



MAGAZIN

Ausgabe 04/2017

- DLH Bilanz 3. Quartal 2017
- VL Delegiertenversammlung
- Air Berlin
- Vergütung 2018
- AR Wahl 2018

Herausgegeben von der Vereinigung Luftfahrt e.V.
64521 Gross-Gerau, Adolf-Kolping-Straße 4
Telefon: 06152/82699 Telefax: 06152/3049
gegründet 1975
Seit 1994 Mitglied der AEI (Aircraft Engineers International)
www.vluffahrt.de



VORWORT

Vorwort des Bundesvorsitzenden Frank Schott

**Liebe Mitglieder,
liebe Kolleginnen, liebe Kollegen,**

Ich begrüße Sie recht herzlich zur Dezember – und damit zur letzten Ausgabe unseres VL-Magazins in diesem Jahr.

So ereignisreich das Jahr gewesen ist, das nunmehr fast hinter uns liegt, so herausfordernd wird auch 2018 werden, mit all seinen Aufgaben, die wir jetzt schon kennen und all den Herausforderungen, die wir heute noch nicht auf dem Radar haben.

Ich den kommenden Tagen und Wochen werden die Medien das Jahr 2017 erschöpfend und ausreichen Revue passieren lassen, von daher möchte Ihnen einen solchen Rückblick an dieser Stelle ersparen.

Vielmehr möchte ich mich auf das konzentrieren, was derzeit am aktuellsten ist und uns alle beschäftigt: Die laufende Vergütungsrunde für das Bodenpersonal des Lufthansa Konzerns. Sicherlich gibt es einige unter Ihnen, die sich vor dem Hintergrund des zu erwartenden Rekordergebnisses eine wesentlich höhere Forderung seitens der ver.di Konzerntarifkommission gewünscht hätten. Seien Sie versichert, die ehrenamtlichen Kolleginnen und Kollegen, die in diesem Gremium die einzelnen Geschäftsfelder vertreten, haben es sich nicht einfach gemacht.

In seiner Sitzung am 03.11.2017 haben die Mitglieder sehr engagiert, inhaltlich, sachlich und ja, zum Teil auch sehr emotional darüber diskutiert, wie eine Forderung aussehen kann, mit der sich alle Geschäftsfelder mit ihren individuellen, geschäftsfeldbezogenen Vorstellungen und Interessen vertreten fühlen.

Eine nicht sehr leichte Aufgabe, denn das exorbitant gute Ergebnis unserer Lufthansa darf nicht darüber hinweg täuschen, was sich in den einzelnen Tochtergesellschaften gerade abspielt:

In der LSG stehen mehrere Werkschließungen an, die Verlagerung von Produktionsstätten in das benachbarte südeuropäische Ausland findet statt und der Abbau von vielen hundert Vollzeitstellen in Deutschland ist beschlossene Sache.

Auch die Kolleginnen und Kollegen der Lufthansa Technik stehen unter einem enormen Kostendruck, der sich durch die immer größer werdende Konkurrenz und den „rundum sorglos Paketen“ der Flugzeughersteller leider auf absehbare Zeit auch nicht entspannen wird.

In der Lufthansa Cargo wird ebenfalls, trotz der überraschend guten Ergebnisse, der Kostendruck immer höher und auch in der Lufthansa AG sieht die Situation ebenfalls nicht besser aus.

Die Aufgabe unserer Kolleginnen und Kollegen in der Konzerntarifkommission war also nicht mehr und nicht weniger als die Quadratur des Kreises hinzubekommen.

Ich persönlich bin der festen Überzeugung, dass dies mit der Ihnen ja bereits bekannten Forderung bestens gelungen ist.

Ein solcher Kompromiss verbirgt leider auch immer enttäuschte Erwartungen, was in der Natur der Sache liegt. Einen wichtigen Aspekt möchte ich daher an dieser Stelle nicht unerwähnt lassen: Es ist das feste Ziel aller Beteiligten auf Seiten der Arbeitnehmervertreter alles daran zu setzen, dass die einzelnen Geschäftsfelder nicht gegeneinander ausgespielt werden! Die

Gemeinsamkeit der Konzernklammer dürfen wir nicht aufs Spiel setzen, von daher ist ein für alle gangbarer Weg unbedingt geboten!

Mir persönlich ist auch noch einmal wichtig Folgendes ganz klar zu stellen:

Die Forderung nach ständiger Kostenersparnis, Produktivitätssteigerung, Produktionsverlagerung und Senkung der Lohnkosten ist keine Forderung der Gewerkschaft, ist keine Forderung der Kolleginnen und Kollegen in den Tarifkommissionen, ist keine Forderung der Arbeitnehmervertreter!

Es sind Forderungen der Arbeitgeber, vom Konzernvorstand angefangen bis zu den Geschäftsführern der kleinsten Tochterbetriebe.

Es sollte von daher unser aller Aufgabe sein, dass wir uns alle zusammen diesen ständigen Forderungen seitens der Geschäftsleitung wirksam entgegenstellen und Lösungswege aufzeigen, die unsere Wettbewerbsfähigkeit auf dem Markt gewährleisten und sichern, ohne dass die gesamte Last auf den Schultern der Kolleginnen und Kollegen abgeladen wird und ohne Eingriffe in unserer Tarifverträge!

Liebe Mitglieder,

liebe Kolleginnen und Kollegen,

Es ist wichtig, zusammen zu stehen und gemeinsam für unserer Interessen zu kämpfen. Genauso wichtig ist es aber auch, sich die erforderliche Ruhe zu gönnen, Zeit mit der Familie, den Freunden und auch mit sich selbst zu verbringen, um die Batterien für das vor uns liegende Jahr aufzuladen und Kraft zu tanken.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen, Ihren Familien und Freunden im Namen des gesamten Bundesvorstandes der Vereinigung Luftfahrt e.V. besinnliche und ruhige Feiertage, einen guten und gesunden Start in das neue Jahr und all denen, die an den Feiertagen Dienst haben, eine ruhige Zeit!

Herzlichst Ihr

Frank Schott

Bundesvorsitzender



DLH Konzern

Bilanz 3. Quartal 2017



Zitat: *“Bestes Neun-Monats-Ergebnis der Unternehmensgeschichte“*

Die Lufthansa Group steigert den Adjusted EBIT um 883 Mio. € (52,7%) auf 2.560 Mio. €, den Umsatz um 2,9 Mrd. € (12,1%) auf 26,8 Mrd. € und den Free Cash Flow um 83,8%. Die Nettokreditverschuldung kann um 80,7% auf 521 Mio. € gegenüber dem Vorjahreszeitraum gesenkt werden. Der Aktienkurs steigt 2017 von 12,27 € auf über 28 €.

Die Airlines des Konzerns und LH-Cargo können alle ihre Ergebnisse ausbauen. Die LSG weist ein durch Restrukturierungskosten belastetes positives, aber niedrigeres Ergebnis aus. Die Remanenzkosten durch die Schließung der Flugzeugüberholung in Hamburg sowie höhere Materialkosten belasten das Ergebnis der Lufthansa-Technik um 33 auf 333 Mio. €.

