



Interviews

Datum: 12. Oktober 2025

Benjamin Hammer im Gespräch mit Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa

Äußerungen unserer Gesprächspartner geben deren eigene Auffassungen wieder. Deutschlandfunk macht sich Äußerungen seiner Gesprächspartner in Interviews und Diskussionen nicht zu eigen.

Hammer: Das Interview der Woche heute mit Benjamin Hammer am Mikrofon und mit mir gemeinsam im Hauptstadtstudio des Deutschlandfunks sitzt Carsten Spohr, der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Lufthansa AG. Es geht um einen der größten Luftfahrtkonzerne der Welt. Teil der Lufthansa Group ist nicht nur die Fluggesellschaft Lufthansa, sondern auch Airlines wie zum Beispiel Austrian, Swiss oder die Eurowings und wir zeichnen dieses Gespräch am Mittwoch auf. Herr Spohr, herzlich willkommen im Deutschlandfunk.

Spohr: Vielen Dank für die Einladung.

Hammer: Sie sind früher für die Lufthansa als Pilot geflogen und halten Ihre Lizenz weiterhin im Simulator aufrecht. In den vergangenen Tagen musste der Flugbetrieb in München, aufgrund von Drohnen im Luftraum mehrfach eingestellt werden. Das ist einer Ihrer wichtigsten Flughäfen. Können Sie uns als Pilot erklären, was Drohnen für Passagierflugzeuge so gefährlich macht?

Spohr: Nun, zunächst einmal mit oder ohne Drohnen bleibt erst mal die Aussage, dass Fliegen die sicherste Form der Fortbewegung ist und bleibt. Und eine Menge Menschen bei der Lufthansa, vorneweg unsere Piloten, aber auch bei der Deutschen Flugsicherung, bei der Polizei, an den Flughäfen sorgen dafür, dass sich das auch unter einer sich in der Tat veränderten Lage, die wir gerade haben, nicht ins Negative verändert. Aber natürlich müssen wir vermeiden, dass diese doch inzwischen auch recht großen Drohnen in einen Zusammenstoß mit einem unserer Flugzeuge verwickelt werden, die natürlich dann Schäden am Flugzeug auslösen können. Und deswegen ist auch wie immer im Luftverkehr Sicherheit oberste Priorität und führt dann dazu, dass alleine, wenn eine Drohne gesichtet wird, zum Beispiel am Flughafen, wie jetzt in München vorgefallen, geschlossen wird. Das kann nur natürlich nicht die Lösung sein. Und wenn man sich anschaut, wie dort Tausende von Menschen auf Feldbetten übernachten mussten, einige zwei Nächte, dann wird uns, glaube ich, klar – und da sind wir uns auch mit der Politik völlig einig – hier besteht

Handlungsbedarf. Und darum wird es jetzt in den nächsten Tagen, Wochen und Monaten gehen, hier die richtigen Schlüsse herauszuziehen und die richtigen juristischen Grundlagen zu schaffen und dann auch die richtigen operativen Antworten zu finden seitens unserer Sicherheitsorgane.

Hammer: Das ist ja ein Thema, das prinzipiell nicht neu ist. Und es wirkt in diesen Tagen so, als sei die Politik in Teilen nicht ganz handlungsfähig. Es wird erst jetzt verstärkt über mögliche Abwehrmaßnahmen oder Befugnisse etwa der Bundeswehr gesprochen. Hat die Politik das Thema verschlafen?

Spohr: Nein, ich glaube, das wäre unfair als Analyse. Ich glaube, man muss in die drei Segmente schauen. Wir haben zunächst mal in der Tat die Frage der klaren Zuständigkeiten. Ich glaube, da sind wir nicht da in Deutschland, wo wir sein sollten. Aber vorneweg, mit Herrn Dobrindt als Bundesinnenminister spüre ich da die Energie, das jetzt so schnell wie möglich zu klären. Dann brauchen wir gesetzliche Grundlagen. Da verstehe ich als Nicht-Jurist, sondern Ingenieur, das dauert länger als es mir lieb wäre, aber ich glaube, das, was in Deutschland möglich ist, wird man hier an Beschleunigung auch erreichen. Und dann kommt das für mich als Techniker natürlich auch komplexeste Thema: Welche operativen Antworten gibt es? Über die kann nicht immer öffentlich gesprochen werden. Aber hier muss natürlich klar sein, ein Land wie Deutschland muss die modernste Technologie, die überhaupt verfügbar ist, haben. Und in unserem Fall halt nicht nur an einem großen Flughafen wie in Paris und London, sondern zumindest an den großen Drehkreuzen, idealerweise an allen unseren Flughäfen. Und hier wird man sicherlich nicht immer in völliger Öffentlichkeit dafür sorgen müssen, dass hier schnell Bestellungen, Beschaffungen und Trainings vonstattengehen.

