



Lufthansa-Chef Spohr, Flugpersonal

## Paukenschlag vom Neuen

**Lufthansa** Der Gewinn der Airline sackt ab. Sparen allein reicht nicht mehr: Konzernchef Carsten Spohr will nun radikal gegensteuern.

Was macht ein Vorstandschef, wenn er sichergehen will, dass seine Verdienste bei seinem Ausscheiden angemessen gewürdigt werden? Er hält die Lobrede auf sich einfach selbst – so wie Christoph Franz.

Kurz vor seinem Abschied als oberster Lufthansa-Lenker lud er Mitte April Besucher in die Konzernzentrale am Frankfurter Flughafen ein. Das Unternehmen, versicherte Franz, 54, sei in gutem Zustand, vor allem dank seines Kostensparprogramms „Score“. Auch das Ziel, ab 2015 gut zweieinhalb Milliarden Euro Gewinn zu erwirtschaften, könne sein Nachfolger Carsten Spohr erreichen. Der Neue müsse nur auf dem aufbauen, was er hinterlasse, und weiter kräftig sparen. „Die Zitrone ist nie ausgequetscht“, so das Fazit von Franz.

Was Spohr von der Empfehlung seines Vorgängers hält, zeigte sich am Dienstag vergangener Woche: wenig bis gar nichts. Überraschend gab die Lufthansa bekannt, dass sie in diesem und im kommenden Jahr bis zu einem Drittel weniger Gewinn erwirtschaften dürfte als bislang erwartet. Der Kurs der Lufthansa-Aktie stürzte ab und erholte sich auch danach nur schleppend. Die Bundesanstalt für Finanzdienst-

leistungsaufsicht (Bafin) leitete prompt eine routinemäßige Überprüfung ein.

Wohl noch nie in der knapp 60-jährigen Lufthansa-Geschichte wurde ein Vorstandswahl bei Deutschlands größter Airline von einem solchen Paukenschlag begleitet wie die Amtsübergabe von Franz an Spohr. Und das liegt nicht nur am unterschiedlichen Naturell der beiden Männer.

Bei früheren Rochaden wurde peinlich darauf geachtet, zumindest nach außen hin Kontinuität in der Geschäftspolitik zu wahren. Für solch diplomatische Rücksichtnahme ist bei der Lufthansa inzwischen offenbar kein Platz mehr – und auch keine Zeit. Denn die Lage ist ernst.

Seit Jahren schon machen der Fluglinie auf kürzeren Strecken Anbieter wie Easyjet oder Ryanair zu schaffen. Die vergleichsweise jungen Unternehmen können günstiger wirtschaften, weil sie keine teuren Umsteigedrehscheiben betreiben und geringere Personalkosten haben.

Auf längeren Routen bekommt die Kranich-Linie Konkurrenz von arabischen Wettbewerbern wie Emirates oder Etihad. Sie offerieren ihre Tickets oft zu deutlich günstigeren Konditionen als die Lufthansa und bieten dazu häufig auch mehr Komfort.

Gutes Geld verdiente die Lufthansa vor allem dort, wo die neuen Angreifer kaum präsent waren, etwa über dem Atlantik. Doch das ändert sich gerade.

Allein Emirates und Turkish Airlines haben ihre Kapazitäten in diesem Sommer dort um ein Fünftel aufgestockt. Die Wettbewerber Qatar und Etihad erhöhten ihr Platzangebot sogar um rund 50 Prozent. „Alles in allem“, rechnet Lufthansa-Vertriebsvorstand Jens Bischof vor, „sind in

dieser Region zurzeit 1,75 Millionen zusätzliche Sitze unterwegs.“

Um ihre angestammte Position zu verteidigen, zogen auch die Lufthansa, Air France oder British Airways nach. Das hat Folgen. „Wir verkaufen zwar gut, weil unsere Kunden uns schätzen, aber zu deutlich niedrigeren Preisen“, erläutert Bischof.

Rückflugtickets von Europa in die USA sind derzeit bereits für 600 Euro zu haben – inklusive Gebühren. Angreifer wie die skandinavische Fluglinie Norwegian düsen ab Oslo sogar schon mal für 360 Euro über den Großen Teich – mit der Boeing 787.

Bislang machte die Lufthansa auf US-Strecken wenigstens in der Premiumklasse noch einen guten Schnitt. Doch auch das wird schwieriger, seit Wettbewerber Tickets für ihre Liegesitze für teilweise unter 2000 Euro verramschen.

Spohr hat erkannt, dass es so wie bisher bei der Lufthansa nicht weitergehen kann. Deshalb plant er weitere radikale Schritte.

Schon unter Franz war der dezentrale Europa-Verkehr abseits der Umsteigedrehscheiben in München und Frankfurt auf den hauseigenen Low-Cost-Ableger Germanwings verlagert worden. Demnächst soll es nun sogar eine weitere, noch günstiger operierende Billigplattform im Konzern geben – unter dem Dach der einstigen Germanwings-Mutter Eurowings. Die Jets der Lufthansa-Tochter bedienen schon heute weniger stark frequentierte Strecken im Auftrag von Germanwings.

Geht es nach Spohr, soll die Flotte künftig um Maschinen vom Typ Airbus A320 erweitert werden und von Deutschland aus Ziele in ganz Europa anfliegen. Mittelfristig könnte der Ableger sogar europäische Strecken wie Rom–London ins Programm nehmen und so Wettbewerber wie Ryanair oder Easyjet besser in Schach halten.

Auch Verbindungen von und nach Asien will der Lufthansa-Chef künftig kostengünstiger betreiben. Ob das mithilfe eines Partners vor Ort oder über die Gründung einer Gemeinschaftsfirma erfolgen soll, steht noch nicht fest.

Eine Konzernsprecherin erklärt, es würden derzeit „alle Optionen geprüft, um unsere Zukunftsfähigkeit zu sichern“. Entscheidungen gebe es noch nicht.

Viel Zeit zu überlegen hat Spohr nicht mehr. Bereits in dieser und der nächsten Woche sollen zunächst die Arbeitnehmervertreter über seine Pläne informiert werden. Am 9. Juli will er dann auch die Öffentlichkeit und seine Kunden unterrichten. Spätestens dann dürfte klar werden, wohin die Reise bei der Lufthansa wirklich geht – und was von Franz' Erbe übrig bleibt.

Dinah Deckstein, Martin U. Müller

### Gewinnwarnung bei Lufthansa

in Milliarden Euro

Gewinn 2013 **0,7**

Prognose für 2014 aktuell

**1,3–1,5** **1,0**

Prognose für 2015 aktuell

**2,65** **2,0**