Ein wesentliches Ereignis in Q3 2017 ist, dass Wolfgang Mayrhuber sein Amt als Aufsichtsratsvorsitzender niedergelegt hat und Dr. Karl-Ludwig Kley jetzt die Leitung des Aufsichtsrats des Lufthansa Konzerns übernimmt. Er war von 1998 bis 2006 im Vorstand der Deutschen Lufthansa AG als Chief Financial Officer, ist somit kein Unbekannter und kennt sich im Unternehmen aus.

Die Investment Grade Rating Agentur Moody's vergibt an die Lufthansa wieder ein Rating. Damit gibt es Ratings von Standard & Poor's, Scope Rating und Moody's. Investment Ratings dieser Agenturen sagen etwas über die finanzielle Stabilität des Unterneh-

mens aus und können die Kosten für geliehenes Geld beeinflussen.

Mit Fraport kam es zu einer ersten Einigung über Kostenentlastungen als Voraussetzung für ein weiteres Wachstum der Lufthansa in Frankfurt.

Lufthansa Group und VC einigen sich auf langfristige Tarifvereinbarungen und sichern damit den Tariffrieden bis 2022. Die Personalkosten der Cockpit-Belagschaft werden um 15% gesenkt. Die neuen Tarifverträge sind noch vorbehaltlich einer erfolgreichen Urabstimmung.

Die Lufthansa Group kauft wesentliche Teile von Air Berlin. Niki Luftfahrt GmbH und Luftfahrtgesellschaft Walther mbH sollen in die Eurowings integriert werden.

Dieses gute Ergebnis beinhaltet auch die geänderten Bedingungen bei den Pensionsrückstellungen, die dadurch um 5,7% auf 7.888 Mio. € gegenüber dem Vorjahr gesenkt werden konnten.

Der Sitzladefaktor wurde um 3% gesteigert und so wird für Q4 prognostiziert, dass die Stückerlöse weiter steigen und die Stückkosten weiter sinken. In Q4 wird der Einmaleffekt bei den Pensionsrückstellungen der Piloten dann auch zu Buche schlagen. Das würde dann für das Jahresergebnis 2017 einen sensationellen Erfolg bedeuten.

Uta Dechert

Delegiertenversammlung 2017

Der VL-Bundesvorstand hatte die aus den Ortsverbänden Frankfurt, Hamburg und Düsseldorf gewählten Delegierten zur diesjährigen Versammlung für das Geschäftsjahr 2016 satzungsgemäß und fristgerecht eingeladen. Die VL-Delegiertenversammlung fand am 19. Oktober 2017 ab 15.00 Uhr in den Vereinsräumen in Groß-Gerau statt.

Die Delegierten als Vertreter unserer Mitglieder erhielten umfangreiche Vorträge zu den Aktivitäten der Vereinigung Luftfahrt im Berichtsjahr 2016. Der Bundesvorsitzende Frank Schott hob in meist chronologischer Reihenfolge die Höhepunkte des Jahres hervor. Reinhard Bind, unser „Finanzvorstand“, gab eine detaillierte Übersicht zu den Einnahmen und Ausgaben. Die Rechnungsprüferin Ines Mühlenbrock bestätigte auch im Namen des weiteren Rechnungsprüfers Sigi Seeger eine einwandfreie Buchführung und dankte auch unserer „Büroleiterin“ Brigitte Willroth für ihre geleistete Arbeit.

Auf Antrag von Jörg Deike wurde der Geschäftsführende Bundesvorstand für das 2016 per Akklamation einstimmig entlastet.

Frank Schott führte die in diesem Jahr einzige Wahl, die zum Rechnungsführer für die Geschäftsjahre 2017/2018, durch. Als Kandidat war Dirk Borgas vorgeschlagen worden und stand auch für das Amt zur Verfügung. Er wurde einstimmig per Handzeichen gewählt.

Da keine Anträge an die Versammlung gestellt worden waren und auch keine gesonderten Mitteilungen anstanden, wurde nach einer kurzen Pause über die laufenden und bevorstehenden Ereignisse berichtet. Werner Langendörfer referierte über die außerordentlich gute wirtschaftliche Situation des Lufthansa-Konzerns und die bevorstehende Integration der erworbenen Teile von Air Berlin. Anschließend fasste Frank Schott die zurückliegenden und bevorstehenden tariflichen Aktivitäten unseres Kooperationspartners ver. di auf Konzern- und Geschäftsfeldebene zusammen.

Den Abschluss der Veranstaltung bildeten Berichte und Diskussionen über die zu Beginn des Jahres 2018 anstehenden Wahlen zum Lufthansa-Konzern-Aufsichtsrat und die konzernweiten Betriebsratswahlen.

VL-Redaktion



DLH-Konzern AR Wahl 2018

Die Aufsichtsräte für den DLH-Konzern werden neu gewählt

Bis zum 5. November 2017 waren die Kandidatenlisten für die Aufsichtsratswahl des DLH-Konzerns einzureichen. Der Hauptwahlvorstand wird die einzelnen Listen mit den Kandidaten am 14. Dezember 2017 veröffentlichen.

Als nächster Vorgang war die Erstellung und Einreichung der Delegiertenlisten auf betrieblicher, örtlicher Ebene vorgesehen. Vom 22. Januar bis zum 7. Februar 2018 erfolgt dann die Wahl der Delegierten bzw. der Delegiertenlisten durch die Mitarbeiter. Die so ermittelten Delegierten werden ihrerseits in der Versammlung am 2. und 3. März 2018 in Seeheim die neuen Aufsichtsräte für die Arbeitnehmer wählen. Die aus zehn Mitgliedern bestehende Arbeitnehmerbank setzt sich aus sechs Angestellten-, drei Gewerkschaftsvertretern und einer/einem Leitenden Angestellten zusammen, die in drei getrennten, geheimen Wahlgängen ermittelt werden.

Die Amtszeit des neuen Lufthansa-Konzernaufsichtsrats beginnt mit der konstituierenden Sitzung am 8. Mai 2018 und dauert fünf Jahre.

Was hat die VL getan?

Auf Grund der ernüchternden Erfahrungen und Ergebnisse bei der letzten Konzern-Aufsichtsratswahl 2013 hatte sich der VL-Bundesvorstand schon recht früh im Jahr 2017 entschieden, bei der Wahl 2018 keine eigenen Kandidaten ins Rennen zu schicken. Mitentscheidend für den Beschluss des Bundesvorstands war auch die Kostenfrage. Der nicht gerade geringe Aufwand, der aus Mitgliedsbeiträgen finanziert werden müsste, steht in keinem vertretbaren Verhältnis zur sehr geringen Erfolgchance.

Konsequenterweise hat die Vereinigung Luftfahrt e.V. in der Folge auch darauf verzichtet, eigene Delegiertenlisten zu erstellen. Die eventuell gewählten VL-Delegierten hätten in der Delegiertenversammlung, ohne eigenen Kandidaten, ohnehin solche anderer Listen wählen müssen.

Ohne diesen „Umweg“ ruft die VL trotzdem ihre Mitglieder auf, unbedingt an den Delegiertenwahlen teilzunehmen.