Hammer: Der Abschuss einer Drohne, das klingt für mich als Außenstehenden auch nicht unbedingt beruhigend. Wenn Drohnen abgeschossen werden, sollten sich ja vermutlich auch keine Verkehrsflugzeuge in der Nähe befinden. Gehört zur Ehrlichkeit dazu, den Fluggästen zu sagen, das kann uns jetzt noch eine Weile so begleiten, dass bei solchen Drohnenüberflügen an Flughäfen der Betrieb geschlossen werden muss?

Spohr: Nun, auch da gilt sicherlich: Sicherheit geht vor. Wenn es einen Zweifel um die Sicherheit des Flugzeuges, der Passagiere geben würde, würde wieder so entschieden werden – übrigens auch mit voller Unterstützung des Lufthansa-Chefs. Aber natürlich kann sich unser Land nicht von diesen – ich nenne sie mal – Attacken lahmlegen lassen. Deswegen sind die von mir gerade genannten drei Schritte - A - die Zuständigkeiten besser zu klären als das heute der Fall ist, juristische Grundlagen zu schaffen und dann die operativen Möglichkeiten, die wir technologisch haben,

auszunutzen – so wichtig. Denn wir können uns ja nicht Geisel nehmen lassen. Aber es bleibt dabei: Im Zweifelsfall, wie immer im Luftverkehr, muss Sicherheit das oberste Gebot sein.

Hammer: Herr Spohr, die Drohnenflüge treffen die Lufthansa in einer Zeit, in der es wieder einmal Unruhe im Konzern gibt. Die Piloten von Lufthansa und Lufthansa Cargo haben sich in einer Urabstimmung der Gewerkschaft Cockpit grundsätzlich für mögliche Streiks ausgesprochen. Hintergrund sind Fragen der betrieblichen Altersversorgung. Und die Piloten der Lufthansa, die verdienen im Konzernvergleich schon sehr gut. Da werden schon mal Jahresgehälter über 250.000 Euro genannt. Und auch wegen dieser hohen Summen haben Sie in den vergangenen Jahren Tochtergesellschaften gegründet, die ausgebaut, die schlechtere oder niedrigere Gehälter zahlen. Für die gleiche Arbeit werden in Ihrem Konzern somit unterschiedliche Gehälter gezahlt. Und jetzt könnten ausgerechnet die Bestbezahlten mal wieder streiken. Was sagen Sie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in Ihrem Konzern mit geringeren Gehältern, die das ungerecht finden?

Spohr: Ich glaube, unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wissen zwei Dinge. Zum einen bedient die Lufthansa unterschiedliche Marktsegmente. Und in unterschiedlichen Marktsegmenten wird auch unterschiedlich bezahlt. Das ist im Luftverkehr üblich. Aber unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wissen auch, dass wir sehr unterschiedliche Perspektiven in den verschiedenen Airlines, die wir im Lufthansa-Konzern etabliert haben über die letzten Jahre – in der Summe übrigens nicht mehr als in der Vergangenheit, eher weniger – haben. Und so gesehen gibt es einen gewissen Ausgleich zwischen dem, was an Vergütung und an anderen Privilegien vorhanden ist und dem, was an Perspektive für Karriere, für Weiterentwicklung möglich ist. Das sind die Gesetze des Luftverkehrs. Die gelten auch bei der Lufthansa. Aber sonst bitte ich um Verständnis. Es laufen gerade auf unterschiedlichsten Kanälen Gespräche mit der Vereinigung Cockpit. Und deswegen würde ich den Äußerungen, die der Chef der Kernmarke, Herr Ritter, zu dem Thema geäußert hat, heute eigentlich ungern Neues hinzufügen.

Hammer: Wir schauen auf vergangene Mitteilungen oder vergangene Nachrichten, die bereits auf dem Nachrichtenmarkt sind. Und zwar: 4.000 Stellen will der Lufthansa-Konzern in der Verwaltung in den kommenden Jahren bis zum Jahr 2030 streichen. Das wurde vor kurzem bekanntgegeben. Warum machen sie das?

