tage haben wir uns außerdem mit zusätzlichen Service-Personal verstärkt.

Ist das alles? Man munkelt, dass es an allen Ecken und Enden hakt.

Viele Dinge machen uns Sorgen. Allein die Gepäckbänder, in die ewig nicht investiert wurde. Oder der Ein- und Ausstieg der Passagiere am Flugzeug: In Tegel braucht man Treppen, in Schönefeld nur wenige, deshalb wurden sie verkauft oder anders verplant. Ich kann nur hoffen, dass die jetzt noch dastehen. Wir müssen jedes Ersatzteil und jeden Tropfen Sprit aus dem neuen Areal in Schönefeld nach Tegel verfrachten. Aber die Tankwagen, die das Kerosin aus den Tanks in Schönefeld saugen, sind nicht für die Straße zugelassen. Für den Transport nach Tegel heißt es also: umfüllen. Es ist haarsträubend.

Weitere Artikel

- [Studie: Jeder sechste Chef wird ausgetauscht](#)
- [Flughafen Berlin: Ganz grandios gescheitert](#)
- [Das große Berliner Flughafendesaster](#)
- [Rainer Schwarz: Der Fehlstarter am Berliner Flughafen](#)
- [Lufhansa-Vorstandschef Franz: Der Rettungsflieger](#)

Für Schönefeld haben Sie viel mehr Flüge ins Angebot genommen als früher. Aber in Tegel gelten viel kürzere Betriebszeiten. Wie halten Sie den Plan?

Wir müssen ihn straffen: mehr Flüge in kürzerer Zeit. So verlieren wir viele kleine Zeitpuffer, die wir in Schönefeld gehabt hätten. Das müssen wir mit dem Flughafen hinkriegen. Jammern hilft nicht weiter.

Klingt eher beschwörend als beruhigend. Schönefeld sollte ein Drehkreuz sein, wo Passagiere ein- und ausfliegen. Klappt das in Tegel?

Es wird knifflig, vor allem die Verwaltung des Gepäcks. Kein Koffer darf auf der Strecke bleiben, wir können ja nicht den Urlaubern sagen: Sorry, eure Koffer kommen nach, hier ist ein Voucher für eine Zahnbürste. In Tegel dauert aber alles länger. Die Flugzeuge können schwer rangieren, die zwei Landebahnen sind nicht gleichzeitig nutzbar, die Enteisung findet bei Regen und Schnee an einem zentralen Platz statt, nicht flexibel am Gate.

Wurde Ihr Flehen um eine Lockerung des Nachtflugverbots erhört?

Die Flughafenbehörde will Flüge abends zwischen 23.00 Uhr und 23:15 Uhr zulassen. Das hilft uns nur ein bisschen. Vor 6 Uhr morgens darf nach heutigem Stand nichts abheben. Dies würde derzeit nur 32 unserer Flüge betreffen - etwa alle fünf Tage einen Flug.

Fertigen Sie Ihre Passagiere in Tegel noch immer in dieser Fabrikhalle neben dem Terminal ab?

Unsere Halle ist - zugegeben - etwas rustikal, funktioniert aber gut. Hinter ihr steht auch ein Zelt, das wir in Spitzenzeiten nutzen können.

Aus dem Zelt nach Malle - Ihre Passagiere haben gute Nerven. Oder laufen Ihre Hotlines heiß?

Wir haben externe Callcenter hinzugebucht, trotzdem klagen die Kunden über lange Warteschleifen. Sie klagen mit gutem Recht, aber unsere Leute arbeiten an ihrer

Belastungsgrenze. Ich kann die Passagiere nur um Verständnis und Geduld bitten. Auch wenn es nur ein schwacher Trost ist: Die breite Berichterstattung über das Flughafen-Desaster erklärt den Gästen wenigstens, wer die Probleme zu verantworten hat - wir nicht!



© dapd

Zum Anflug noch lange nicht bereit: der Flughafen Berlin-Brandenburg

Wie viele Stornos gab es?

Wir kennen die Zahlen nicht. Wichtiger war zunächst, uns um die gebuchten Gäste zu kümmern. Dazu zählte auch das Umschreiben der Flugscheine. Als Marktführer in der Hauptstadt werden wir bis Ende der kommenden Woche fast 1,5 Million Tickets vom ursprünglichen Startflughafen BER auf Tegel umgeschrieben haben.

Hinter Ihrem Tisch hängt eine Seite der „Bild“-Zeitung mit dem Titel: „Von dieser Frau hängt der Start von BER ab.“ Dazu das Foto einer Dame aus der Flughafenbehörde. Spielen Sie damit Dart?

