

Die Machtfrage

Lufthansa Bei der nächsten Streikwelle der Piloten geht es nur vordergründig ums Geld. Die Flugzeugführer wollen eine Aufspaltung des Geschäfts verhindern: in eine schrumpfende Altgesellschaft und eine neue Billiglinie mit Basis in Wien.



Am Freitag vergangener Woche, ziemlich genau 100 Tage nach dem Absturz des Germanwings-Flugs 4U9525 in den französischen Seealpen, erschien in der Lufthansa-Mitarbeiterzeitung „Lufthanseseat“ ein ausführliches Interview mit Konzernchef Carsten Spohr, 48. „So etwas darf sich nie wiederholen“, mahnt der Manager darin die 120 000 Angestellten des Unternehmens. Ihn selbst, gesteht er, hole das furchtbare Ereignis in Gedanken immer wieder ein: „Es vergeht kein Tag, an dem es mich nicht berührt.“

Einen positiven Effekt habe die Katastrophe immerhin gehabt. Seit dem Unfall hegten viele Mitarbeiter „den Wunsch, dass wir aus unserem bewährten und wieder einmal bewiesenen Zusammenhalt auch wieder mehr Stärke ziehen“.

Die Berufsgruppe der Piloten fühlte sich offenbar nicht angesprochen. Drei Tage nach Spohrs Appell zur Gemeinsamkeit teilte ihre Gewerkschaft Vereinigung Cockpit (VC) vergangenen Montag mit, dass die geplanten Schlichtungsgespräche unter dem früheren Bundesfinanzminister Theo Waigel (CSU) geplatzt sind, bevor sie überhaupt begonnen haben.

Die Lufthansa wollte bei dem Vermittlungsversuch nur über die Vergütung sowie die Alters- und Übergangsvorsorge der rund 5000 vergleichsweise üppig bezahlten Konzernpiloten reden. Die VC-Vertreter

verlangten dagegen, dass auch der geplante Ausbau des Billigablegers Eurowings und die Arbeitsbedingungen in allen anderen Flugbetrieben des Konzerns thematisiert werden, die günstiger operieren als die Muttergesellschaft. Spohr und seine Vorstandskollegen lehnen das ab.

Ab der übernächsten Woche sind nun wieder Streiks möglich. Zuvor muss sich noch die neu gewählte Konzerntarifkommission der Piloten formieren. Sie entscheidet über das weitere Vorgehen sowie Zeitpunkt und Ausmaß der Protestaktion.

Es wäre der 13. Ausstand in einem Tarifkonflikt, der mittlerweile mehr als zwei Jahre andauert, mit aller Härte geführt wird und nun die nächste Stufe der Eskalation ansteuert. Rein formal und aus juristischen Gründen geht es nur um die Arbeitsbedingungen des Cockpitpersonals und die Diskussion, ob jüngeren Piloten künftig ähnlich großzügige Versorgungsansprüche gewährt werden wie der heutigen Generation von Kapitänen. Anderenfalls müssten sie einen Eigenbeitrag leisten, um ein ähnliches Niveau zu erreichen.

Tatsächlich aber geht es um viel mehr: nämlich um die Frage, wer die Macht hat bei Europas größter Fluglinie, und um die Grundsatzentscheidung, ob und, wenn ja, in welcher Größe es die altbekannte Lufthansa mit dem gelben Kranich an der Heckflosse als nationale Ikone künftig

überhaupt noch geben wird. Kurz gesagt: Es geht diesmal ums Ganze.

Für die Kunden der Lufthansa und die deutsche Exportwirtschaft sind das, so oder so, keine guten Nachrichten. Sollten die Piloten stur bleiben und ihrem Arbeitgeber durch einen womöglich unbefristeten Streik weitere Einbußen in dreistelliger Millionenhöhe beibringen, könnte es für die Firma finanziell eng werden.

Setzt sich dagegen Spohr durch und nimmt der Wettbewerb weiter zu, könnte die klassische Lufthansa mittelfristig zum bloßen Langstreckenanhängsel der Billigtochter Eurowings mutieren. Spätestens dann wären die Zeiten ein für alle Mal vorbei, in denen man mit der Lufthansa noch mehrmals am Tag nach New York oder Tokio dösen konnte. Auch das Frachtangebot würde schrumpfen. Immerhin transportiert der Konzern einen großen Teil davon in den Bäuchen seiner Passagierjets.