Werner Langendörfer



© Holger Lang/pixelio.de

Vergütungsforderungen

Verhandlungen laufen



Die ver.di-Konzerntarifkommission (KTK) hatte am 3. November 2017 in Frankfurt beschlossen, die Vergütungstarifverträge der Boden- und Kabinentarifmitarbeiter der Deutschen Lufthansa (DLH) sowie der Tarifmitarbeiter der Lufthansa Technik (LHT), der Lufthansa Systems (LSY), der Lufthansa Service Gesellschaft (LSG), der Lufthansa Cargo (LCAG) und der Lufthansa Technik Logistik Services (LTLS) zum 31.12.2017 zu kündigen.

In den Wochen davor hatte ver.di bei ihren Mitgliedern und ihren Vertrauensleuten Umfragen über die Höhe und den Umfang der Forderungen durchgeführt. Die Mitglieder der ver.di-KTK hatten sich an diesen Ergebnissen bei der Aufstellung der Forderungen orientiert.

6% Vergütungserhöhung

Der Einsatz der Beschäftigten, die sehr gute wirtschaftliche Lage des Konzerns und ein gewisser Nachholbedarf aus den Sparprogrammen der letzten Jahre rechtfertigt die Forderung nach einer um 6% höheren Vergütung für eine 12-monatige Laufzeit. Die ver.di-Geschäftsfeldtarifkommissionen können entscheiden, ob die auszuhandelnde Erhöhung als Festbetrag in gleicher Höhe für alle erfolgen soll, um die Bezieher niedriger Einkommen solidarisch profitieren

zu lassen. Die Auszubildenden-Vergütung soll um 90 € monatlich angehoben werden.

Weitere Themen

Der fortschreitende Abbau von Arbeitsplätzen erhöht den Arbeitsdruck der verbleibenden Kolleginnen und Kollegen. Daher soll den Beschäftigten die Möglichkeit eröffnet werden, die Vergütungserhöhung in zusätzliche freie Tage eintauschen zu können.

Die ver.di-KTK will zusätzlich den „Bildungsfond für Schichtgänger“ in einen „Bildungs- und Gesundheitsfond“ für alle tariflich Beschäftigten umwandeln, um den Herausforderungen der Zukunft auch durch weitere Qualifizierung zu begegnen.

Verhandlungen

Der Auftakt der Verhandlungen hat am 23. November 2017 stattgefunden und wird am 13. Dezember 2017 fortgesetzt. Ein weiterer Termin ist für den 31. Januar 2018 geplant.

Zur Durchsetzung der Forderungen wird der Druck durch alle Lufthansaer wahrscheinlich nicht vermeidbar sein.

Werner Langendörfer



Gedanken zur Lohnrunde 2018



© eyetronic/Fotolia

© eyetronic/fotolia.com

Trotz einer „fast Vollbeschäftigung“ steigen in den letzten Jahren die Löhne nur sehr mäßig. Warum ist das so?

Gewerkschaften sind im ewigen Zwiestreit der Meinungen: Zu hohe Lohnabschlüsse würden zu mehr Arbeitslosigkeit führen und die Inflation anheizen – zu niedrige Abschlüsse bewegen die Mitglieder eher aus der Gewerkschaft auszutreten, da die meist lediglich als „Vermehrer“ des Einkommens angesehen wird.

Nutzt die Gewerkschaft ihre Kraft (dort, wo sie diese noch hat) voll aus und erzielt hohe Abschlüsse, sind die meisten öffentlichkeitswirksamen Ökonomen – und ausgerechnet die der Deutschen Bundesbank – schnell dabei zu schimpfen, dass über die angeheizte Inflation nun wegen der folgenden restriktiven Geldpolitik auch die Arbeitslosigkeit steigen würde.

Wie man aber ganz deutlich sehen kann, gelten diese Thesen seit der Finanzkrise nicht mehr. Die Inflation ist derart niedrig, dass sich die Zentralbank schon zu

Methoden genötigt sieht, die in Teilen bereits vor dem Verfassungsgericht diskutiert wurden. Man hört plötzlich von dort solche Begriffe wie „gesunde Inflation von 2%“. Auch Arbeitslosigkeit ist im heraufbeschworenen Umfang nicht zu sehen. Eher haben die Firmen ein „Fachkräfteproblem“ und suchen händeringend nach Arbeitskräften.

Ganz offensichtlich also gute Voraussetzungen, um höhere Lohnabschlüsse auszuhandeln. Das geschieht aber nicht. Und unsere, oben erwähnten Ökonomen, beschimpfen schon wieder die Gewerkschaft, diesmal aber für zu niedrige Abschlüsse. Selbst Mario Draghi (Chef der Europäischen Zentralbank) erklärt, dass es seine expansive Geldpolitik alleine nicht schafft, die Inflation in Richtung der gewünschten zwei Prozent zu treiben.

Es müsse ein „**kräftiger Einkommenszuwachs**“ herbei. Auch der eher zurückhaltende Bundesbankchef ist dieser Meinung. Sogar der IWF (Internationaler Währungsfond) empfiehlt den Deutschen „**aggressive Löhne**“ zum Abbau des ungeliebten Leistungsbilanzüberschusses und letztendlich zur Erhöhung der Binnennachfrage.

Nach herrschender Meinung geht man davon aus, dass die Lohnentwicklung mit der Produktivitätsentwicklung gekoppelt ist. Hier könnte ein Grund für die Zurückhaltung der Gewerkschaften liegen.

Der Zuwachs an Produktivität lässt seit einigen Jahren nach. Selbst der oft beschworene Zuwachs wegen der „digitalen Revolution“ lässt derzeit noch auf sich warten. Die größten Produktivitätsfortschritte gab es offensichtlich in den letzten Jahrzehnten des 20.

Jahrhunderts. Produktivitätsfortschritte im rechnerischen Sinn können natürlich auch erzeugt werden, wenn man Personal entlässt. Dann allerdings nimmt man dieses Argument eher ungern für höhere Lohnforderungen.

Ein weiterer, und vielleicht viel bedeutenderer Grund für die Lohnzurückhaltung liegt in der sinkenden Tarifmacht der Gewerkschaften. Die Anzahl der organisierten Beschäftigten hat sich in den letzten dreißig Jahren fast halbiert. Somit ergibt sich zwangsläufig eine wesentlich schwächere Verhandlungsposition. Kurioserweise scheint das allerdings die Belegschaften nicht zu interessieren, denn eine „Eintrittswelle“ wäre eigentlich die logische Folge auf sinkende Verhandlungsmacht und damit sinkende Lohnabschlüsse. Zyniker behaupten schon: „...denen geht's offenbar noch zu gut...“

Ein aus Sicht der Beschäftigten beklagenswerter Umstand ist das Absinken der sogenannten „Lohnquote“. Danach, und das war lange Jahre herrschende Meinung, stünden den Arbeitnehmern zwei Drittel der gesamten Wirtschaftsleistung und den Unternehmern ein Drittel zu. Diese Quote sinkt nun seit 30 Jahren kontinuierlich zu Ungunsten der Arbeitnehmer.