Ach was. Das soll mich erinnern, dass es gerade keinen einzelnen Schuldigen gibt. Der Flughafen ist nicht an einer Unterschrift gescheitert. Der Kreis der Verantwortlichen ist unendlich größer.

Hat die Flughafengesellschaft Sie getäuscht?

Wir sind überrascht worden, weil wir vom Stopp aus den Medien erfuhren. Am Freitag zuvor hieß es, alles läuft glatt. Böswilligkeit will ich niemandem unterstellen. Die Verantwortlichen haben wohl selbst den Versprechungen anderer geglaubt.

Das klingt für Ihre Verhältnisse erstaunlich milde.

Täuschen Sie sich nicht, wir sind enorm verärgert über das Versagen der Risikomanager. Der Fall zeigt: Nicht jeder gute Airport-Betreiber kann auch einen Airport bauen. An solche Großvorhaben muss man Profis setzen. Auch der Flughafen-Aufsichtsrat hätte für meinen Geschmack weniger politisch und mehr sachkundig besetzt werden können.

Jetzt munkelt man, der Flughafen sei nur halb fertig.

Das kann ich nicht beurteilen. Aber mir scheint tatsächlich, dass dieses Mammutprojekt in seiner Gesamtheit nicht bereit war. Bei einem Orchester hilft es auch nichts, alle Instrumente allein proben zu lassen. Es zählt der Gesamtklang. Der Flughafen hat die Orchesterprobe zu spät gemacht, und mancher Verantwortliche hat sich wohl zu lange die Ohren zugehalten.

Wie hoch ist Ihr Schaden?

Wir rechnen noch. Manche Summen sind klar, etwa Mieten für Lagerhallen, die wir gar nicht nutzen, oder entgangene Einnahmen für Wartungen, die wir in Schönefeld für andere Airlines geleistet hätten. Die Kosten durch Verzögerungen, Stornierungen und dergleichen sind dagegen noch unberechenbar.

Sie sagen, Air Berlin werde kein Schaden entstehen. Aber für lange Zeit müssen Sie Geld vorstrecken.

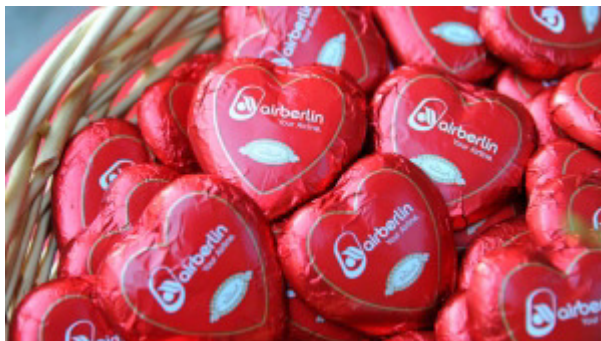
Als die Nachricht der Verzögerung kam, hat die Politik ja versprochen, die Airlines würden nicht darunter leiden. Mal sehen, wozu sie jetzt noch stehen. Ich bleibe dabei, dass wir nicht für die Fehler anderer zahlen. Letzte Woche haben wir erstmals mit dem Flughafenbetreiber darüber gesprochen und seine Einigungsbereitschaft eruiert.

Was haben Sie verlangt?

Gar nichts - das war erst mal, nur ein Sondierungsgespräch. Am Ende werden wir aber nicht akzeptieren, dass unsere Gegenüber uns nur eine Adressenliste aller Lieferanten rüberschieben und sagen, wendet euch bitte an diese Leute. Das wäre für uns ein Affront.

Der Flughafen kann Ihnen aber nicht einfach Geld rüberschieben.

Er könnte uns zum Beispiel eine Garantieerklärung geben, dass jeder Schaden erstattet wird, den wir glaubhaft belegen. Dann hätten wir etwas in der Hand, womit wir arbeiten können.



© dpa

Schokoherzen statt Euromünzen: AirBerlin ist hoch verschuldet

Ihre Banken drängen sicher. Air Berlin ist hoch verschuldet. Sie sagten selbst, es gehe um die Existenz.

So schnell kriegt man eine Airline mit 35 Millionen Passagieren und 165 Flugzeugen nicht klein.

Sie senden missverständliche Botschaften aus. Mal heißt es, Sie schreiben 2013 schwarze Zahlen. Dann heißt es, die Flughafen-Frage sei existenzbedrohend, es stehe gar ein Rettungsverkauf an die Scheichs Ihres Aktionärs Etihad im Raum.

