

Warten auf Frankfurt

Morgen fallen im Lufthansa-Konzern Entscheidungen, welche die Swiss verändern können



Ungewisse Zukunft. Die Swiss hat in den letzten Jahren gut gearbeitet, ein Garant für die Zukunft ist dies aber nicht. Foto Keystone

Von Daniel Zulauf, Zürich

Die Spatzen pfeifen es schon lange von den Dächern, morgen Mittwoch ist es so weit. Der Lufthansa-Aufsichtsrat bestimmt den Nachfolger für Swiss-Chef Harry Hohmeister. Die Personalie wird hierzulande als heisses Thema gehandelt, aber wichtiger für die Zukunft der Schweizer Airline ist das, was an der vierteljährlichen Tagung des 20-köpfigen Leitungsgremiums sonst noch beschlossen wird.

Es geht um viel. 16 Monate nach seiner Einsetzung als Lufthansa-Chef drückt Carsten Spohr dem Konzern allseits sichtbar den eigenen Stempel auf. Der 49-jährige Ex-Pilot will der Gruppe eine neue Organisationsstruktur verpassen und die Fluggeschäfte sortiert nach Zielgruppen beziehungsweise nach Qualitätskriterien einer jeweils separaten Führung unterstellen. Dahinter verbirgt sich die Absicht, die verschiedenen Airlines und Vertriebskonzepte unter dem Konzerndach stärker zu verzahnen und letztlich vor allem Kosten zu sparen.

Die neue Organisation ist eine Fortsetzung der bereits im Dezember angekündigten Weichenstellungen, mit denen Spohr die führende Marktstellung der Lufthansa-Gruppe zu verteidigen gedenkt. Damals hatte der Konzern 2015 als Jahr der «neuen Lufthansa-Premium-Qualität» ausgerufen und unter anderem die Einführung der neuen «Premium Economy»-Klasse für den gehobenen touristischen Reiseverkehr in allen Interkontinentalflugzeugen der Kranichlinie angekündigt. Gleichzeitig wurde das sogenannte Wings-Konzept verabschiedet, nach dem der Lufthansa-Konzern ab Ende dieses Jahres kostengünstige Kurz- und Langstreckenflüge unter dem einheitlichen Markennamen «Eurowings» anbieten wird.

Abflug in die Billigsparte

Das Wings-Konzept basiert einerseits auf den bestehenden europäischen Streckennetzen der Lufthansa-eigenen Fluggesellschaften Eurowings und Germanwings. Andererseits wird es ergänzt durch ein neues Langstreckenangebot der Linie Sun Express, einem Gemeinschaftsunternehmen der Lufthansa und der Turkish Airlines.

Das Eurowings-Langstreckenangebot soll ab dem Flughafen Köln/Bonn zunächst für Florida und Ziele im Indischen Ozean und im südlichen Afrika gelten. Es ist die Antwort der Lufthansa auf die harte und wachsende Konkurrenz im Interkontinentalverkehr.

Eithad, Qatar und Emirates, die aufstrebenden Airlines aus den Golfstaaten, überschwemmen den europäischen Markt mit immensen Sitzkapazitäten und versuchen den Interkontinentalverkehr auf ihre eigenen Drehkreuze in Dubai und Doha zu lenken. Auch die Turkish Airline ist in der Offensive. In der Nähe von Istanbul wird in

vorussichtlich zwei Jahren der grösste Flughafen der Welt eröffnet.

Mit der Lufthansa und deren Schwestergesellschaften Swiss und Austrian besitzt der deutsche Konzern drei Airlines in der Premium-Klasse, die ihre interkontinentalen Linienverbindungen über ihre eigenen Drehkreuze in Frankfurt, München, Zürich und Wien organisieren. In der neuen Organisationsstruktur sollen diese drei Gesellschaften künftig an einen gemeinsamen Vorstand in Frankfurt berichten. Bislang waren die Verantwortlichkeiten im Vorstand für die sogenannte Lufthansa-Passage, das Passagiergeschäft der Kranichlinie, und für die Verbund-Airlines getrennt geregelt.



Harry Hohmeister.



Thomas Klühr.