Wie sich in Zeiten der Globalisierung gezeigt hat, gibt es ein sehr wirkungsvolles Instrument der Arbeitgeber: Die Drohung mit der Auslagerung der Arbeit ins Ausland. Es darf aber nicht die ultimative Antwort sein, dann eben in Deutschland die Löhne immer weiter zu senken, um

mit einem unterirdisch niedrigen Auslandslohniveau zu konkurrieren und am Ende gar gleichzuziehen.

Was nun? Welches Fazit müssten oder sollten die Beschäftigten und allen voran die Gewerkschaften aus diesem Wissen ziehen?

Es bedarf zu allererst einer starken Gewerkschaft mit einer ebenso stark organisierten Belegschaft in den Betrieben. Da der Kern jeder Politik und der Tarifarbeit aber auch der Kompromiss ist, wird es an der einen oder anderen Stelle auch weiter Kompromisse geben. Das darf aber hernach nicht dazu führen, dass nach Abschluss eines Tarifvertrages, die Unzufriedenen erneut die Gewerkschaft verlassen.

Eventuell hätte man – ausnahmsweise und moderat – mal auf Herrn Draghi, die Bundesbank und die Wirtschaftsweisen hören sollen....

Werner Zielina



Neuer Vorsitzender im Konzernaufsichtsrat DLH

Vorzeitiger Wechsel an der Spitze des Aufsichtsrats

Dr. Karl-Ludwig Kley wurde am 25. September 2017 zum Vorsitzenden des Lufthansa-Konzernaufsichtsrats gewählt.



Er trat damit die Nachfolge von Wolfgang Mayrhuber an, der am Vortag dieses Mandat mit sofortiger Wirkung ein halbes Jahr vor Ende der regulären Amtszeit niedergelegt hatte.

Wolfgang Mayrhuber hatte nach seiner langjährigen Amtszeit als Technik-Chef von 2003 bis 2010 als Vorsitzender des Lufthansa-Konzernvorstands die Geschicke des Unternehmens geleitet. Im Jahr 2013 wurde er dann in Köln zum Vorsitzenden des Konzern-Aufsichtsrats gewählt.

Er habe „seine Aufgaben mit dem guten Gefühl abgegeben, dass das Unternehmen einen positiven Ergebnistrend und eine insgesamt erfreuliche Entwicklung zeigt“. Weitere Gründe für seinen Schritt nannte der 70-jährige nicht, aber es sind auch gesundheitliche Probleme bekannt.

Dr. Karl-Ludwig Kley (66) ist im Hause Lufthansa als Branchenkenner bekannt. Er war von 1998 bis 2006 Finanzvorstand des Konzerns, bevor er 2006 als Mitglied der Geschäftsleitung und ab 2007 die Leitung des in Darmstadt angesiedelten Pharma- und Chemiekonzerns Merck KGaA bis 2016 übernahm. Kley ist Jurist und gehört dem Lufthansa-Aufsichtsrat bereits seit 2013 an.



Er dankte Wolfgang Mayrhuber im Namen aller Aufsichtsratsmitglieder für dessen erfolgreiche Arbeit und seine großen Verdienste um das Unternehmen. Nicht nur als Aufsichtsratsvorsitzender, sondern auch in seiner Zeit als Vorstandsvorsitzender der Lufthansa Technik und CEO des Lufthansa Konzerns habe Wolfgang Mayrhuber das Unternehmen maßgeblich geprägt.

Für das vakante Mandat im Aufsichtsrat hat dessen Nominierungsausschuss Miriam Elizabeth Sapiro vorgeschlagen. Sie ist Amerikanerin und Partnerin bei der Kommunikationsberatung Finsbury. Der Antrag für Ihre Bestellung wird bis zur Hauptversammlung 2018 beim Amtsgericht Köln erfolgen.

VL-Redaktion

Lufthansa Boeing „Landshut“ kehrt als Symbol zurück

Wir hatten in unserer letzten Ausgabe bereits über das „geplante Weiterleben“ der Landshut berichtet und wollen die Geschichte hier fortsetzen.

Ab 21. August 2017 hatte ein LHT-Team in Fortaleza mit 8,5 Tonnen Werkzeug und Gerät damit begonnen, die Boeing 737 transportfähig zu zerlegen. Eine zum Teil schwierige Aufgabe. Die Teile des Flugzeugs sind dann am 23. September 2017 unter großem Beifall einiger tausend Besucher und des Flughafenpersonals zum einen mit einer Antonov 124 und zum anderen mit einer Iljuschin 76 nach Deutschland, genauer nach Friedrichshafen am Bodensee, zurückgekehrt.

Das Dornier-Museum richtete zur Begrüßung eigens ein Bürgerfest aus. „Für mich ist heute ein Tag der großen Freude“, sagt Museumsdirektor David Dornier. Auch die ehemalige Stewardess Gabriele von Lutzau und der damalige Co-Pilot Jürgen Vietor waren als Zeitzeugen der Entführung zu Gast bei der Heimkehr des Flugzeugs.

Die „Landshut“ wird 40 Jahre nach der Befreiung der Geiseln im somalischen Mogadischu am 18. Oktober 1977 für eine dauerhafte Ausstellung Herbst 2019) im Dornier-Museum in Friedrichshafen restauriert. „Es sei ein nationales Interesse, mit dem Flugzeug als Ausstellungsstück an den Deutschen Herbst 1977 zu erinnern“, hatte Außenminister Sigmar Gabriel betont.

Der Ankauf des „Wracks“ für rund 20.000 Euro und die geplanten Kosten für den Transport, die Restaurierung und die Ausstellung von ca. 10 Mio. € sollen hauptsächlich vom Bund getragen werden. Die Dornier-Stiftung, die „Bild“-Zeitung und die Lufthansa-Technik haben aber auch zu einer Spendenaktion aufgerufen:

Unterstützen Sie die Rückholung, Restaurierung und Ausstellung der 1977 entführten „Landshut“-Maschine und setzen Sie so ein Zeichen gegen Terrorismus und Gewalt!

Für Spender ist hier das Konto:

Dornier Stiftung für Luft- und Raumfahrt

Stichwort: Landshut

Commerzbank Konstanz

IBAN DE87 6904 0045 0276 6780 00

BIC COBADEFFXXX

Dornier Stiftung für Luft- und Raumfahrt

Claude-Dornier-Platz 1 88046 Friedrichshafen

VL-Redaktion



© picture alliance/Eibner Pressefoto



© picture alliance/K.-J.Hildenbrand/dpa

Copilot J. Vietor, Flugbegleiterin G. v. Lützuau und Passagierin P. Müll

Austrian Airlines feiert 60. Geburtstag

Die Lufthansa-Tochter Austrian Airlines hatte am 30. September 2017 ihren 60. Geburtstag. Das Unternehmen wurde 1957 an diesem Tag durch den Zusammenschluss der Air Austria und der Austrian Airways gegründet. Der Flugbetrieb der Austrian Airlines (AUA) wurde mit vier Vickers Viscount, später ergänzt um drei DC3, aufgenommen. Die erste Strecke führte von Wien mit Zwischenlandung in Zürich nach London.