Spohr: Nun, ich glaube, man muss sich die letzten Jahre im Luftverkehr, aber natürlich auch bei der Lufthansa, in drei Bereiche unterteilt vorstellen. Es gab das Grounding, das praktisch Einstellen des Flugbetriebes in COVID. Dann gemeinsam mit unseren Flughafenpartnern den mühsamen wieder Ramp up des Luftverkehrs,

wo es weniger um Effizienz ging, sondern erst mal darüber gesprochen wurde und auch entsprechend gehandelt wurde, unseren Gästen wieder einen verlässlichen, pünktlichen Flugbetrieb bieten zu können. Das hat länger gedauert, als wir es uns gewünscht haben und ist eigentlich erst in diesem Sommer so richtig verlässlich wieder gelungen. Da sind wir alle sehr stolz drauf. Ich danke da insbesondere meinen Mitarbeitern in den operativen Bereichen. Aber dabei ist die Effizienz, die wir als weltweit agierender Konzern eigentlich erreichen müssten, zurzeit ein bisschen unter die Räder gekommen. Und deswegen gilt es jetzt in diversen Bereichen, wieder effizienter zu werden. Über modernere Flugzeuge, die jetzt alle zehn Tage eins zu uns kommen. Über etwas enger getaktete Flugpläne wieder, die es uns erlauben, unsere Flugzeuge besser zu nutzen. Aber auch im administrativen Bereich in der Tat, um ungefähr 20 Prozent schlanker zu werden. Da spielen Dinge wie Künstliche Intelligenz eine Rolle. Da spielen Reorganisationen, die wir bei Lufthansa durchführen, eine Rolle, wo wir Doppelarbeit, die heute noch in jeder Airline gemacht wird, in Zukunft nur noch an einer Stelle, nicht immer in Frankfurt, aber an einer Stelle, in einer Organisation leisten werden. Und deswegen werden wir mit der nötigen Umsicht – wie es sich bei Lufthansa kulturell gehört – in der Tat um 20 Prozent auch im administrativen Bereich schlanker werden.

Hammer: Stichwort Künstliche Intelligenz. Wenn ich da nachfragen darf. Es geht ja, wenn ich das richtig verstehe, auch darum, bestimmte Dialoge mit Kundinnen und Kunden auszulagern an die KI. Da fällt ein Flug aus und die KI generiert dann möglicherweise neue Flugbuchungen, interagiert mit den Kundinnen und Kunden. Glauben Sie, dass die Fluggäste das akzeptieren werden, dass sie in Zukunft häufiger mit Computern sprechen als mit Menschen im Callcenter?

Spohr: Also zum einen machen wir das heute schon in begrenztem Umfang. Und ich glaube, es passiert an allen Stellen in der Wirtschaft, wo diese Service-Funktionen wahrgenommen werden müssen. Man darf nicht vergessen, das wird immer besser. Und deswegen gibt es auch heute für mich noch große Einschränkungen, die nach und nach sicherlich fallen werden. Wir werden auch in Zukunft, wenn der Kunde ein persönliches Gespräch wünscht, dafür Möglichkeiten haben. Aber wenn ich daran denke, wie wir heute schon Kunden in kürzester Zeit umbuchen, wenn irgendwo ob wetterbedingt oder weil ein Flughafen geschlossen werden musste, Umbuchungen nötig werden ...

Hammer: ...oder wegen Streiks, aber über die wollen Sie ja nicht so richtig sprechen...

Spohr: Ja, an die glaube ich noch nicht, genau. Und/oder wenn wir heutzutage in der Preisgestaltung Künstliche Intelligenz einsetzen. Oder aber auch in der Wartung. Wir

haben inzwischen Kameras installiert, die auf die Reifen unserer Flugzeuge schauen und hoffen, irgendwann dann über diese Informationen bessere Aussagen treffen zu können, wann ein Reifen gewechselt werden muss und wann nicht. Also die Ideen sind mannigfaltig. Aber man sollte auch nicht übertreiben. Wir tasten uns da – auch hier gilt wieder Sicherheit natürlich und Servicequalität zuerst – an. Aber das ist ein Grund, warum wir schlanker werden können. Aber natürlich, 20 Prozent verschlanken erreicht man auch über viele andere Wege. Und deswegen sind die, glaube ich, auch nicht so hochgegriffen.