Entsprechend erbittert wird auf beiden Seiten gekämpft – mit Argumenten und Informationen, manchmal auch mit gezielten verbalen Angriffen und Indiskretionen. Konzernchef Spohr und seine Vorstandskollegen sind überzeugt, dass die 60 Jahre alte Airline nur dann gegen Wettbewerber wie Easyjet und Ryanair oder arabische Fluglinien wie Emirates und Etihad bestehen kann, wenn sie ihre Kosten deutlich und dauerhaft senkt – um bis zu 40 Pro-



Lufthansa-Maschine auf dem Frankfurter Flughafen

zent. Deshalb sollen die im Konzern vertretenen Gewerkschaften Zugeständnisse bei Gehältern, Arbeitszeit und der Altersversorgung machen. All das wird immer wieder in der Mitarbeiterzeitschrift „Lufthanseat“ ventiliert, diskutiert und anhand von Grafiken und Statistiken illustriert.

Spohr will Verluststrecken künftig nicht mehr komplett aufgeben, sondern dem Billigableger Eurowings oder dessen Langstreckenschwester übertragen. Die Grundsatfrage sei, so der Lufthansa-Chef: „Gelingt es uns, unsere Kosten unserem Streckennetz anzupassen, oder sind wir zunehmend gezwungen, unser Streckennetz unserem Kostennachteil anzupassen?“

Vertreter der VC und ihrer Konzern-tarifkommission halten diese Strategie für einen Irrweg. Das Unternehmen, argumentieren sie, verdiene mit rund anderthalb Milliarden Euro Gewinn pro Jahr noch immer genug, um auch im angestammten Passagiergeschäft wachsen zu können. Außerdem beschädige die Zweitmarke Eurowings das Premium-Image der Lufthansa.

Im jüngsten Rundschreiben an die Mitglieder watschen die scheidenden Angehörigen der alten Tarifkommission die Geschäftsleitung noch einmal nach Kräften ab. Der „Dilettantismus bei der Umsetzung von Projekten“, so einer der darin erhobenen Vorwürfe, habe inzwischen zu einer „beängstigenden Erosion unserer

flugbetrieblichen Standards“ geführt. Man mache sich „ernsthafte Sorgen um die Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens“.

Bis Anfang dieser Woche bestand Hoffnung, dass sich beide Seiten mithilfe eines Schlichters noch auf einen Kompromiss einigen könnten. Anders als bei der Post, die Teile des Geschäfts ebenfalls in günstiger operierende und schlechter tarifierte Gesellschaften verlagert hat, ist die finanzielle Situation bei der Lufthansa nämlich alles andere als rosig.

Der laufende Geldzufluss reicht in den kommenden Jahren kaum aus, um die bestellten Flugzeuge nebst Innenausstattung zu bezahlen. Mögliche Investitionen wurden ohnehin schon auf 2,5 Milliarden Euro

pro Jahr gedeckelt. Auch die Dividende für die Aktionäre wurde für das vergangene Jahr gestrichen – wieder einmal.

Noch düsterer steht es um den Börsenwert des Konzerns. Zur Jahrtausendwende gehörte die Lufthansa nach Singapore und American Airlines zu den wertvollsten Fluglinien der Welt. Heute landet sie auf einem der letzten Plätze – gleich hinter der US-Gesellschaft Jet Blue (siehe Grafik Seite 64). Gut möglich, dass die Lufthansa im September sogar aus der Topliga der deutschen Großunternehmen fliegt, dem Deutschen Aktienindex Dax.

Vielleicht wäre es Exfinanzminister Waigel ja gelungen, den Flugzeugführern den Ernst der Lage klarzumachen. Dazu wird es nun nicht mehr kommen.

Spohr will den Ausgang der parallel schwelenden Tarifkonflikte mit den Piloten, Flugbegleitern und Bodenangestellten der Lufthansa ohnehin nicht mehr abwarten. Stattdessen schafft er Fakten – und düpiert die Arbeitnehmervertreter damit zusätzlich.

Noch vor zwei Jahren wurde ihnen und dem erstaunten Publikum der Billiganbieter Germanwings als Musterbeispiel für das neuartige Sparbewusstsein im Unternehmen angepriesen. Der Ableger übernahm sukzessive alle dezentralen Deutschland- und Europastrecken der Lufthansa abseits der großen Umsteigedrehscheiben



Lufthansa-Chef Spohr
Nächste Stufe der Eskalation

in Frankfurt und München. Zuletzt machte er sogar Gewinn.

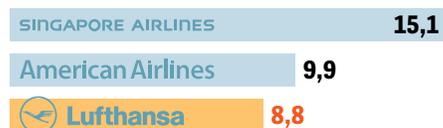
Trotzdem soll er nun schon wieder abgewickelt und der neuen Zweitmarke Eurowings zugeordnet werden. Hintergrund ist, dass die Germanwings-Piloten noch immer nach dem teureren Konzerntarifvertrag bezahlt werden. Bei Eurowings liegen die Pilotengehälter deutlich darunter.