Flottenentwicklung

Das Jet-Zeitalter begann 1963 mit der Bestellung einer Sud Aviation Caravelle. Das Muster Douglas DC 9-32 bildete mit 9 Flugzeugen die standardisierte Flotte ab 1971. Ab 1975 wurde die Flotte mit fünf DC 9-51 ergänzt. 1977 war Austrian Erstkunde für die DC 9-80. Ab Oktober 1980 wurden die ersten McDonnell Douglas MD 81 in den Einsatz gebracht. Austrian Airlines übernahm zum Jahresende 1987 die ersten MD 87 (dafür hatte die Gesellschaft 1984 auch als Erstkunde gezeichnet) und ab 1990 auch die MD 83. Ein notwendiger Sparkurs 2006 führte zum Abbau der jeweils vier A340 und A330 und man harmonisierte die Langstreckenflotte auf Boeing B777 und B767. Im Jahr 2012 wurden die vorhandenen B737-600 und -700 verschrottet - einige B737-800 wurden 2013 verkauft. Sie wurden durch mehrere A320 ersetzt.

Anfang 2014 ergänzte eine fünfte B777 die Langstreckenflotte. Ab Herbst 2015 bis Anfang 2017 wurden die Fokker-Flugzeuge durch 17 Embraer 195 der Lufthansa Cityline ausgetauscht. Seit März 2017 fliegen Air Berlin Maschinen im Wetlease für Austrian Airlines und zum Sommerflugplan 2018 wird eine sechste B777-200ER hinzugeleast.



Entwicklung

Die AUA trat im Jahr 2000 der Star-Alliance bei. Austrian Airlines kaufte 2001 die Fa. Rheintalflug und fusionierte sie mit Tyrolean

Airways. Diese spezialisierte sich auf Regionalflüge während die 2002 übernommene Lauda Air mit B777-200ER bis 2004 vornehmlich den Charteranteil übernahm, dann aber in Austrian integriert wurde.

Nach vorangegangenen Verlusten wurde die AUA im Rahmen der Privatisierung 2008 ausländischen Gesellschaften zum Kauf angeboten. Die EU-Kommission genehmigte im August 2009 die Übernahme der Gesellschaft durch Lufthansa, die einer von vielen Interessenten war.

Trotz der Streichung von rund 2.500 Stellen und sonstiger Sparmaßnahmen konnten in den darauf folgenden Jahren keine Gewinne erwirtschaftet werden. Als ultimative Reaktion wurde am 2. November 2011 der AUA-Flugbetrieb mit 460 Piloten und 1.500 Flugbegleitern an Tyrolean und deren Tarifverträge mittels Betriebsübergang vergeben. Nach dem Abschluss neuer, für alle geltenden Tarifverträge wurde dieser Weg am 1. April 2015 wieder rückgängig gemacht und Tyrolean mit Austrian als Marke Austrian Airlines fusioniert.

Seit dem 1. Juni 2015 leitet Kay Kratky (ehemals LH-Passagevorstandsmitglied) als Nachfolger von Jaan Albrecht das Unternehmen mit rund 7.000 Mitarbeitern, einer Flottenstärke von rund 88 Flugzeugen und insgesamt positiver Entwicklung.

Zusammengetragen von

Werner Langendörfer

Mechanics and Specialists wanted!

Ein wenig schräg wirkt es schon, wenn aktuell in den Medien, in Funk und Fernsehen händeringend gute Fachkräfte für die Techniksparte Triebwerk und den Flugbetrieb gesucht werden, **aber seitens des Vorstandes an dem Abbaupfad von 700 Menschen, gerade bei WT Deutschland festgehalten wird.**

Denn nicht allzu lange ist es her, da beherrschten z. B. die düsteren Wolken das Geschehen und die negativen Botschaften über dem Technik- und WT-Himmel. – Alles ist trostlos und traurig, wir bauen Personal ab!

Doch jetzt, gut ein Jahr danach, stapeln sich die Aufträge und der Bereich Triebwerk kann sich vor der Auftragsflut kaum retten. Die Kabine sucht Verstärkung und auch in vielen Cockpits ist Entlastung durch Neueinstellung wegen mehr Fluggeschäft notwendig. – **Das mag verstehen wer will!**

Der langjährige und erfahrene Mitarbeiter jedenfalls bleibt jedoch verunsichert und fühlt sich durch scharfe Schichtansagen und Dienstpläne enorm unter Druck gesetzt, was Motivation, Qualität und vor allem dem wichtigen „Corporate-Identity“ im Konzern enorm schadet.

Und das spricht sich auch in der Szene herum.

Die Akquise läuft auf Hochtouren, auch bei den gut ausgebildeten „Air-Berlinern“. Und gerade die stehen in allen Bereichen vor der Qual der Wahl: „Arbeite ich bei der LHT, der LH in Cockpit und Kabine, oder der LH-Verwaltung mit reduziertem Einkommen weiter, oder starte ich mit besserem Gehalt und besseren Randbedingungen in neuen Jobs durch“, so die ehemaligen Mitarbeiter von Air Berlin. Ähnliche Informationen erreichen uns auch von anderen Mitbestimmungsgremien bundesweit.

Bleibt also abzuwarten, welche neue Kollegin oder Kollege unser Team zukünftig unterstützen will und die „deutlich veränderten Randbedingungen“ zähneknirschend akzeptieren wird.

Eine Meinung von der Vereinigung Luftfahrt,
Ortsverband Hamburg



Das Ende der Air Berlin

Stand 04.11.2017

Am 15. August 2017 beantragte der Geschäftsführer der Air Berlin, Thomas Winkelmann, eine Insolvenz in Eigenverwaltung für seine Fluggesellschaft.

Am frühen Montagmorgen, dem 17. Oktober 2017, endete der letzte Air Berlin Langstreckenflug. Der Airbus A 330-200 mit der Flugnummer AB 7001 kam aus Miami und landete in Düsseldorf.

Am 27. Oktober 2017 wurde mit der Landung des Fluges AB 6210 München – Berlin-Tegel der Air Berlin Flugbetrieb um 23.45 Uhr endgültig eingestellt. Damit ging die 38 jährige Geschichte der zweitgrößten deutschen Fluggesellschaft zu Ende. Die professionelle Belegschaft, die Flughafenfeuerwehren und viele Schaulustige bereiteten der Air Berlin an vielen Flughäfen einen wehmütigen Abschied.

Geschichte

Der ehemalige PanAm-Pilot Kim Lundgren gründet **1979** die Air Berlin Inc. als Charter-Fluggesellschaft mit FAA-Zulassung. Da nur Alliierte in diesen Zeiten nach Berlin fliegen dürfen, wird das Unternehmen in Oregon/USA in das Handelsregister eingetragen. Am 28. April 1979 findet der Erstflug mit einer B707 von Berlin nach Mallorca statt. Die beiden B707 der Firma werden **1981** durch zwei B737 ersetzt und bedienen vorrangig den Mittelmeerraum.