Für die «Passage» zeichnet seit Mai 2014 der 58-jährige Lufthansa-Veteran Karl Ulrich Garnadt verantwortlich, während Swiss-Chef Hohmeister seit Juli 2013 in seiner zweiten Funktion als Lufthansa-Vorstand das Ressort Verbund-Airlines überblickt.

In den in Sachen Lufthansa gewöhnlich gut informierten deutschen Medien bestehen kaum Zweifel darüber, dass der Aufsichtsrat am Mittwoch die organisatorischen Veränderungen entlang den beschriebenen Linien tatsächlich beschliessen wird. Unklar ist indessen, wie die neuen Zuständigkeiten im Vorstand geregelt werden.

Bei der Swiss wünscht man sich innig, dass Hohmeister die Verantwortung für den Bereich Qualitätsairlines erhält. Der 51-Jährige hat den Ruf, in den vergangenen sechs Jahren als Swiss-Chef stets hartnäckig auf die operative Unabhängigkeit der Swiss im Lufthansa-Verbund gepocht zu haben. Er wäre damit sozusagen eine Versicherung an höchster Stelle für den Fortbestand der helvetischen Autonomie. Doch mit seiner Unabhängigkeitspolitik hat er sich in Frankfurt nicht nur Freunde gemacht.

Altgediente Lufthansaer bezeichnen den Manager als «Ehrgeizling» und als einen, der trotz mehr als 14-jähriger Zugehörigkeit zur Lufthansa AG nicht wirklich zum inneren Kreis gehört. Nachdem Hohmeister Ende der Neunzigerjahre die Lufthansa in Richtung Thomas Cook Airlines verlassen hatte, wurde er 2005 bei seinem Eintritt in die Swiss als Aussenstehender gesehen.

Hohmeisters Förderer Christoph Franz ist inzwischen weitergezogen und Lufthansa-Kenner bezweifeln, dass der Swiss-Chef mit Carsten Spohr eine ähn-

liche Beziehung aufbauen kann. Ein Beobachter meint vielmehr, Spohr könnte Hohmeister als potenziellen Herausforderer und Konkurrenten wahrnehmen und diesem bei der anstehenden Managementrochade nicht die gewünschte Aufgabe zuweisen. Als Vorstand und Leiter der neuen Premium-Plattform erwarten Kenner in Frankfurt deshalb Garnadt. Dieser weist mit der Lufthansa zwar finanziell weit schwächere Ergebnisse aus als sein Kollege bei der kleinen Swiss, doch gerade das macht den Linientreuen Garnadt unverdächtig. Nicht zuletzt bei den Lufthansa-Piloten hat die Swiss mit ihren rund 20 Prozent tieferen Löhnen keinen guten Stand.

Konkurrenz aus den Golfstaaten

Deshalb wird vermutet, dass der Aufsichtsrat Hohmeister am Mittwoch als Vorstand der neuen Billigsparte ankündigt wird. Mit einem Umsatz von rund zwei Milliarden Euro im Jahr ist der Bereich im Vergleich zur Premium-Sparte (21 Milliarden Euro) noch ein Zwanziger und sicher kein grosser Karriereprung für den Swiss-Chef. Was ein solcher Entscheid für die Swiss bedeuten würde, bleibt abzuwarten.

Die Schweizer Airline hat sich zehn Jahre nach ihrem Verkauf an die Lufthansa hervorragend entwickelt und die anfänglichen Warnungen vor einer Marginalisierung der Gesellschaft im Lufthansa-Verbund Lügen gestraft. Seit dem Eigentümerwechsel hat die Swissair-Nachfolgerin 26 neue Europa- und sechs neue Interkontinentalverbindungen eröffnet, 60 Prozent mehr Passagiere befördert und 1500 zusätzliche Stellen geschaffen. Zur Erneuerung der