Hammer: Stellen gestrichen, teilweise in noch deutlich größerem Ausmaß, werden auch in vielen Industriekonzernen in Deutschland in dieser Zeit. Aktuell wächst die deutsche Wirtschaft nicht oder nur kaum. Manche Autozulieferer, die kämpfen um ihre Existenz. Wo spüren Sie diese deutsche Wirtschaftskrise, wenn man sie so nennen kann, in Ihrem Konzern? Wo sehen Sie das in Ihren Passagier- und Frachtfliegern?

Spohr: Ja, ich fange vielleicht mal mit Zahlen dazu an. Wir machen inzwischen weniger als ein Viertel unseres Umsatzes noch im deutschen Markt. Tickets, auf den Strecken von und nach USA verkaufen wir zunehmend in den USA, weil wir dort höhere Preise erzielen können, mehr Dynamik im Markt sehen als gerade in den Heimatmärkten – Deutschland, aber es gilt auch leider für Österreich und für die Schweiz. Also die Lufthansa wird immer internationaler, um global im Wettbewerb bestehen zu können. Und deswegen fasse ich es immer gerne so zusammen: Deutschland profitiert immer weniger vom Erfolg der Lufthansa. Das ist ein bisschen schade, wenn wir heißen Deutsche Lufthansa. Wir werden unseren 100. Gründungstag der ersten Lufthansa in wenigen Monaten feiern. Wir haben natürlich eine ganz besondere Beziehung zu Deutschland, auch wenn wir inzwischen global Nr. 4 sind oder sogar Nr. 1 außerhalb der USA. Und deswegen kümmert mich das nicht nur in der Frage, wie viel Nachfrage generiert der deutsche Markt, der immer noch unser wichtigster Markt ist, sondern auch welche Rolle spielt die Lufthansa für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Wenn ganze Regionen nicht mehr angebunden sind, weil Luftverkehr in Deutschland so teuer geworden ist, dass eben nicht nur die Lufthansa, sondern auch niemand anders mehr sich leisten kann, diese Regionen zu bedienen, dann haben wir nicht nur bei Lufthansa Effekte aus Dingen, die in Deutschland gerade in der Wirtschaft schief laufen, sondern wir spielen auch eine aktive Rolle dabei, die uns bekümmert. Weil die Anbindung eines Exportlandes wie Deutschland ist natürlich heutzutage enorm wichtig. Und deswegen ist auch die Diskussion um den Luftverkehrsstandort Deutschland eher eine um den Wirtschaftsstandort Deutschland. Und wenn ich wie heute hier in Berlin bin, drehen sich genau

darum unsere Gespräche, weniger um den noch größeren oder etwas weniger großen Erfolg der Lufthansa.

Hammer: Sie sind in Berlin, um die Politik von Ihren Argumenten zu überzeugen. Ist das schwieriger geworden in einer Zeit, in der viele Krisen die Aufmerksamkeit auf ganz andere Themen richten in der Politik?

Spohr: Nein, ich glaube sagen zu dürfen, dass gerade in den letzten Wochen und Monaten schon Gehör da ist für die Probleme der Wirtschaft. Ist unser Land in seinen Strukturen und in seinem natürlich über Jahrzehnte gewachsenen Wohlstand zur radikalen Richtungsänderung in der Lage, um Rahmenbedingungen in der Wirtschaft zu verändern, zu verbessern? Da, glaube ich, sehen wir Fragezeichen. Und selbst, wenn das so wäre, wie viele unserer Rahmenbedingungen werden inzwischen aus Brüssel definiert? Und wie ist da dieses Gefühl für den Wirtschaftsstandort Europa, für die Bedeutung der großen Nationen in Europa? Das macht mir Sorge. Da ist auch das Zuhören alleine nicht ausreichend. Wir brauchen letztendlich auch Maßnahmen. Und die sollten wir als Wirtschaft auch mittragen, mitstärken, auch kommunikativ unterstützen. Denn es geht nicht um die großen Firmen alleine. Es geht letztendlich um die Bürger in diesem Land.

Hammer: Haben Sie noch Vertrauen in die gar nicht mehr so neue Bundesregierung? In der Wirtschaft wurden ja zuletzt Stimmen lauter, die sagen, jetzt könnte sie aber langsam mal liefern.

