

Alle, die unkten, eine Fluggesellschaft auf dem umkämpften europäischen Markt sei in der Pandemie unverkäuflich, haben die Geschäftsführer des Ferienfliegers Condor, Ralf Teckentrup und Christoph Debus, eines Besseren belehrt. Am Donnerstagabend präsentierten sie den Vermögensverwalter Attestor als Investor. Der will 51 Prozent an Condor übernehmen – und sichert sich eine Option für den Rest. Zum Einstieg bringt Attestor 200 Millionen Euro Eigenkapital mit, weitere 250 Millionen Euro sollen für den Ersatz der Langstreckenflugzeuge folgen. „Die Verträge sind von allen Beteiligten verbindlich unterschrieben, die Arbeitsplätze sind gesichert“, sagte Teckentrup mit Blick auf die 4050 Beschäftigten.

Dass das Condor-Duo schon mal Skeptiker widerlegte, war offenbar ein Grund zum Einsteigen für Attestor. „Wenn man dreimal k. o. geschlagen wird und immer noch steht, zeugt das von der Qualität des Unternehmens“, sagte Attestor-Manager Friedrich Andreae. Condor war 2019 durch die Insolvenz des Mutterkonzerns Thomas Cook in Not geraten, die staatliche polnische Luftfahrt Holding PGL nahm am Beginn der Corona-Krise trotz geschlossener Verträge vom Kauf Abstand, und die Flotte dauert länger als befürchtet. Ein Hilfsdarlehen der staatlichen KfW-Bank, für das Bund und Hessen Garantien gaben, war zur Überbrückung gedacht. Nach zwölf Monaten ist es trotz aller Sparanstrengungen nahezu aufgebraucht – ausgerechnet während die Nachfrage wieder anzieht. Ohnehin waren von den geliehenen 550 Millionen Euro 256 Millionen Euro zur Tilgung der vorherigen Hilfe nach dem Cook-Aus zu verwenden, nur der Rest blieb für die Pandemie.

Mit Attestor steigt ein Investor ein, von dem zuvor in der Luftfahrt nichts zu hören war. Condor ist die erste Airline, an der man sich beteilige, sagte Andreae. 2012 wurde Attestor in London vom Deutschen Jan-Christoph Peters gegründet. Mittlerweile verwaltet die Gesellschaft Beteiligungen im Wert von 5,5 Milliarden Euro. Größter Posten ist ein 12-Prozent-Anteil am Autovermieter Europcar Mobility Group. Dass Attestor in London – und somit außerhalb der EU – sitzt, soll indes Flugrechte von Condor, die an eine europäische Mehrheit im Eignerkreis geknüpft sind, nicht bedrohen. Der Attestor-Fonds ist in Irland – also in der EU – angesiedelt.

Die Transaktion mit angebahnt hatte der Frankfurter Luftfahrtberater 360 Aircraft Finance (360AF). „Es gibt ein paar Zutaten, die Condor spannend machen“, sagte Chef Peter Smeets. Dazu zählten die klare Positionierung im Geschäft mit Reiseanbietern, die gute Kostenstruktur nach Sparrunden und der Fokus auf Urlauberverkehr. Über die Condor-Zukunft sagte er: „Ich bin felsenfest überzeugt, dass wir auch in zehn Jahren eine eigenständige Condor sehen können.“

Trotz des Investors kommt der Ferienflieger noch nicht vollständig vom Staat los. 49 Prozent der Anteile bleiben bei der SG Luftfahrtgesellschaft, die sie nach einem Schutzschirmverfahren als Treuhänder hält und als Sicherheit an die KfW verpfändet hat. „Der Bund und das Land en-



Startklar für die Zeit nach der Pandemie: ein Ferienflieger von Condor am Flughafen Frankfurt

Foto Lando Hass

Schub für Condor

Ein Investor übernimmt die Mehrheit am leidenden Ferienflieger – und bringt sogar Mittel für den Ersatz der alten Langstreckenflugzeuge mit. Wer ist der Geldgeber, und was hat er vor? *Von Timo Kotowski, Frankfurt*

gagieren sich weiter, das KfW-Darlehen wird strukturiert und angepasst“, sagte Condor-Finanzchef Debus. Wie groß der Kredit ausfällt, ist offen. Das hänge von der Beihilfefreigabe durch die EU ab. Condor werde aber „einen großen Teil“ des bisherigen Darlehens bald zurückzahlen.

Für den Kurs in die Zukunft präsentierte Andreae einen Dreistufenplan. „Zunächst geht es darum, wieder zum Fliegen zu kommen und in den Normalbetrieb zurückzukehren“, umschrieb er den ersten Schritt. Im zweiten Schritt soll die Langstreckenflotte verjüngt werden. „Unter einem anderen Eigentümer als Thomas Cook wäre die Erneuerung wohl eher in Angriff genommen worden“, diagnostizierte Andreae. Dass wegen der Finanzknappheit von Thomas Cook nichts passiert, sieht er wegen der Pandemie nicht als Nachteil. „Im Augenblick sind die Preise für Flugzeuge sehr niedrig.“ Neben 250 Millionen Euro Eigenkapital, die Attestor

beisteuert, soll Fremdkapital genutzt werden. Bis zu eine Milliarde Euro könne so für Flugzeuge aufgebracht werden. „In der Flottenerneuerung liegt für Condor eine große Chance. Condor macht dann einen Sprung über zwei Flugzeuggenerationen“, verweist Berater Smeets auf Betriebskostenvorteile jüngerer Jets. Eine Entscheidung über den Flugzeugtyp steht aus. „Es wird Boeing oder Airbus“, scherzte Teckentrup. Andere Hersteller stehen auch nicht zur Verfügung.

Der Humor ist bei Condor zurück. Attestor will an Teckentrup und Debus festhalten, sieht sich in der Rolle eines Aufsichtsrats. Die dritte Stufe des Investorenplans soll langfristiges Engagement andeuten. Condor solle zum „führenden europäischen Ferienflieger“ aufsteigen. Nach Ansicht von 360AF-Berater Christophe Mostert hat Condor eine kritische Masse, um zu bestehen. „Die ist mit rund 50 Flugzeugen erreicht.“ Andere Ferienfliegeranbieter

seien kleiner. „Die Branche wird sich weiter konsolidieren, dadurch können sich Chancen bieten mit der Frage, wo etwas gut zusammenpasst“, so Mostert.

Auf die Führung im Urlauberverkehr ist für die Dauer auch Lufthansa mit Eurowings aus. Die Geschehen um Condor hatte der ebenfalls gestützte Konzern zuletzt argwöhnisch beobachtet. Spekulationen über einen Condor-Verkauf dürften eine Rolle für die zwischenzeitliche Kündigung eines Kooperationsvertrags gespielt haben. Nach Kritik der EU-Kommission und des Bundeskartellamts an den Hakeleien der Airlines mit Staatshilfe wurde der Pakt doch um ein Jahr verlängert. Debus beteuerte, Condor sei kein Ladenhüter gewesen. Es habe neun Interessenten gegeben, mit dreien vertiefte Verhandlungen. Attestor habe das „beste Angebot“ unterbreitet. Wettbewerbsbehörden müssen noch zustimmen, damit rechnet er binnen sechs Wochen. (Kommentar Seite 26.)