Thomas Klühr ist Favorit für den Swiss-Posten

München. Im Rennen um die Nachfolge von Harry Hohmeister als Swiss-Chef gilt Thomas Klühr als Kronfavorit. Geht es nach dem Magazin *Der Spiegel*, ist dessen Wahl sogar schon besiegelt. Der 53-Jährige ist derzeit noch Leiter des südlichen Drehkreuzes der Lufthansa, des Hubs in München. Im Juli teilte der Konzern aber mit, dass er per 1. November von dem Posten abberufen werde, um «eine neue Vorstandsposition innerhalb der Lufthansa-Gruppe» zu übernehmen. Seit dieser Mitteilung erwarten die meisten Beobachter Klührs baldige Entsendung nach Zürich. Zuvor war meistens der Lufthansa-Vertriebschef Jens Bischof als aussichtsreichster Kandidat für Schweizer Aussenposten genannt worden. Der 49-Jährige machte zuletzt mit einer neuen Vertriebsstrategie von sich reden. Die Strategie zielt auf eine Umverteilung der Erlöse aus dem Ticketverkauf von den Reiseveranstaltern zu den Airlines ab. Damit machte sich Bischof bei den hiesigen Reisebüros nicht beliebt. dz

Flotte hat die Swiss seit 2009 rund sechs Milliarden Franken investiert und dies notabene auf die Rechnung der eigenen Bilanz. Eine solche Zukunft der Swiss erträumten sich vor zehn Jahren nur die grössten Optimisten.

Doch die Zukunft bleibt ungewiss. Der Lufthansa-Konzern wird die Sparschraube weiter anziehen müssen, um seine ungenügende Rentabilität zu verbessern. 2014 blieb das Riesenunternehmen mit seinen nahezu 120 000 Mitarbeitern und einem Jahresumsatz von über 30 Milliarden Euro nur knapp in der Gewinnzone. Das Konzernergebnis schmolz um 80 Prozent auf nur mehr 55 Millionen Euro zusammen, an eine Dividende war nicht zu denken.

Kein Wunder, sucht Spohr nun überall im Konzern nach brachliegenden Synergiepotenzialen. Inwieweit die Nutzung dieser Potenziale die Eigenständigkeit der Swiss tangiert, wird sich zeigen. Der Schaffhauser SVP-Nationalrat und Ex-Pilot Thomas Hurter glaubt: «Solange es der Swiss gut geht, wird sich die Lufthansa kaum einmischen.»

Diese Hoffnung hegt auch der Zürcher Flughafendirektor Stephan Widrig, wenn er feststellt: «Die Swiss ist für die Flughafen Zürich AG der wichtigste Partner. Ein Homecarrier ohne gute Basis am Boden funktioniert genauso wenig wie eine Homebase ohne erfolgreiche Airline.» Für Tobias Pogorevc, Finanzchef bei Helvetic Airways, steht ausser Zweifel: «Wenn die Lufthansa-Gruppe und mit ihr die Swiss die Herausforderungen in der Luftfahrt erfolgreich meistern will, müssen die Synergien im Konzern noch viel mehr ausgeschöpft werden. Sonst hat sie es schwer gegen die Konkurrenz der Airlines aus den Golfstaaten.» Nationale Befindlichkeiten hätten in diesem Konsolidierungsprozess wenig zu suchen, meint Pogorevc. «Letzten Endes spielt sich in Europa das Gleiche ab, was in den USA die grossen Fluggesellschaften bereits vor zehn Jahren durchgemacht haben: ein schmerzvoller Restrukturierungsprozess.»

Unbestritten ist allerdings, dass die Swiss und der Flughafen Zürich mit seinem interkontinentalen Streckennetz einen erheblichen Faktor für die Attraktivität der Schweiz als Standort für international tätige Unternehmen darstellen. Mit Blick auf diese volkswirtschaftliche Bedeutung der Swiss wurde beim Verkauf vor zehn Jahren auch die Swiss-Luftfahrtstiftung gegründet, welche die Beobachtung der Swiss im Lufthansa-Konzern unter diesem Aspekt zum Zweck hatte.

Die Stiftung wird dieser Tage in Übereinstimmung mit dem ursprünglichen Plan aufgelöst. Für die Zukunft werde es unumgänglich sein, dass der Bundesrat und das Bundesamt für Zivilluftfahrt auch über die weitere Entwicklung wachen werde, um Vorsorge zu treffen und gegebenenfalls reagieren zu können, stellte Moritz Leuenberger, der letzte Präsident der Stiftung, in seiner Schlussbilanz fest.