Spohr: Och, ich gehöre natürlich zu denen, die sich mehr Veränderung wünschen und vielleicht auch in den ersten Wochen schon gewünscht hätten. Ich mache mir aber auch keine Illusionen, was es heißt, in einer reifen Demokratie, in der Politik Verantwortung zu tragen. Da zerren eine Menge Interessen an der Politik. Und die Priorisierung und auch durch die mediale Erhöhung einzelner Themen hier einen klaren Kopf zu behalten und die wichtigen Dinge zu entscheiden, da, glaube ich doch die Leistung derer, die das machen, anzuerkennen. Und deswegen bin ich da auch jemand, der versucht, konstruktive Beiträge zu leisten und nicht immer nur zu schimpfen.

Hammer: Sie und Ihr Konzern beklagen ja gegenüber der Politik, dass Fliegen in Deutschland zu teuer ist, aufgrund von Abgaben und Gebühren. Und vor wenigen Wochen haben Abgeordnete und Entscheiderinnen in Berlin Post von der Lufthansa bekommen. Und da geht es um eine E-Mail an den Politikbetrieb, die manche als Drohung interpretiert haben. In der Mail kritisiert die Lufthansa die hohen Standortkosten. Und dann steht dort, wenn sich politisch nichts tue, stünden weitere Einschnitte im deutschen Luftverkehr bevor. Konkret nachgefragt, werden im Winter Flüge von kleineren deutschen Flughäfen gestrichen?

Spohr: Also das Wort Drohung weise ich deswegen allein schon von mir, weil wir schon in den letzten Jahren Auswirkungen gesehen haben. Es gibt Orte wie Friedrichshafen, die mit dem Luftverkehr gar nicht mehr zu erreichen sind. Paderborn ist nur noch erreichbar, weil sich dort mutige Unternehmer zusammengetan haben, um mit eigenen finanziellen Mitteln eine Verbindung an unser Drehkreuz München aufrechtzuerhalten. Sie können nicht mal mehr von Leipzig nach München fliegen. Also, wir drohen nicht mit irgendwelchen Dingen. Leider sind schon Dinge passiert, die in diesen Regionen – das mag hier in Berlin und in Frankfurt und München nicht so gespürt werden – enorme Einschnitte bedeuten. Aber ja, wir werden in diesem Winter die absurde Zahl von 16 Prozent der Flüge nur noch sehen innerhalb Deutschlands, außerhalb der Drehkreuze im Vergleich zu dem letzten Jahr vor Covid. Also ein Sechstel der Flüge wird überhaupt nur noch durchgeführt, fünf Sechstel nicht mehr, wenn wir Frankfurt und München bei den innerdeutschen Flügen, die durch die Umsteigegäste eine andere Bedeutung haben, außen vor lassen. Das ist – ich habe es auch an anderer Stelle genannt – irre. Ich wiederhole das gern, weil das natürlich auch für Regionen wie Düsseldorf, Hamburg, Stuttgart, wo man nicht mal mehr nach Düsseldorf oder nach Leipzig fliegen kann, enorme Auswirkungen hat, weil Fliegen durch regulatorische Kosten einfach zu teuer geworden ist, bevor Lufthansa einen einzigen Euro davon sieht.

Hammer: Das heißt ganz konkret, es werden in den nächsten Monaten bestimmte Verbindungen wegfallen?

Spohr: Die sind auch schon kommuniziert, aber ja, die Zahl ist, glaube ich, in Summe noch mal zu erwähnen, weil sie so erschreckend ist. Wir werden nur noch 16 Prozent der innerdeutschen Flüge abseits der beiden Drehkreuze Frankfurt und München haben in diesem Winter im Vergleich zum letzten Winter vor Covid.

Hammer: Sie hören das Interview der Woche hier im Deutschlandfunk. Heute mit dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Lufthansa AG, Carsten Spohr. Herr Spohr, es gibt Beobachterinnen und Beobachter, Klimaaktivisten, die möglicherweise sagen würden, das ist doch gar nicht so schlecht, wenn Flüge, Kurzstreckenflüge, innerdeutsche Flüge mit Blick auf das Klima aus dem Flugplan genommen werden. Der Luftverkehr trägt einen signifikanten Teil zum Klimawandel bei. Sie fliegen – ist ja klar – sehr viel, auch innerdeutsch zwischen Frankfurt und München. Haben Sie schon einmal Flugscham empfunden?

