

# Aus für die Elitetruppe

**Lufthansa** Konzernchef Spohr will die Pilotenausbildung im Konzern reorganisieren – mithilfe der Tochter Swiss und einer neuen Gesellschaft.

Der 2. Juli 2015 dürfte vielen Pilotenanwärtern der Lufthansa noch lange in Erinnerung bleiben – und zwar in denkbar schlechter. Gut hundert NFF, wie die Nachwuchsflugzeugführer intern genannt werden, hatten sich an diesem Tag vor ihrer Ausbildungsstätte, der Bremer Verkehrsfliegerschule, versammelt, um für ihren Anspruch auf einen Job im Konzern zu demonstrieren.

Mit Transparenten zogen die jungen Leute anschließend durch den Flughafen-terminal zur Halle, wo die Schulungsmaschinen stehen. Einige Teilnehmer warten schon mehrere Jahre auf eine Stelle bei der Lufthansa. Doch die schrumpft im Stammgeschäft und stellt Piloten nur noch bei Ablegern wie der neuen Billigfluglinie Eurowings ein – zu deutlich schlechteren Konditionen.

„Angelockt, abgezockt, Einstellung abgeblockt“, mit dieser Parole machten die jungen Leute ihrem Unmut auf einem der mitgeführten Plakate Luft – in Anspielung auf die Ausbildungskosten, zu denen jeder einen Eigenanteil von zuletzt 70 000 Euro beisteuern muss.

Konzernchef Carsten Spohr weilte an dem Tag ebenfalls in Bremen und empfing im Anschluss sogar eine Delegation der Demonstranten. Hoffnung auf einen gut dotierten Job im Stammhaus machte er den NFF-Abgesandten nicht.

Den wird es auch in Zukunft nicht geben. Spohr hat ganz andere Pläne, wie aus einem Schreiben hervorgeht, das am Donnerstag vergangener Woche unter anderem an Mitarbeiter der Bremer Flugschule ging: Spohr will das gesamte althergebrachte System der Pilotenrekrutierung an der Bremer Ausbildungsstätte abschaffen.

Nur knapp eine Woche nach der Protestaktion erteilte der Vorstand am 7. Juli einem Team unter

Führung der Schweizer Tochter Swiss den Auftrag, Flugzeugführer nach einem einheitlichen Verfahren zu rekrutieren – ohne den NFF-Status als Warteposition vor dem Einstieg in ein Lufthansa-Cockpit.

Dass die Swiss die Oberhand haben soll, dürfte kein Zufall sein; sie bietet derzeit schon vielfältige Kurse an, zum Teil fernab des Stammgeschäfts. Teamwork-Seminare für Chirurgen oder Business-Benimmkurse gehören ebenso zum Repertoire wie Flugangstseminare oder Erste-Hilfe-Kurse. Sogar für Fragen der Nagelpflege oder Strategien zur Bekämpfung hartnäckigen Schwitzens können externe Kunden die Swiss-Trainer buchen.

Ganz nach dem Geschmack von Konzernchef Spohr dürfte auch die Sparsamkeit der Schweizer Tochter sein. Statt einen neuen Flugsimulator zu kaufen, rüstete sie zuletzt einen Airbus-Simulator einfach zu einem Boeing-Cockpit um.

Was die Zürcher mithilfe ihrer deutschen Kollegen genau planen, steht noch nicht fest und soll erst in einer weiteren Vorstandssitzung beschlossen werden. Eines zeichnet sich schon jetzt ab: Das seit Jahrzehnten praktizierte Modell der Lufthansa, über strenge Eignungstests und Exklusivschulungsverträge NFF als eine Art

Elitetruppe fest an sich zu binden, gehört der Vergangenheit an. Klar ist auch: Was unter dem Arbeitstitel „NewCo Training“ alles geplant ist, bedeutet eine tiefe Zäsur, die möglichen Folgen sind noch gar nicht abzusehen.

Spohr und seine Kollegen möchten schon bis zum 1. Januar eine neue Gesellschaft gründen, in welche die bisherigen Aus- und Fortbildungsstätten der Lufthansa und der Swiss eingebracht werden sollen, darunter Flugschulen und Simulatoren. Die Firma soll auch alle Mitarbeiter dieser Bereiche aufnehmen. Ob das ohne Zustimmung des Aufsichtsrats möglich wäre, ist intern umstritten.

„Der Sitz sowie die Standorte des neuen Unternehmens sollen ausschließlich nach betriebswirtschaftlichen Kriterien festgelegt werden“, heißt es in der Mitarbeiter-Info. Als mögliche Adresse für die Zentrale ist schon jetzt Wien im Gespräch, wohl unter anderem deshalb, weil dort der neue Billigableger Eurowings residiert.

Aus dem Absolventenpool der neuen Ausbildungsstätte sollen sich nicht nur die Flugbetriebe des Konzerns bedienen. Die Lufthansa will gleichzeitig ihr Geschäft mit externen Kunden ausweiten.

„Ziel (...) ist es, ein international aufgestellter, wachstums- und wettbewerbsfähiger sowie profitabler Trainingsanbieter zu sein“, heißt es in dem Rundschreiben, und das „zu benchmarkfähigen Kosten für den Drittmarkt“.

Übersetzt bedeutet das, dass sich die Lufthansa den Standards anderer Billigfluglinien anpassen will. Einige von ihnen übernehmen überhaupt keine Ausbildungskosten für ihre Piloten.

Für die Nachfolger der aktuellen NFF-Generation sind das keine guten Nachrichten. Ihnen könnte es bald noch schlechter gehen als ihren Vorgängern. Während die nur einen Teil der rund 200 000 Euro teuren Ausbildung übernehmen müssen, könnte künftigen Bewerbern sogar eine deutlich höhere Belastung drohen. Denn der Lufthansa-Vorstand hat der NewCo-Training-Planungsgruppe ausdrücklich aufgegeben, „das bestehende Finanzierungsmodell“ zu ändern.

Ein Lufthansa-Sprecher wiegelt ab. Womöglich, meint er, könne auf eine Eigenbeteiligung der Flugschüler in Zukunft ja sogar komplett verzichtet werden. Voraussetzung sei allerdings, dass die Berufsanfänger bei der Vergütung Zugeständnisse machen.



**Airbus-A320-Simulator:** „Angelockt, abgezockt“

Dinah Deckstein, Martin U. Müller