Detailhandel erholt sich nur langsam

Die Umsätze sind im Juli nur leicht gestiegen

Neuenburg. Die Umsätze des Detailhandels in der Schweiz sind im Juli im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen. Das reale Wachstum des Umsatzes ohne Treibstoffe betrug 0,7 Prozent, wie das Bundesamt für Statistik (BFS) gestern Montag mitteilte. Dabei verzeichnete der Nicht-Nahrungsmittelsektor ein reales Plus von 0,3 Prozent.

Mit Nahrungsmitteln, Getränken und Tabakwaren wurde eine Zunahme von 0,7 Prozent verbucht, wie die Zahlen des Bundesamtes für Statistik zeigen. Treibstoffe miteingerechnet gingen die Detailhandelsumsätze im Vergleich zur Vorjahresperiode leicht zurück (-0,1 Prozent).

Im Vergleich zum Vormonat Juni sanken im Juli die Detailhandelsumsätze (ohne Treibstoffe) saisonbereinigt um 0,4 Prozent. Dabei fällt auf, dass der Detailhandel mit Nahrungsmitteln, Getränken und Tabakwaren stagnierte, der Nicht-Nahrungsmittelsektor aber ein Minus von 0,9 Prozent verzeichnete.

In den Vormonaten dieses Jahres hatten sich die Umsätze im Detailhandel unterschiedlich entwickelt: Im Juni waren sie um 0,9 Prozent zurückgegangen, und im Mai sanken sie gar um 1,8 Prozent. Dagegen sind die Detailhandelsumsätze im April um 1,6 Prozent angestiegen.

Tiefere Grosshandelspreise

Tiefere Preise für Erdöl sowie pharmazeutische Produkte haben im August das Preisniveau im Schweizer Grosshandel erneut sinken lassen. Im Vergleich zum Vormonat Juli sanken gemäss Bundesamt für Statistik die Grosshandelspreise um 0,7 Prozent.

Im Vergleich zum August des vergangenen Jahres ist das Preisniveau damit um 6,8 Prozent zurückgegangen, wie am Montag aus der Medienmitteilung zum Produzenten- und Importpreisindex hervorgeht. Dabei gingen die Ab-Werk-Preise für in der Schweiz hergestellte Produkte weniger stark zurück als jene der Importgüter.

Konkret sanken die Grosshandelspreise von Inlandgütern innerhalb nur eines einzigen Monats um 0,6 Prozent und innert eines Jahres um 4,8 Prozent, wobei namentlich chemische und pharmazeutische Produkte billiger zu haben waren.

Bei den Importwaren im August wirkte sich der tiefe Ölpreis noch stärker auf die Handelspreise als in den Vormonaten aus. So führten die tieferen Preise für chemische und pharmazeutische Produkte sowie Erdöl und daraus gewonnene Produkte im Vormonat zu einem Preisniveau, das 1,0 Prozent tiefer lag als noch im Juli und 11,2 Prozent tiefer als im Jahr davor. SDA

Syngenta erhält Zulassung

Erfolg für Mittel gegen Pilzbefall

Basel. Der Agrarchemiekonzern Syngenta hat in den USA die Zulassung für sein Fungizid Orondis erhalten. Der Basler Konzern sieht im Mittel gegen Pilzbefall ein weltweites Umsatzpotenzial von rund 150 Millionen Dollar. Das Produkt solle 2016 auf den Markt kommen, teilte Syngenta am Montag mit. Geplant sei zunächst die Einführung für verschiedene Nutzpflanzen in mehreren Schlüsselmarkten.

Orondis stellt laut Syngenta einen Meilenstein in der Bekämpfung von Krankheiten wie Mehltau sowie Kraut- und Knollenfäule bei Gemüse und Spezialkulturen dar. Sein neuer Wirkmechanismus ergänze und erweitere das Fungizidportfolio von Syngenta und ermöglicht es, auf zunehmende Resistenzen gegenüber einigen Produkten zu reagieren. Orondis enthält den Wirkstoff Oxathiapiprolin, wie Syngenta schreibt. Für diesen habe man 2013 eine Lizenz von DuPont erworben. SDA