Airbus A340-300 der Lufthansa am Flughafen Frankfurt

City-Hopper über dem Atlantik

Lufthansa Hat sich Konzernchef Carsten Spohr mit seinem neuen Langstreckensparmodell verzockt? Altgediente Piloten warnen vor erheblichen Sicherheitsrisiken.

Die Idee von Lufthansa-Chef Carsten Spohr ist gewagt. Freundlich ausgedrückt. Andere sagen: Sie ist gefährlich.

Ab Ende September, so der Plan, sollen einige Fernziele, die sich für die Lufthansa nicht mehr rechnen, mit alten Jets angeflogen werden, die der Konzern in der Bilanz längst abgeschrieben hat. Es sind Flugzeuge vom Typ Airbus A340-300, außen am Leitwerk prangt, wie gewohnt, das Kranich-Signet.

Doch wo Lufthansa draufsteht, wird nur noch teilweise Lufthansa drin sein. Im Cockpit werden statt der teuer bezahlten – und erfahrenen – Langstreckenpiloten der Mutterfirma weniger gut bezahlte – und im Interkontinentalverkehr wenig erfahrene – Flugzeugführer der Kurzstreckentochter Cityline sitzen.

Der Vorteil für das Unternehmen: Die Frauen und Männer verdienen rund ein Viertel weniger als die Konzernkollegen. Das Risiko: Sie sind bislang überwiegend innerhalb Europas unterwegs und fliegen kleinere Maschinen vom Typ Bombardier oder Embraer.

Spohrs Idee läuft intern unter dem Codenamen „Jump“, was nach einem Sprung nach vorn klingen soll. In Wahrheit ist es ein Sparprogramm, das die bisherige Sicherheitsdoktrin des Konzerns infrage stellt – so zumindest sehen es manche Langstreckenpiloten der Lufthansa.

In ihren vertraulichen internen Foren werden die Flugzeugführer deutlich. „Was hier passiert“, rügt ein langjähriger A340-Kapitän, „entspricht nicht unserer bisherigen Sicherheitskultur und sollte dringend gestoppt werden.“

Das Dumme für Spohr ist, dass er auf die Hilfe der Altpiloten angewiesen ist. Damit Jump läuft, müssen bis zum nächsten Frühjahr knapp 200 City-Hopper in einer Art Crashkurs die Fernstreckentauglichkeit erwerben und von Kollegen der Mutter unterstützt werden.

Doch einigen der Langstreckenneulinge fällt die Umstellung offenbar schwer, und sie müssen Extrarunden im Simulator absolvieren. Nun sucht die Geschäftsführung unter den bisherigen Langstreckenpiloten nach bis zu 80 Freiwilligen. Sie sollen die Novizen in den ersten Monaten auf ihren Flügen nach Nairobi, Mauritius oder ins mexikanische Cancún begleiten und ihnen mit Rat und Tat zur Seite stehen.

„Wir laden Sie ein, Ihr Wissen und Ihre Erfahrung mit den Kollegen der Cityline zu teilen und sie dabei zu unterstützen“,

FOTO: HADY KHANDANI / PICTURE ALLIANCE / DPA

das Projekt „auf eine von Anfang an solide Basis zu stellen“, heißt es in einem Aufruf der Flugbetriebsleitung, dem obersten Management der Pilotenschaft.

Bislang trudeln Bewerbungen allerdings eher spärlich ein. Stattdessen erntet die Geschäftsführung mit ihrem Vorstoß geharnischte Kritik. „Sollen wir dazu beitragen, unsere Arbeitsplätze selbst abzuschaffen?“, fragt ein Lufthansa-Pilot im hauseigenen Cockpit-Forum. Ein Kollege von ihm bekennt, er sei „noch nie so sauer auf die Firma“ gewesen.

Einerseits geht es in dieser Auseinandersetzung um Besitzstände der Piloten, die seit Monaten auch mithilfe von Streiks erbittert um ihre Privilegien kämpfen. Sie wehren sich dagegen, durch eine billigere konzerninterne Konkurrenz ausgetauscht zu werden. Andererseits geht es aber auch um die Frage: Riskiert Spohr für sein Sparprogramm den Ruf der Lufthansa, in Fragen der Flugsicherheit kompromisslos zu sein?

Eine Lufthansa-Sprecherin dementiert das entschieden. „Sicherheit ist unsere DNA“, erklärt sie. Die Qualitätsstandards der Lufthansa würden in allen Flugbetrieben eingehalten, betont sie. Außerdem würden die Cityline-Piloten nach denselben strengen Richtlinien geschult wie das Stammpersonal.

Doch die Sicherheitsfrage ist die Achillesferse des Projekts Jump. Das war bereits das Fazit einer 20-köpfigen Taskforce aus Spezialisten der Trainings- und Flugsicherheitsabteilungen des Konzerns. Sie hatten das geplante Modell analysiert und die mangelnde Langstreckenerfahrung der Cityliner als Risiko identifiziert. Ihre Forderung war deutlich: Ohne fachliche Begleitung und Beratung durch altgediente Lufthansa-A340- oder -A330-Kapitäne und -Kopiloten dürften die Jets nicht abheben.

Ein Flug über Kontinente oder Ozeane hinweg sei nicht mit einem Hopping zwischen Berlin und Düsseldorf zu vergleichen, sagen langjährige Lufthansa-Langstreckenkapitäne. In vielen afrikanischen oder südamerikanischen Ländern, berichtet einer von ihnen, gebe es eine mangelhafte Luftraumüberwachung. Teilweise erfolge der Sprachverkehr noch über Kurzwellensender. „Es gibt Länder, da lassen Fluglotsen Sie gegen einen Berg fliegen, wenn Sie sich nicht wehren“, erzählt er.