Bereits Ende des Jahres sollen deshalb die ersten 140 Germanwings-Flugzeugführer zurück zur Lufthansa wechseln. Sie soll sich auf einträgliche Langstreckendienste spezialisieren. Die Maschinen, auf denen die Germanwings-Piloten bislang eingesetzt waren, werden nach Wien an die neue Eurowings-Basis überstellt und in Österreich zugelassen. Auch in den darauffolgenden Jahren sollen nach und nach jeweils gut ein halbes Dutzend weitere Jets in Österreich oder Drittländern andocken – ohne die dazugehörige Belegschaft. Sie

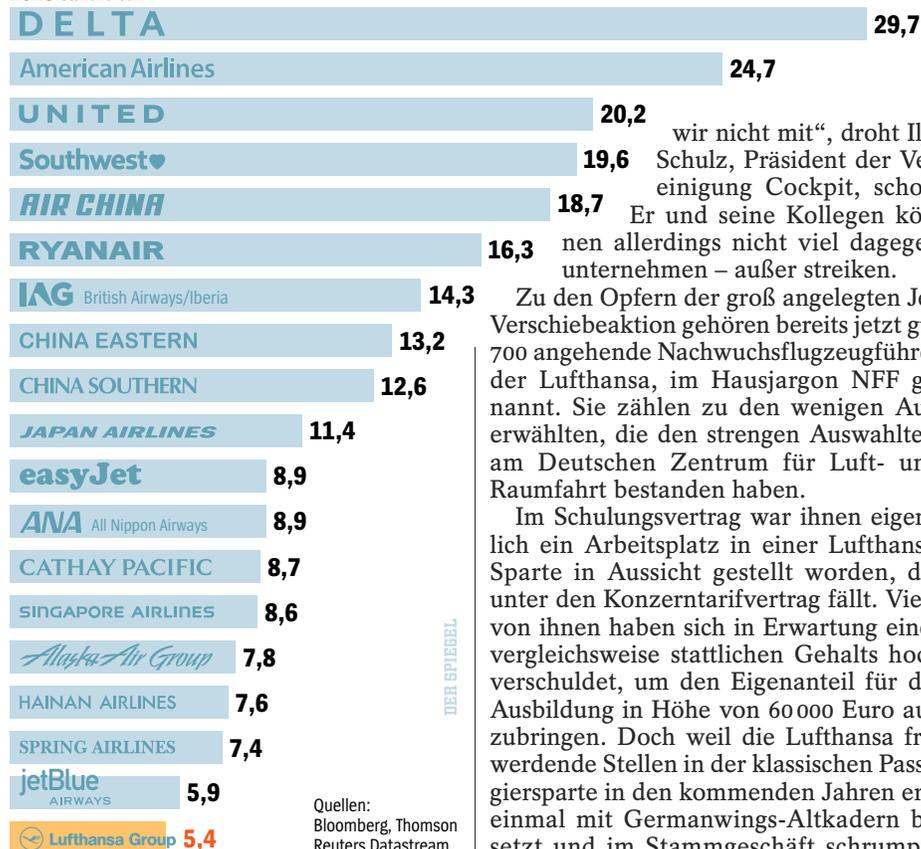
Abgehängt

Die größten Fluggesellschaften 2000 und 2015 im Vergleich, Börsenwert in Milliarden Euro

2000 Stand: 3. Januar



2015 Stand: 9. Juli



Quellen: Bloomberg, Thomson Reuters Datastream

kehrt zur Mutter zurück und wird durch günstigeres Personal vor Ort ersetzt.

Geht es nach Spohr, soll die Flotte des Billigablegers der Lufthansa schon bald auf mehr als hundert Jets wachsen. Wer den neuen Unternehmensteil führen soll, steht noch nicht fest. Als potenzielle Kandidaten gelten der langjährige Konzernmanager Karl Ulrich Garnadt und sein Vorstandskollege Harry Hohmeister. Er leitete früher die Lufthansa-Beteiligung Swiss.

Spohrs Vorgänger hätten einen solchen Schritt, wie ihn der Lufthansa-Chef nun plant, nicht einmal zu denken gewagt. Doch die Zeiten ändern sich – und damit auch das Wettbewerbsumfeld und die Methoden der Lufthansa.

