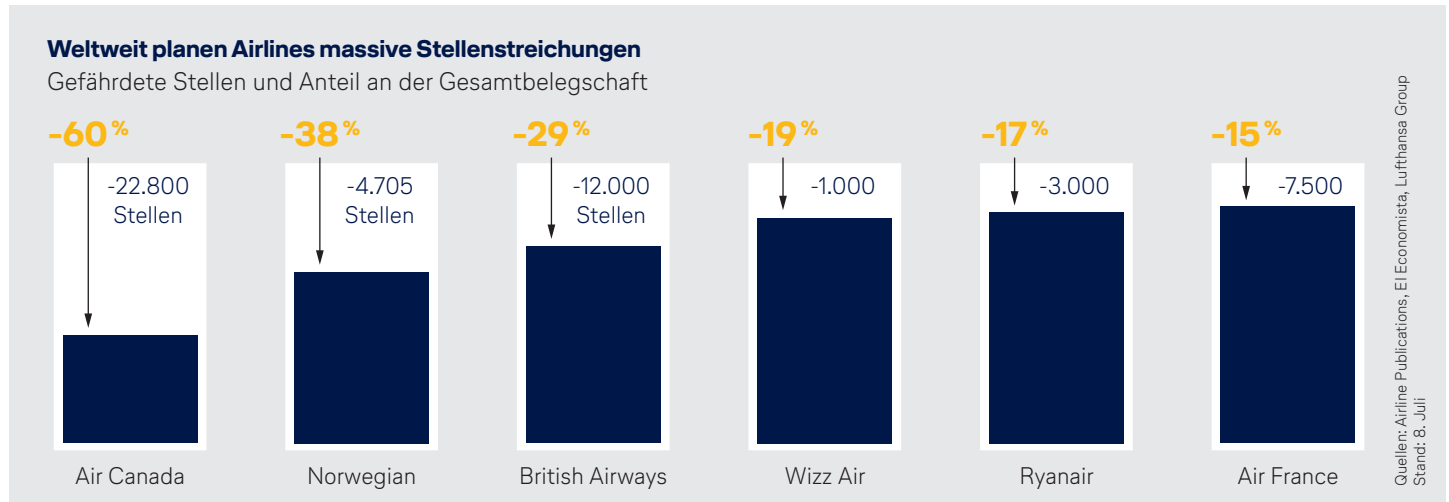


Nach der Stabilisierung

DER WEG INS „NEW NORMAL“

Eine Million Euro verliert die Lufthansa Group aktuell jede Stunde. Ende des Jahres wird der Verlust immer noch bei einer Million in 90 Minuten liegen. Das zeigt: Trotz staatlicher Stabilisierung ist der Weg noch weit – und er wird steinig.



Nach drei Rekordjahren hat die Corona-Pandemie Lufthansa in die größte Krise der Unternehmensgeschichte gestürzt. Innerhalb weniger Wochen stand fast die gesamte Flotte der Lufthansa Group am Boden. Einnahmen brachen weg, Kosten liefen weiter. Ohne das entschlossene Engagement von Parlament und Bundesregierung wäre die Existenz der Lufthansa unmittelbar bedroht gewesen. Das Stabilisierungspaket verschafft uns Liquidität und die Handlungsfähigkeit, auf die Erfolgsspur zurückzukehren. Doch dieser Weg ist kein Sprint, er ist ein Marathon.

Wir werden 2020 mit einem Minus von mehreren Milliarden Euro abschließen. Vor 2023 werden wir das Vorkrisenniveau nicht erreichen. Momentan stehen noch immer rund 600 von bisher 760 Flugzeugen am Boden, nächstes Jahr werden es noch 300 sein, 2022 voraussichtlich noch 200. Im Frühjahr 2021 planen wir, etwa 60 Prozent der üblichen Kapazität zu fliegen.

Lufthansa muss schlanker und effizienter werden. Die Transformation in die Zeit des „New Normal“ beginnt jetzt. Etliche Schritte sind beschlossen: Nach der Krise wird die Flotte der Lufthansa Group rund 100 Flugzeuge weniger zählen als 2019. Lufthansa wird Teilflotten reduzieren und Flugbetriebe bündeln. Die Lufthansa Airline soll eine eigenständige Gesellschaft werden. Vorstands- und Geschäftsführungsgremien des Konzerns werden verkleinert, die Anzahl der Führungskräfte um ein Fünftel reduziert. 1.000 Stellen sollen in der Lufthansa Verwaltung wegfallen.

Ziel dieser Beschlüsse: die rasche Rückführung der staatlichen Kredite und Einlagen. Denn das Stabilisierungspaket

ist kein Geschenk. Neun Milliarden Euro plus Zinsen müssen zurückgezahlt werden. Und das möglichst in drei Jahren. Denn dann steigt die Zinslast.

Damit das gelingt, muss Lufthansa sparen – mehr als je zuvor. Das erfordert große Anstrengungen aller Beteiligten und spürbare Einschnitte. Aufsichtsrat, Vorstand und Management verzichten auf Teile ihrer Vergütung. Die Dividenden für die Anteilseigner wurden für die Zeit der Krise ausgesetzt. Und auch die Beschäftigten wissen, dass jetzt alle an einem Strang ziehen müssen – so schmerzhaft es ist. Es wird lange dauern, bis die Nachfrage im Luftverkehr wieder gekanntes Niveau erreicht. Für die Lufthansa Group heißt das, dass es nach der Krise rechnerisch einen Überhang von mindestens 22.000 Vollzeitstellen gibt. Trotzdem will Lufthansa anders als viele Wettbewerber betriebsbedingte Kündigungen vermeiden. Dabei hilft Kurzarbeit enorm. Die Politik sollte dieses Instrument so lang wie möglich zur Verfügung stellen. Jeder Monat hilft, Entlassungen zu verhindern.

Noch wichtiger aber sind die Vereinbarungen mit unseren Tarifpartnern. Nur wenn mit den Gewerkschaften wirksame Krisenpakete mit neuen Arbeitszeitmodellen geschnürt werden, können Arbeitsplätze gesichert werden. Mit der Kabinengewerkschaft UFO haben wir bereits eine tragfähige Lösung gefunden. Mit der Vereinigung Cockpit sind die Gespräche auf gutem Weg. Und auch in den Verhandlungen mit Verdi setzen wir darauf, dass wir einen Weg finden, um gemeinsam Verantwortung zu übernehmen. Wenn all das gelingt, hat Lufthansa gute Chancen, aus der Krise gestärkt herauszufliegen.