Nach dem Mauerfall endet die alleinige Lufthoheit der Siegermächte für Berlin. Am 16. April **1991** gründet Joachim Hunold, der 82,5% der Anteile übernimmt, zusammen mit dem bisherigen Eigner unter der Zulassung des Luftfahrt-Bundeamtes die Air Berlin GmbH & Co. Luftverkehrs KG mit anfangs 150 Mitarbeitern. Ab **1998** bedienen 10 Flugzeuge von neun deutschen Flughäfen und aus Luxemburg heraus touristische Ziele am Mittelmeer. Mit jetzt bereits 25 B737-800 werden ab **2001** von 14 deutschen Flughäfen aus beliebte Ferienzele angeboten. Im Konzert der aufkommenden Billig-Fliegerei bietet Air Berlin, die seit 1999 auch Mitglied der IATA ist, ab September **2002** ihren sog. „City Shuttle“ zu europäischen Großstädten an.

Übernahmen

2004 erwirbt Hunold von dem Formel 1 Fahrer Lauda zunächst 24% von dessen Fluggesellschaft Niki bis 2010 die völlige Übernahme erfolgt. Eine ähnliche Beteiligung an der Germania scheidet allerdings. Am 11. Mai **2006** ging Hunold als Air Berlin Limited & Co. KG an die Börse.

Im August **2006** wird die dba (Deutsche BA) für angeblich 120 Mio. € hinzugekauft. Sie fliegt noch bis 30. November 2008 als eigenständige Tochtergesellschaft. Das Wachstum wird mit der Übernahme der LTU am 27. März **2007** und später im Jahr mit einer 49%-Beteiligung an der schweizerischen Belair Airlines weiter beschleunigt. Die Absicht, auch den Ferienflieger Condor übernehmen zu wollen, wird Mitte 2008 wieder aufgegeben.

Im Oktober **2009** übernimmt TUI Travel 9,9% der Air Berlin Anteile. Die Air Berlin übernimmt das TUI fly Städte-Streckennetz mit 117 Verbindungen und charterte von ihr 14 Flugzeuge.

Im Dezember **2011** wird Etihad Airways für 73 Mio. € mit 29,21% größter Einzelanteilseigner.

Im März **2012** tritt Air Berlin dem Airline-Verbund One-world bei. Alle Technikbetriebe werden in der neuen Gesellschaft Air Berlin Technik GmbH zusammengefasst.

Geschäftsführung

Joachim Hunold übergibt nach 20 Jahren sein Amt als CEO am 1. September **2011** an Hartmut Mehdorn (ehemaliger Vorsitzender der Deutschen Bahn), der die Aufgabe einer Restrukturierung bis Januar **2013** wahrnimmt. Ihm folgt der Österreicher Wolfgang Prock-Schauer, der den Abbau von 900 Arbeitsplätzen ankündigt, im November **2014** aber wieder zurücktritt.

Ab Februar **2015** versucht sich Stefan Pichler zwei Jahre lang vergeblich an der Rettung der Air Berlin. Er wird **2017** durch Thomas Winkelmann, der bisher die Lufthansa-Tochter Germanwings geführt hat, ersetzt.

Verluste und Verschuldung

Im Dezember **2012** verkauft Air Berlin 70% sein Vielfliegerprogramms für 184 Mio. € an Etihad. Im April **2014** wird mit 315,5 Mio. € der bis dato größte Jahresverlust des Unternehmens bekannt, der mit einer Wandelanleihe durch Etihad von 300 Mio. € ausgeglichen wird. Seit Juli **2016** besitzt Air Berlin keine eigenen Flugzeuge mehr. Die Flotte wird auf Airbus A320 harmonisiert und komplett geleast, das Angebot um 10% gesenkt.

Im Geschäftsjahr **2015** weist Air Berlin einen Verlust von 307 Mio. € aus, der im Folgejahr 2016 mit 667 Mio. € noch übertroffen wird. Damit summiert sich der Gesamtverlust auf insgesamt 1,14 Mrd. €. Im ersten Halbjahr **2017** betragen die Verluste 447,6 Mio. €. Damit steigen die Gesamtschulden auf rund 1,9 Mrd. €. Nachdem Etihad am 11. August 2017 nicht mehr bereit ist, weitere Finanzmittel zur Verfügung zu stellen, ist der Weg in die Insolvenz unvermeidbar.

Übernahmen

Die Deutsche Lufthansa AG übernimmt im Bieterverfahren zuzüglich der bereits im Leasing betriebenen 38 weitere Flugzeuge für rund 1,3 Mrd. € von den Leasinggebern und will die dann insgesamt 81 Fluggeräte bei Eurowings integrieren. Darüber hinaus hat der Lufthansa Konzern die nicht insolventen Fluggesellschaften Niki mit 1.041 Mitarbeitern und LGW (Luftfahrtgesellschaft Walter) mit 440 Mitarbeitern sowie deren Slots für 210 Mio. € erworben und erhält damit Zugriff auf 48 Flugzeuge. Die Lufthansa will weitere rund 1.300 Mitarbeiter der Air Berlin einsetzen. Sie müssen sich aber auf die Arbeitsplätze bei Eurowings neu bewerben.

Das Logistik-Unternehmen Zeitfracht erhält den Zuschlag für die Air Berlin Tochter Leisure Cargo mit rund 60 Mitarbeitern in Düsseldorf. Am 26.10.2017 wird bekannt, dass Zeitfracht, gemeinsam mit der Wartungsfirma Nayak, auch die Air Berlin Technik, allerdings nur mit 300 der rund 850 Mitarbeiter übernehmen will. Bei Redaktionsschluss stand zu erwarten, dass nur 1.128 Verwaltungsmitarbeiter in eine Ber-

liner Transfergesellschaft, die am 1. November 2017 die Arbeit aufgenommen hat, wechseln können. Ein Transfer für die restlichen Mitarbeiter ist an der fehlenden Kostenbeteiligung der Bundesländer Bayern und Nordrhein-Westfalen und der neuen Eigner gescheitert und Kündigungen werden ausgesprochen.

In letzter Minute teilt Easyjet am 27.10.2017 mit, sie werde 25 Flugzeuge im Leasing abnehmen, Slots und Buchungen in Berlin-Tegel für rund 40 Mio. € übernehmen und bis zu 1.000 Piloten und Flugbegleiter in Deutschland einstellen. Neue Bewerbungen seien aber erforderlich.

Durch einen Übergangskredit der Bundesregierung konnte der Flugbetrieb bis 27. Oktober 2017 weitergeführt werden. Das Insolvenzverfahren ist am 1. November 2017 eröffnet worden. Die Gläubigerversammlung findet am 24. Januar 2018 in Berlin statt.

Zusammengefasst von

Werner Langendörfer



45. AEI Kongress 2017 in Lissabon

Der 45. AEI Kongress wurde von der portugiesischen Gewerkschaft SITEMA vom 31. Oktober bis 3. November in Lissabon abgehalten.

Aufgrund einer schweren Erkrankung konnte der Präsident Paul Cousins (AALEA) nicht an dem Kongress teilnehmen und wurde durch den Vice Präsidenten Ola Blomqvist vertreten.



Ola begrüßt die große Anzahl an diesjährigen Teilnehmern. Es waren 15 Gewerkschaften und Verbände aus insgesamt 13 Ländern anwesend. Zu den Vertretern aus Europa kamen auch Teilnehmer aus den USA, Simbabwe und Pakistan.

