

„Das können nur wir“

Passagechef Carsten Spohr über Ziele und Herausforderungen der neuen Germanwings



„Bei einigen Kunden müssen wir sicher noch Überzeugungsarbeit leisten“, sagt Carsten Spohr. Er ist aber optimistisch, dass die neue Germanwings auch sie überraschen wird.

Foto: Rolf Bewersdorf

Warum übernimmt Germanwings den dezentralen Verkehr von Lufthansa?

Seit zehn Jahren sind wir im dezentralen Verkehr mit Verlusten unterwegs, die nicht länger tragbar sind. Uns blieben zwei Alternativen: die Kosten im Lufthansa-Direktverkehr radikal zu reduzieren oder die günstigere Plattform von Germanwings zu nutzen. Wir haben uns für den zweiten Weg entschieden, weil wir ihn für erfolgreicher halten. Uns allen muss aber klar sein: Das wird unser letzter Versuch, dieses Segment in die schwarzen Zahlen zu bringen.

Hand aufs Herz: Glauben Sie, Geschäftsreisende werden gern mit Germanwings fliegen, wenn sie bisher Lufthansa gewählt haben?

Wir müssen sicher bei einigen Kunden noch Überzeugungsarbeit leisten. Ich bin aber sehr optimistisch, dass die neue Germanwings auch sie positiv überraschen wird.

Weil...?

...das neue Konzept ihre Ansprüche erfüllen wird. In den Reihen eins bis drei bietet die neue Germanwings ein Produkt an, das nah an unsere Business Class herankommt: 32 Zoll Sitzabstand, freier Mittelplatz, optische Trennung zur Economy, Snacks inklusive – um nur ein paar Details

zu nennen. Viele Reiseregeln verbieten innereuropäisch Business-Class-Tarife. In den Reiseregeln der Firmen wird ein ‚Best-Seat‘ der Germanwings immer noch ein Economy-Tarif sein und ist damit für alle Geschäftsreisenden buchbar.

Was sagen Sie Kunden, die sich trotzdem als Passagier zweiter Klasse fühlen?

Die Alternative muss uns allen klar sein: Wir könnten den Status quo nicht fortsetzen. Intern wie extern gilt: Nur profitable Arbeitsplätze sind sicher – und auch nur profitable Strecken können wir langfristig bedienen. Wir sind überzeugt, dass wir mit dem neuen Produkt sowohl unsere Kunden überzeugen und zugleich wirtschaftlich erfolgreich sein können.

Die Germanwings war bisher auch nicht kostendeckend. Wie gelingt das künftig?

Es gibt zwei wirtschaftliche Effekte bei der neuen Germanwings. Zum einen deutliche Synergien durch ausreichende Größe. Heute wissen wir: Man kann mit 30 Flugzeugen keine Low-Cost-Airline betreiben. Zum anderen wird Germanwings durch die Stärke und die Vertriebskraft der Marke Lufthansa ihre Revenues weiter steigern können. Daher positio-

niert sich Germanwings im Markt künftig stärker als Teil der Lufthansa Group – eben ein „best of both worlds“.

Inwieweit trägt Germanwings zu den geplanten SCORE-Zielen bei?

Die Zusammenlegung von Germanwings und dem Direktverkehr der Lufthansa ist das größte SCORE-Projekt der Passage. Wir erwarten einen Ergebnisbeitrag von 200 Millionen Euro. 1000 Stellen werden zu Germanwings verlagert. Diese addieren sich zu den 2000 Stellen, Bord und Boden, die wir in der Passage unter anderem durch Kapazitätsmaßnahmen, Verschlankung des Vertriebs sowie Abbau in der Administration reduzieren werden.

Heißt das, dass wirklich 1000 Mitarbeiter von Lufthansa zu Germanwings wechseln werden?