Spohr: Nein, die brauche ich auch nicht empfinden, weil wir – wie jedem anderen Passagier auch mir – die Möglichkeit bieten, CO₂-neutral zu reisen, indem man mit nachhaltigen Kraftstoffen für seinen Flug Kompensationszahlungen leistet. Aber die gerade von mir genannten Flugstreichungen führen ja nicht dazu, dass die Gäste

deswegen kein CO₂ ausstoßen. Entweder wird über andere Drehkreuze gereist, die teilweise auch zur Lufthansa-Gruppe gehören, aber eben nicht in Deutschland liegen oder aber in anderen Ländern unserer Wettbewerber liegen. Wir sehen einen signifikanten Anstieg der Autofahrten von Geschäftsreisenden, was den Autovermietern sehr guttut. Aber im Sinne des CO₂ ist das Flugzeug nun mal effizienter als wenn jemand alleine in seinem Auto sitzt. Und wenn überhaupt da Kritik geäußert wird, wird das meist von Menschen getan, die an Orten leben, die sehr gut angebunden sind. Wenn Sie der Verkaufsleiter eines Unternehmens in Friedrichshafen sind, der versucht, Aufträge für das Unternehmen ins Haus zu holen, um Arbeitsplätze zu sichern, dann geht das ohne Anbindung an die globalen Märkte nicht. Da können sie nicht mit dem Zug vier Stunden nach Frankfurt fahren, um dann nach Los Angeles zu fliegen. Ähnliches gilt für Sachsen. Ähnliches gilt, wie gesagt, für Ostwestfalen – ein sehr starker Wirtschaftsstandort. Deswegen, es kann keinen Widerspruch geben zwischen einer funktionierenden global angebundenen Wirtschaft. Wer braucht die mehr als wir Deutsche? Und auf der anderen Seite natürlich technologische Fortschritte. Man denke an modernere Flugzeuge. Wir bekommen alle zehn Tage eins davon, um CO₂-Ausstoß der Branche zu reduzieren. Aber diese Polarisierung, das oder das, sind wir mal ehrlich, die hält keiner ernsthaften Diskussion stand.

Hammer: Den CO₂-Ausgleich, den man sozusagen mitbuchen kann, den Sie erwähnten, den zahlen, wenn ich das richtig beobachte, allerdings nur die wenigsten Fluggäste. Die Fluggesellschaften der Organisation IATA, der Sie angehören, die wollen bis zum Jahr 2050 die Netto-CO₂-Emissionen im Luftverkehr auf Null senken. Aktuell zweifeln viele, dass das klappt, auch, weil der globale Luftverkehr immer weiterwächst. Und global sinken die CO₂-Emissionen im Luftverkehr gerade nicht, sie steigen sogar. Wann kommt da der Moment, in dem auch Sie sagen müssen/könnten, wir werden das nicht schaffen bis 2050?

Spohr: Zunächst mal haben Sie völlig recht. Es gibt viele Gründe, dass von Profis in der Branche und Profis außerhalb der Branche zunehmend Zweifel laut werden, ob das noch realistisch erreichbar ist. Eine Sache haben Sie erwähnt. Wenige Gäste von unseren Gästen kompensieren es. Es sind zurzeit 5 Prozent. Das sind deutlich mehr als bei anderen Airlines. Da sind wir stolz drauf. Wir sind auch die erste Airline, die grüne Fares, grüne Reisebedingungen angeboten hat, aber 95 Prozent verzichten darauf. Wir sehen, dass die Technologie eigentlich kaum vorankommt. Sowohl bei den großen Airbus-Herstellern aus Toulouse wie auch im großen Boeing-Werk in Seattle sind keine Flugzeuge in Produktion und nicht einmal in Planung, die uns irgendwie einen großen nächsten technologischen Schritt erlauben über den hinaus, den wir gerade tätigen, wenn wir ein neues Flugzeug in Betrieb nehmen. Die Produktion von nachhaltigen Kraftstoffen auf Biobasis ist deutlich langsamer im Anstieg, als wir

uns das alle gewünscht hätten. Eigentlich nur dort stark im Anstieg, wo sie staatlich gestützt wird. Deutschland gehört nicht dazu. Also gibt es Zweifel über die Verfügbarkeit. Die Preise sind deutlich zu hoch. Deswegen besteht auch nicht die nötige Nachfrage, weil man sich das gar nicht leisten kann zu tanken, wenn der Wettbewerber es nicht tankt. Großes Problem für die europäischen Airlines, die teilweise zum Tanken dieser Kraftstoffe gezwungen werden. Und die vielleicht irgendwann unbegrenzt skalierbaren sogenannten E-Fuels, also Treibstoffe, die auf Basis von Elektrizität erzeugt werden, gibt es heute eigentlich nur im Labor. Also, dieses ganze System muss zusammen funktionieren. Das wird es auch nicht ohne, dass Staaten das unterstützen. Das ist an einiger Stelle passiert. Und die heutige Geschwindigkeit, in der Tat, lässt auch bei mir große Zweifel aufkommen, ob wir das bis 2050 schaffen.