Oscar Antunes begrüßte alle Teilnehmer im Namen der SITEMA und sprach von den großen Opfern der Bevölkerung durch die Brände in Portugal. In der Luftfahrt spricht man vom sichersten Jahr „...wir, die Luftfahrtstechniker, sind die Basis dafür“.

Es wurde, wie in jedem Jahr, Rückblick auf den letzten Kongress in Reykjavik und die Zeit danach gehalten. Fred Bruggeman sprach über die Veränderungen im Mitgliederstand (23) und einer Anfrage von HAEA aus Griechenland.

Robert Alway (General Secretary) sprach über die Gedanken innerhalb der EU zum CRS. In 2010 gab die EASA ein Statement heraus, dass die volle Verantwortung für alle mit dem CRS freigegebenen Arbeiten am Flugzeug beim Freigabeberechtigten liegt.

Firmenprozesse, die es erlauben Arbeiten ohne Lizenz freizugeben sind nicht erlaubt und illegal. Er zeigte einen Nachweis von 170 Tasks, die eine größere europäische Airline in ihren Prozessen durch

nicht lizenziertes Personal prüfen lässt. Der Wunsch der Industrie, die EASA Lizenz wieder in eine Company-Lizenz zu verändern ist da. Es würde die Freigabeberechtigten an die Company binden und dem freien Verkehr von Dienstleistung und Gütern innerhalb der EU entgegenstehen.

Louis Key (AMFA USA) präsentierte einen Bericht über die Aktivitäten in der Luftfahrtindustrie und der aktuellen Situation der Tarifverhandlungen. Die Tarifverhandlungen wurden in der letzten Verhandlungsrunde auf 5 Jahre festgelegt und die nachfolgende Verhandlung ist seit über einem Jahr überfällig.

Er zeigte Bilder von Demonstrationen und Streikaufrufen. Louis erklärte, dass die Arbeiterrechte weltweit verschieden und auch die Gewerkschaften entsprechend von schwach bis sehr stark sind. Companies wie Southwest drohen mit Outsourcing von Teilen der Instandhaltung, manche Teile kommen nach schlechten Erfahrungen aber auch wieder zurück.

Mohamed Ahamed (UNSA Europe Secretary) berichtet von der Vorgehensweise des französischen Präsidenten, der die Arbeiterrechte beschneiden und viele soziale Errungenschaften einfach streichen möchte.

UNSA hat zu gewerkschaftlichen Aktivitäten aufgerufen, aber die Teilnehmer haben noch nicht den Ernst der Lage erkannt und sehen mit Spaß die Aufläufe eher wie ein Liederzug.

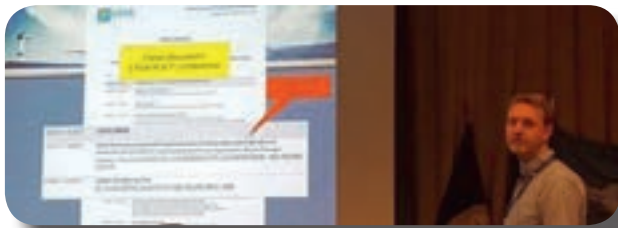
Mustafa Colak Bucan (Kassier BPvL) berichtet vom Kassenstand 2017 und der gesamten finanziellen Lage der AEI. Norbert Beuing (Auditor) sprach den Kassier frei, alle Belege sind vorhanden und der Kassenstand ist in Ordnung und korrekt.

Bedingt durch die politische Situation in der Türkei wurden die Belege, Rechnungen etc. nicht persönlich in Augenschein genommen, sondern via Scan nach Deutschland geschickt und dort geprüft. Der Kollege nahm aus politischen Gründen von einer Reise in die Türkei Abstand.

Geir Eriksson (NFO ATAC - Chairman) präsentierte in seinen Bericht folgende Themen:

1. CRS-Flugzeugstechniker ohne Lizenz
2. Möglichkeit der Firmen-Lizenz

3. CAT B1 und CAT B2 zu einer Lizenz zu verschmelzen
4. Seit Base Maintenance outsourced wird, fehlen den B1/B2 immer mehr praktisches Wissen
5. Fehlen von Flugzeugen für praktische Trainings
6. Nutzen von alleinigem Laptop Training für die Praxis



Hierzu hatte Geir Eriksson in den verschiedenen EASA Gremium im Namen der AEI die Stange für die Aircraft Engineer gehalten.

Wie kann man Kontakt zur AEI aufnehmen?

Die AEI ist in facebook, twitter und linked vertreten.

Tommy Olsen (NHF) hielt eine Präsentation zu den Aktionen, welche die NHF startete, um die EASA Regularien zu stoppen, denn wie schon einmal berichtet, ist das Helicopterfliegen in Nizza sicherlich etwas anderes als das Anfliegen einer Ölplattform bei schlechtem Wetter in Norwegen. Diese lokalen Situationen sind nicht mit einander vergleichbar und deshalb auch nicht mit einer gemeinsamen Vorgabe zu regulieren.

Cengiz Turkoglu (Senior Lecturer Course Director Cranfield University England) sprach von "risk culture" als neue Dimension von "safety culture".

Duarte Leitoa (TAP Risk and Safety Officer) präsentierte am Beispiel: Nachträglicher Einbau von Winglets A320 wie man risk culture in der Praxis anwendet.

Filipe Morais de Almeida (TAP) berichtet vom fehlenden Nachwuchs in der Luftfahrt. In den USA wurde eine Analyse in Auftrag gegeben, welche Bedarfe man für die nächsten 10 bzw. 20 Jahre untersuchen

sollte. Als Ergebnis wurden ca. 10.000 Techniker für die nächsten 10 Jahre und um ein Faktor 20 – 30 mal höher für die nächsten 20 Jahre herausgefunden.

TAP hat ähnliche Zahlen analysiert und nun den Kontakt zu den Schulen aufgenommen, um frühzeitig Interesse an der Luftfahrt zu wecken. Es wurde ein Kontrakt zwischen den Schulen, dem Staat und der Luftfahrtfirmen geschlossen, mit dem Ziel a) die Luftfahrt bekannt und interessant zu machen, b) Wissen und Vorkenntnisse in den Schulen früher zu platzieren und c) Betriebe für Praktikanten zu öffnen, um zukünftiges Personal zu gewinnen.

Wenn man sieht, welche Anstrengungen Portugal unternimmt, um Luftfahrtpersonal zu gewinnen - wie einfach haben wir es dagegen in Deutschland. Wir haben ein Duales Ausbildungssystem, Ausbildungsberufe, technische gewerbliche Schulen, IHK und HWK und Luftfahrtfirmen, die noch technische Ausbildung betreiben.

Ob oder wer in Deutschland die Bedarfe für die Luftfahrt feststellt? Keine Ahnung, ist eigentlich nicht schwer, denn man kennt die aktuellen Beschäftigten, das Alter der Beschäftigten, die bestellten Flugzeuge bzw. die Entwicklung der Passagierzahlen in den letzten Jahren, da müsste sich doch der Bedarf von Flugzeugpersonal für die nächsten Jahre berechnen lassen.

Der Kongress wurde mit dem Wunsch nach einem gesunden Wiedersehen in 2018 geschlossen. Der 46. Kongress findet in Stockholm (Schweden) und der 47. In Berlin (Deutschland) statt.