Den Übergang verhandeln wir derzeit mit den einzelnen Mitarbeiter-Gruppen. Wir wollen uns zum Beispiel mit der Vereinigung Cockpit darauf verständigen, dass 250 Piloten, die heute bei Lufthansa angestellt sind, künftig bei Germanwings eingesetzt werden, um weitere Überhänge bei der Passage zu vermeiden.

Und was bedeutet das für die Kabine?

Die Kabine von Germanwings wächst um insgesamt 800 Stellen. Wird das Schlichtungspaket angenommen, entfällt ein Teil auf die freiwilligen Wechsel zu Germanwings. Weitere 300 sind die Kollegen, die heute bei Aviationpower angestellt sind. Dann noch fehlende Crewmitglieder wird Germanwings neu einstellen.

Bisher hieß es, eine erfolgreiche Umsetzung hinge stark davon ab, ob sich Lufthansa mit den Tarifpartnern einigt. Was, wenn das misslingt?

Ich bin davon überzeugt, dass auch unsere Tarifpartner verstehen, dass dieses Projekt ein wesentlicher Erfolgsfaktor für unsere Zukunftsfähigkeit in Europa ist. Daher bleibe ich optimistisch, dass wir uns einigen werden. Finden wir keine Lösung, führt am Schrumpfen der Passage um weitere Flugzeuge kein Weg vorbei.

Kommt das nicht sehr spät? Der dezentrale Verkehr ist ja schon lange nicht mehr profitabel.

Der Druck durch die zurückgehenden Ergebnisse im Interkont-Verkehr hat die Schraube noch mal angezogen. Und: Die Geschäftssegmente im Low-Cost-Bereich und bei den Netz-Carriern haben sich bei Produkt und Vertrieb angenähert. Erst jetzt ist es sinnvoll, den

Sprung zu wagen. Und noch sind wir in einer so starken Position, dass wir solche Veränderungen selbst anstoßen können. Ich erlebe die neue Germanwings als große Chance, unsere Position in Europa zu festigen, indem wir die Stärken beider Marken und Systeme kombinieren. Das können nur wir.

Wann wird Germanwings die ersten Flüge von Lufthansa übernehmen?

Ab 1. Januar werden Flugzeuge im Auftrag der Germanwings eingesetzt – aber mit Lufthansa-Flugnummer, -Produkt und -Crews. Für Passagiere und Mitarbeiter wird sich zunächst also wenig ändern. Erst ab 1. Juli werden zunächst in Hamburg oder Berlin Flugzeuge und Crews zu Germanwings-Produkt und -Marke wechseln. Nach dieser Systematik haben wir in Stuttgart bereits Strecken umgestellt, für Düsseldorf ist es für den Winter 2013/14 geplant.

Was heißt das für die Stationen – haben wir künftig etwa in Hamburg Lufthansa- und Germanwings-Mitarbeiter?

Klar ist: Wir müssen die Kosten unserer Stationsleistungen deutlich senken, um auch im Low-Cost-Bereich wettbewerbsfähig zu sein. Die Sorge der Stationsmitarbeiter ist mir bewusst. Diesen Übergang müssen wir daher gestalten. Gespräche zwischen den Betriebspartnern und den Stationsleitungen sind im Gange.

Was heißt das konkret?

Die Germanwings wird zukünftig auch an den deutschen Stationen die Stationsleistungen ausschreiben. Lufthansa-Stationen werden sich darauf bewerben. Bieten sie zu marktgerechten Kosten mit, dann bekommen sie sicherlich den Zuschlag. Damit folgen wir einem gesamteuropäischen Trend.

Wird Lufthansa alle dezentralen Strecken an Germanwings übertragen oder sich ‚Sahnestücke‘ vorbehalten?

Nein, wir bleiben bei unserer Entscheidung, alle dezentralen Dienste nach heutiger Planung bis 2014 an Germanwings zu übergeben.

Interview: Mirjam Eberts

■ „Wir können den Status quo nicht fortsetzen“

■ „Erst jetzt ist es sinnvoll, den Sprung zu wagen“