Hammer: Sie glauben nicht daran?

Spohr: Nun, wir werden es nicht alleine schaffen. Ich kann den Beitrag, den die Lufthansa leistet, bewerten, erhöhen, intensivieren. Das tun wir. Wir liegen da weit vorne im Vergleich zu anderen Wettbewerbern. Aber was andere, ob staatliche Teilnehmer dieses Themas, Wettbewerber, Flugzeughersteller machen, liegt natürlich nicht in meiner Kraft. Und deswegen glaube ich, wir alle gemeinsam müssen uns ernsthaft diese Frage stellen: Wie realistisch ist dieses Ziel noch? Und wir diskutieren das auch. Ich glaube, für eine abschließende Bewertung ist es heute zu früh. Aber nochmal, die Zweifel, die Sie äußern, die andere äußern, sind absolut angebracht.

Hammer: Herr Spohr, lassen Sie uns noch in die USA schauen. US-Präsident Donald Trump hat zu Beginn seiner zweiten Amtszeit sehr deutlich gemacht, dass er von Diversitäts- und Inklusionsprogrammen in Unternehmen nichts hält. Er hat sogar ein entsprechendes Dekret verfasst. Viele Unternehmen haben daraufhin ihre sogenannten DEI-Programme in den USA zurückgefahren. Die Lufthansa betont Vielfalt und Toleranz, wie vielleicht kein anderes Unternehmen in Deutschland, kaum ein anderes Unternehmen, zeigt das auch nach außen. Es gibt zum Beispiel ein Mittelstreckenflugzeug, die Lovehansa, die teilweise in Regenbogenfarben angemalt ist. Im aktuellen Klima in den USA, Stichwort Donald Trump, ist es noch denkbar, dass Sie einen Langstreckenflieger mit solchen Botschaften in die USA schicken?

Spohr: Zunächst mal haben Sie was ganz Wichtiges schon in Ihrer Frage gehabt, worauf ich sehr stolz bin. Die Lufthansa in der Tat braucht keine Programme, weder in den USA noch in Europa, um diese Werte, die so tief bei uns verankert sind – Toleranz und Vielfalt – irgendwie zu betonen oder in Unternehmensentscheidungen einzuflechten. Das sind wir, ja, Mitarbeiter aus über 150 Nationen, eine immer schon auf Toleranz und Vielfalt stark schauende Belegschaft, auch Geschäftsführung. Das macht uns sehr stolz, dass uns da keiner irgendwie zu zwingen musste. So gesehen

waren wir jetzt auch nicht gezwungen, irgendwas zurückzunehmen übrigens. Also wir haben in der Tat Flugzeuge, ob Langstreckenflugzeuge, schon lackiert mit „Diversity Wins“. Wir haben auch in der Tat eins unserer 800 Flugzeuge in Regenbogenfarben stilisiert. Das machen wir nicht, weil uns einer dazu zwingt. Und das machen wir auch deswegen nicht, weil es uns einer verbieten würde. Nein, wir sind da ehrlich mit uns selbst und mit unseren Werten und dem, was unsere Mitarbeiter verkörpern. Und wir fliegen auch dahin, wo wir es für richtig halten. Und toi, toi, toi, da gab es auch noch nie einen Konflikt in letzter Zeit. Und da sind wir ein bisschen stolz drauf, dass wir da wahrscheinlich nicht falsch liegen mit dem, worauf wir so stolz sind.

Hammer: Wir bleiben noch bei den USA. Ihre Fluggesellschaften, die mussten Flüge in Richtung Asien in den vergangenen Jahren teilweise drastisch streichen. Da ging es um Covid, unter anderem aber auch noch bis heute den gesperrten Luftraum über Russland. Und Sie haben auf diese gestrichenen Verbindungen in den vergangenen Jahren reagiert, teilweise, indem Sie die Verbindungen in Richtung USA deutlich ausgebaut haben. Da fliegen Sie mittlerweile auch viele mittelgroße Airports an. Jetzt ist manchen Touristen die Lust auf die USA vergangen und Trumps Zölle behindern den Handel. Wird Ihre relativ große Abhängigkeit von den USA jetzt zu einem Risikofaktor?