Für den Konzern bringt die Metamorphose der Germanwings zu Eurowings gleich mehrere Vorteile. Seit die Lufthansa ihre neu erworbene Tochter Austrian Airlines 2012 handstreichartig auf deren Regionaltochter Tyrolean verschmolz, sind die Gehälter für das fliegende Personal dort deutlich gesunken. Davon will die Mutter nun über ihr Billigvehikel Eurowings profitieren. Hinzu kommt: Da die Maschinen künftig eine österreichische Zulassung besitzen, sind sie dem Zugriff aufmüpfiger deutscher Gewerkschaften wie der VC oder der UFO (Unabhängige Flugbegleiter Organisation) entzogen. Deren Macht endet an der Staatsgrenze.

„Einen Export von Arbeitsplätzen nach Österreich oder in andere Länder machen

wir nicht mit“, droht Ilja Schulz, Präsident der Vereinigung Cockpit, schon.

Er und seine Kollegen können allerdings nicht viel dagegen unternehmen – außer streiken.

Zu den Opfern der groß angelegten Jet-Verschiebeaktion gehören bereits jetzt gut 700 angehende Nachwuchsflugzeugführer der Lufthansa, im Hausjargon NFF genannt. Sie zählen zu den wenigen Ausgewählten, die den strengen Auswahltest am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt bestanden haben.

Im Schulungsvertrag war ihnen eigentlich ein Arbeitsplatz in einer Lufthansa-Sparte in Aussicht gestellt worden, die unter den Konzerntarifvertrag fällt. Viele von ihnen haben sich in Erwartung eines vergleichsweise stattlichen Gehalts hoch verschuldet, um den Eigenanteil für die Ausbildung in Höhe von 60 000 Euro aufzubringen. Doch weil die Lufthansa frei werdende Stellen in der klassischen Passagiersparte in den kommenden Jahren erst einmal mit Germanwings-Altakadern besetzt und im Stammgeschäft schrumpft,

hängen sie in der Warteschleife, manche von ihnen schon seit mehreren Jahren.

Als sie anfangen, hieß es noch, die Lufthansa-Klassikflotte solle deutlich wachsen. Davon ist inzwischen keine Rede mehr. Stattdessen könnte sie nach Aussagen Spohrs sogar schrumpfen, von derzeit rund 320 auf bis zu 250 Maschinen – mit erheblichen Konsequenzen. Stagniert der Flugzeugpark, verringert sich für die verbliebenen Piloten die Chance, zum Kapitän aufzurücken. Gleichzeitig steigen die Personalkosten, weil das Korps zusammen immer älter und damit teurer wird.

In ihrem Frust veranstalteten knapp 200 Cockpitanwärter am Donnerstag vergangener Woche vor der Lufthansa-Verkehrsfliegerschule in Bremen eine Protestdemonstration. Ohne großen Erfolg: Konzernchef Spohr, der in der Nähe war und eine Abordnung kurz empfang, riet den Youngstern, sich bei einem Firmenableger zu bewerben, der nicht unter den Konzerntarifvertrag fällt und bessere Wachstumsaussichten hat.

Einige sind seinem Rat schon gefolgt. Andere wollen vorerst weiterkämpfen – so wie ihre großen Vorbilder bei der VC.

In den kommenden Tagen dürften deren Funktionäre erst einmal die Taktik besprechen und sich den Rückhalt ihrer Kollegen sichern – mit einer groß angelegten Informationsoffensive. Allein 6 Mitglieder in der 16-köpfigen Tarifkommission sind neu gewählt. Sie werden die Chance, sich zu profilieren, sicher nutzen wollen.

Vielleicht kommt die ja schneller als gedacht. Denn auch der Konflikt der Lufthansa mit der Kabinengewerkschaft UFO ist noch nicht beigelegt. Bis zum 24. Juli wollen die UFO-Vertreter sondieren, ob nach der geplatzten Schlichtung um die Alters- und Übergangsvorsorge ihrer Berufsgruppe Aussicht auf eine Einigung besteht. Sollte das nicht der Fall sein, schließt UFO-Chef Nicoley Baublies erneute Streikdrohungen nicht aus.

Die Lufthansa könnte deshalb schon bald eine Premiere der besonderen Art erleben: Wohl zum ersten Mal in der Geschichte des Konzerns würden zwei Gewerkschaften parallel zur Arbeitsniederlegung aufrufen.

Um einen maximalen Effekt zu erzielen und die eigene Streikkasse zu schonen, könnten die Piloten an ungeraden Wochentagen, die Flugbegleiter wiederum am Dienstag, Donnerstag und Samstag streiken. Der Sonntag wäre ausgenommen. Und die Lufthansa mit der Ausarbeitung von Ersatzflugplänen vermutlich mächtig gefordert, wenn nicht sogar überfordert.

Noch sind das alles Planspiele. Eines steht wohl bereits jetzt fest: Der Lufthansa droht der heißeste Sommer in ihrer 60-jährigen Unternehmensgeschichte.

Dinah Deckstein