Hier wurden ein paar Sätze von mir völlig aus dem Zusammenhang gerissen. Ein Verkauf steht nicht zur Debatte, wir stehen auch keineswegs am Abgrund. Ich bin sicher, dass wir

2013 schwarze Zahlen schreiben. Wir sind ein gut aufgestelltes, immer besser werdendes Unternehmen mit tollen Mitarbeitern in einem schwierigen Markt.

Nicht die Medien, sondern Sie sagten das Wort „existenzbedrohend“.

Wenn Politiker ständig neue Lasten für die Luftfahrt erfinden, neben dem europäischen Emissionshandel die deutsche Luftverkehrsteuer, die drohende Kerosinsteuer und immer mehr Nachtflugverbote - dann greifen sie massiv in den internationalen Wettbewerb der Luftfahrtunternehmen ein und gefährden deren Existenz. Die Politik entscheidet, ob sie deutsche Airlines künftig im Wettbewerb mit den ausländischen haben will oder nicht.

Dabei hat Air Berlin endlich mal wieder bessere Zahlen vorgelegt.

Das wurmt mich so. Wir machen operativ große Fortschritte: mehr Umsatz, weniger Schulden, die beste Auslastung seit dem Börsengang.

Sie haben in einem Quartal 50 Millionen Euro gespart. Stimmt es, dass Sie dafür sogar Ihren Leuten den Kaffee rationiert haben?

Sparen fängt im Kleinen an. Säfte, Kaffee und Kekse für Meetings gibt es nicht mehr, Dienstreisen wurden auf ein Minimum reduziert. Wir hatten auch Druckkosten von mehr als 2,6 Millionen Euro. Jetzt wird jedes Blatt Papier beidseitig bedruckt und alle interne Dokumente nur noch in Schwarz-Weiß.

Magere Zeiten.

Mein Vorstand spart an vielen Stellen mit, wir fahren kleine Dienstwagen. Ich bin sicher: Unsere Mitarbeiter verstehen, dass wir uns keinen Schnickschnack mehr leisten können, wenn wir kein Geld verdienen. Die Luftverkehrsteuer kostete uns letztes Jahr fast 170 Millionen Euro, der gestiegene Kerosinpreis ergab einen Mehraufwand von rund 220 Millionen Euro - alles Mehrkosten, die wir nicht an unsere Kunden weitergeben konnten.

Jetzt locken Sie mit Tiefstpreisen. Wo ist die Schmerzgrenze?

Wir haben drei Preissegmente für Geschäftskunden, Urlauber und sehr sparsame Passagiere. Den Kunden der letzten Kategorie ist Service oder das Nebeneinandersitzen nicht wichtig, sie schauen nur auf den Preis. Warum sollten wir ihnen nicht ein Plätzchen freihalten?

Ist Air Berlin ein Billigflieger?

Wir waren es nie und werden es nie sein. Wenn die Leute Air Berlin hören, sollen sie denken: nicht billig, nicht Premium - sondern sympathischer, preiswerter, pünktlicher Service mit Herz für jedermann.

Sie werden in wenigen Wochen 70. Bereuen Sie es, als Retter aus der Rente zurückgekommen zu sein?

Eine Airline zu führen, war noch nie einfach. In Zeiten einer Branchenkrise ist es noch schwieriger, als ich es erwartet hätte. Ich habe auch immer gesagt, dass ich den Job nicht ewig machen kann. Aber was man macht, das muss man richtig machen. Und ganz ehrlich: Es macht mir richtig viel Spaß.

Das Gespräch führte Melanie Amann.

Der Kapitän

Hartmut Mehdorn, bald 70 Jahre alt und verheirateter Vater dreier Kinder, blickt auf eine lange Karriere in der Industrie zurück: Der promovierte Maschinenbauer war Vorstand von Airbus, von RWE und Vorstandschef von Heideldruck. 1999 übernahm er den Posten, der ihn zur öffentlichen Person machte: Zehn Jahre führte er die Deutsche Bahn. In der Datenaffäre trat Mehdorn zurück und ließ sich als Unternehmensberater nieder. Im Herbst 2011 wurde er überraschend Nachfolger von Joachim Hunold als Chef von Air Berlin, in deren Verwaltungsrat er zuvor saß. Die kriselnde Airline setzt große Hoffnungen auf den Flughafen Berlin-Brandenburg, dessen Eröffnung aber auf März 2013 verschoben wurde. Bis dahin drohen Air Berlin finanzielle Schäden und ein Chaos am Flughafen Tegel.