Spohr: Na zunächst mal hat auch dieses Jahr trotz aller medialer Aufregung der Verkehr von und nach den USA weiter zugelegt. Es ist mit Abstand unser wichtigstes Verkehrsgebiet. Wir verbinden über 400-mal die Woche unsere Heimatmärkte mit den USA, mit einem Rekord-Sitzladefaktor. Also all den Abgesang auf die transatlantischen Partnerschaften –da bin ich stolz drauf – wir können den nicht sehen und wir kämpfen auch aktiv dagegen. Der Nordatlantik bleibt unser Rückgrat. Nicht nur unserer als Lufthanseseaten, sondern unser Rückgrat für Europa, ob sicherheitspolitisch, ob wirtschaftlich. Und da leisten die Fluggesellschaften der Lufthansa-Gruppe einen großen Beitrag und das sogar in steigender Form. Anders herum macht es mir schon Sorge, dass wir europäische Fluggesellschaften nicht mehr in der Lage sind, Europa ausreichend mit Asien zu verbinden, um das als Pendant zu erwähnen. Als ich bei Lufthansa anfing, haben wir eine zweistellige Anzahl von Destinationen in Südostasien angefliegen. Heute sind es noch genau zwei – Singapur und Bangkok – weil wir durch die staatlich subventionierten Carrier am Golf und in Istanbul einfach aus diesem Markt verdrängt wurden. Und wenn man das jetzt noch mal unter dem Aspekt betrachtet, dass wir Europäer – und da schließt sich der Kreis mit den USA – nicht allein in der Lage sind uns zu verteidigen, wir sind auch nicht allein in der Lage, uns mit Energie zu versorgen, wenn wir jetzt zunehmend nicht mehr allein in der Lage sind, uns zu verbinden mit unseren globalen Märkten, was heißt das für die

Souveränität Deutschlands? Und das macht mir große Sorge, viel mehr als die in der Tat große Abhängigkeit von dem Wirtschaftsraum Nordamerika.

Hammer: Carsten Spohr, Sie haben das vorhin angesprochen. Die erste Lufthansa – in Anführungszeichen – wird im kommenden Jahr 100 Jahre alt. Haben Sie irgend-eine Vorstellung davon, wie wir in 100 Jahren bzw. unsere Nachfahren in 100 Jahren fliegen werden?

Spohr: Also, ich glaube, jeder ist vermessen, der glaubt zu wissen, was in 100 Jahren passiert. Aber eins darf ich vielleicht sagen und ich bin als Ingenieur sicherlich technikverliebt, wenn wir heute ein Flugzeug bestellen, bekommen wir das ungefähr 2032 geliefert. Egal, ob ich es in Seattle bestelle oder in Toulouse. Flugzeuge fliegen 30 Jahre. Und dieses Flugzeug, das ich heute bestelle, sieht ziemlich genau gleich aus wie die Flugzeuge, die wir heute schon fliegen. Und das heißt, wir reden inzwischen vom Jahr 2062, wo das Flugzeug dann vielleicht ungefähr zum letzten Mal fliegt, was wir jetzt bestellen und was wir jetzt technologisch schon kennen. Also, die Tatsache ist, bei aller Hightech in der Luftfahrt ist die heutige Technologie, die Spitzentechnologie, die wir haben, wahrscheinlich eine, die uns noch viele Jahrzehnte begleiten wird. Deswegen gilt es auch, die Investitionsfähigkeit sich zu erhalten, möglichst viel dieser modernsten Technologie an Bord zu bringen. Wir tun das mit über 230 Flugzeugen, die wir bestellt haben. Und ob es dann irgendwann mal was ganz anderes gibt, wie im Sinne von „Scotty, beam me up“, ich habe da große Zweifel. Die Physik setzt uns gewisse Grenzen. Technologie hat immer wieder Physik an ihre Grenzen gebracht, aber selten darüber hinaus. Und deswegen glaube ich nicht, dass Flugzeuge die nächsten Jahrzehnte viel anders aussehen werden als sie es heute zunächst mal tun.

Hammer: Vielen Dank für das Gespräch und Ihre Zeit.

Spohr: Vielen Dank für die Einladung.