Ob ein Funkfeuer intakt oder kaputt ist, erfahre der Pilot meist erst kurzfristig, nämlich dann, wenn er längst darüber hinweggeflogen ist. „Wer darauf nicht ausreichend vorbereitet ist, gerät schnell in Panik.“

Selbst im Transatlantikverkehr, der als vergleichsweise sicher und gut überwacht gilt, lauern ungeahnte Gefahren. Anfänger sind die hohe Verkehrsdichte über dem US-Luftraum nicht gewohnt. Zudem sprechen die Lotsen in den USA zuweilen ein Kauderwelsch, das selbst mit einem Sprechfunkzeugnis in der Tasche nur schwer zu verstehen ist.

„Es gibt Länder, da lassen Fluglotsen Sie gegen einen Berg fliegen, wenn Sie sich nicht wehren.“

Im traditionellen Lufthansa-Langstreckengeschäft kann in solchen Fällen zumeist der ältere Kapitän als Übersetzer für den Kopiloten fungieren. Bei den Cityline-Piloten ist das schwer möglich, da alle gleichzeitig mit dem Einsatz auf Fernrouten beginnen und schon nach dem Absolvieren von nur 300 Flugstunden loslegen sollen. Ängstlichen Passagieren dürfte bei dieser Vorstellung grausen.

Zum Vergleich: Ein durchschnittlicher Lufthansa-Cockpitmitarbeiter bringt es auf knapp dreimal so viele Stunden – pro Jahr. Manche haben mehr als 10 000 Flugstunden auf dem Buckel.

Jump könnte in einer peinlichen Blamage enden, wenn sich die Lufthansa-Altkader in großem Stil weigern, ihren Cityline-Kollegen beizustehen. Bei der Lufthansa gibt man sich gelassen. Die Ausschreibung laufe schließlich noch, erläutert die Sprecherin, man gehe „von ausreichend qualifizierten Bewerbungen aus“.

Als wären die Probleme bei Jump noch nicht schlimm genug, hakt es nun auch noch bei der Umstellung auf die Billigplattform Eurowings. Schon bald soll die Marke Germanwings verschwinden und durch Eurowings ersetzt werden. Doch es kommt zu Verzögerungen bei der Ausbildung von Eurowings-Cockpitpersonal.

Ein Großteil der Eurowings-Piloten hat für den Regionalflieger Bombardier CRJ trainiert. Um künftig größere Maschinen vom Typ Airbus A320 fliegen zu dürfen, müssen sie ebenfalls ein spezielles Cockpittraining durchlaufen. Lufthansa bestätigt, dass es dabei „aufgrund von hohen internen Anforderungen an die Ausbilder und die umfangreiche Ausbildung“ zu Verzögerungen gekommen sei. Zeitweise müssen sogar neue Jets am Boden stehen – weil das Personal fehlt. Air Berlin hilft aus, damit in den flugintensiven Sommermonaten keine Flüge gestrichen werden müssen.

Jump, Eurowings, ungelöste Tarifauseinandersetzungen – hat sich Konzernchef Spohr zu viel vorgenommen?

Bis Ende dieser Woche war noch unklar, wie es weitergeht und ob der Konzern das Jump-Experiment auch startet, wenn sich deutlich weniger als die avisierten 80 Cockpitentwicklungshelfer aus der Stammtruppe melden. Bei der Lufthansa heißt es, man gehe davon aus, dass die Flüge wie geplant ab Herbst beginnen können.

Vielleicht einigen sich Spohr und seine Pilotenkollegen im letzten Moment ja doch noch auf einen Kompromiss. Bereits Ende Juli hatte die Gewerkschaft der Flugzeugführer der Geschäftsleitung Entgegenkommen signalisiert, nachdem frühere Verhandlungen zu Jump im Herbst vergangenen Jahres gescheitert waren. Ihre Mitglieder, so die Funktionäre der Vereinigung Cockpit (VC), seien bereit, für das gleiche Geld etwas länger zu arbeiten. Im Gegenzug müsse die Geschäftsführung allerdings auf den Einsatz von angelernten Cityline-Kollegen in den A340-Jets bis auf wenige Ausnahmen verzichten.

Spohr steht vor einer schwierigen Entscheidung. Willigt er ein, stehen zahlreiche Cityline-Piloten, die sich schon auf spannende Trips in die Ferne gefreut hatten, auf der Straße. In ihrer alten Firma gibt es nicht mehr genug Jobs für sie.

Lehnt der Lufthansa-Chef das Angebot der Piloten ab und schickt er die Kurzstreckenspezialisten notfalls allein auf die Langstrecke, würde der gute Ruf der Fluglinie leiden.

Spohr bliebe am Ende wohl nur eines übrig: Er müsste das Jump-Experiment beenden, bevor es richtig begonnen hat.

Dinah Deckstein, Martin U. Müller

Schwieriges Upgrade

Airbus A340-300
Langstreckenjet, den CityLine-Piloten künftig fliegen sollen

Länge	63,7 Meter
Spannweite	60,3 Meter
Max. Startgewicht	271 Tonnen
Sitzplätze	335*
Reichweite**	12 700 km

Bombardier CRJ900
CityLine-Kurzstreckenjet

Länge	36,4 Meter
Spannweite	24,9 Meter
Max. Startgewicht	38 Tonnen
Sitzplätze	86
Reichweite**	2440 km

*Typische Sitzzahl bei zwei Klassen; **bei voller Auslastung