Für den 48. Kongress liegen zwei Bewerbungen vor:

- Hasare in Simbabwe und
- Islamabad in Pakistan

Besonderer Dank gilt den Frauen der Teilnehmer für die jahrelange Unterstützung.

Thomas Brand

Friedhelm Becker verstorben

Das Gründungsmitglied unserer Vereinigung Luftfahrt, Friedhelm Becker, ist im Alter von 74 Jahren verstorben.



Vor seiner beruflichen Laufbahn bei Lufthansa, hat er als Dreher in Frankenthal und später bei der Bundeswehr als Fluggerätmechaniker gearbeitet. 1965 wurde er bei Lufthansa als Fluggerätmechaniker eingestellt. Von 1994 bis 2002 war er Betriebsratsmitglied der Deutschen Lufthansa AG und später der Lufthansa Technik AG in Frankfurt. Dort war er für seine Kolleginnen und Kollegen stets ein ehrlicher und verlässlicher Partner. Er war nicht nur Mitglied des Betriebsrates, sondern auch des Gesamtbetriebsrates und des Aufsichtsrates der neu gegründeten Lufthansa Technik. Selbstverständlich war er noch „nebenbei“ in vielen Gremien der DAG und VL (unter anderem als Beiratsvorsitzender) tätig.

Vieles von seiner Arbeit wurde somit, wie selbstverständlich, in der Freizeit erledigt.

Er hat alle Höhen und Tiefen des LH-Konzerns im Laufe seiner Tätigkeit selbst miterlebt. Mit den heute selten zu findenden Tugenden der Gelassenheit und Ruhe hat er alle Situationen gemeistert. Geradezu liebevoll hat er sich um jedes Anliegen aus der Belegschaft gekümmert.

Nach schwerer Krankheit ist er am 21. August 2017 daheim im Kreise seiner Familie verstorben. An der Trauerfeier und seiner Bestattung am 28. August in Worms haben viele Aktive und Ehemalige teilgenommen.

Der Vorstand der Vereinigung Luftfahrt trauert um einen lieben Kollegen und Freund. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken erhalten. Unser besonderes Mitgefühl gilt seiner Familie und seiner Frau Angela.



Friedhelms Verabschiedung am 23.10.2002 - Begeisterung sieht anders aus...

VC-Tarifvertrag

Es ist (fast) vollbracht

Bis zum 10. Oktober 2017 haben die Verhandlungen zur redaktionellen Umsetzung des „Einigungspapiers“ vom Frühjahr zwischen Lufthansa und Vereinigung Cockpit gedauert. Mit dem jetzt abgeschlossenen Tarifvertragspaket über die Arbeitsbedingungen der Piloten, und erstmals auch für Fluglehrer, geht ein jahrelanger Konflikt mit 14 Streikrunden auf die Zielgerade.

Die Vorgabe des LH-Konzerns war der Wille, die Cockpit-Stückkosten um 15% abzusenken. Die VC beschreibt die jetzt erzielte Einigung als *„einen Schritt hin zu einer neuen Tarifpartnerschaft“* mit *„mehr Flexibilität für den Arbeitgeber und dennoch besserem Schutz der Arbeitsplätze“*.

Perspektive

In einer Perspektivvereinbarung sagt der LH-Konzern zu, bis zum Jahr 2022 mindestens 325 Flugzeuge mit Piloten des „Kernkonzerns“ zu bereedern. Bis zu 600 Co-Piloten sollen sich bis dahin zum Kapitän entwickeln können und über 860 (VC) (LH: über 700) seit Jahren wartende Nachwuchsflugzeugführer sollen zu KTV-Bedingungen neu eingestellt werden. Das Papier enthält auch Schiedsregeln für den Fall, dass diese Flottenzusage nicht eingehalten werden kann.

Das Projekt „Jump“ gilt mit dieser Vereinbarung als beendet. Die dort eingesetzten Piloten sowie die Jump-CLH-Piloten werden direkt bei Lufthansa eingesetzt.

Vergütung

Nach der seit April 2012 stagnierenden Vergütungsentwicklung erhalten die Piloten der DLH, LCAG, GWI und der Flugschule Bremen für den Zeitraum bis zum Jahr 2022 eine gestaffelte Vergütungsanpas-

sung von insgesamt 10,3% - rückwirkend beginnend zum Januar 2016 mit 2,4% und zum Januar 2017 von 2,0%. Für den anhebungsfreien Zeitraum April 2012 bis Dezember 2015 (45 Monate) erfolgt bis Mai 2018 eine Einmalzahlung in Höhe von 1,8 Monatsgehältern. Für die Piloten, die bis Ende September 2017 eingestellt wurden, gelten die Bedingungen des „alten“ VTV weiter. Ab Oktober 2017 gilt für Neueinstellungen eine an diesen VTV angelehnte Struktur, die sich aber mehr an Zulagen orientieren wird.

Altersversorgung

Ähnlich wie bei der Kabine und beim Bodenpersonal wird die Altersversorgung auch für das Cockpit-Personal umgestellt und spart dem Konzern eine dreistellige Millionensumme. Piloten und Arbeitgeber zahlen zukünftig jeweils feste Beiträge in einen Rentenfond ein. Die eingezahlte Summe wird bei der Rentenauszahlung auch garantiert. Die späteren tatsächlichen Rentenzahlungen hängen vom Zinsrisiko ab, das die Arbeitnehmer alleine tragen.

Urabstimmung

Die Vereinigung Cockpit hat das Tarifpaket ihren Mitgliedern zur Urabstimmung gestellt. Das Ergebnis wird in den Tagen des Erscheinens dieses Magazins erwartet.

Werner Langendörfer





Beitrittserklärung

Hiermit erkläre ich meinen Beitritt als Mitglied zur Vereinigung Luftfahrt e.V. und erkenne die Satzung der Vereinigung Luftfahrt an.

Name: _____

Vorname: _____

Straße, Hausnummer: _____

PLZ, Wohnort: _____

Telefonnummer: _____

Handy: _____

Email: _____

Geburtsdatum: _____

Beschäftigt als: _____

Betrieb: _____

Dienststelle: _____

Tel. Dienstlich: _____

Eintritt ab: _____

Monatsbeitrag
(1% vom Bruttogrundlohn):* _____

Unterschrift: _____



Beitrittserklärung

Hiermit erkläre ich gleichzeitig meinen Beitritt als Mitglied zur Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft und erkenne die Satzung der ver.di an.

Unterschrift _____

* Der Beitrag von VL und ver.di wird im Verhältnis von 28% zu 72% von der VL aufgeteilt.

SEPA Lastschriftmandat

Ich ermächtige die Vereinigung Luftfahrt, den Gesambeitrag von VL und ver.di von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der Vereinigung Luftfahrt auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belastenden Betrages verlangen. Es gelten die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Gläubiger-Identifikationsnummer der Vereinigung Luftfahrt: DE44220000569598 Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

Name Kontoinhaber: _____

Vorname Kontoinhaber: _____

Name Kreditinstitut: _____

BIC

IBAN

Ort, Datum: _____

Unterschrift: _____

Datenschutz: Ich erkläre mich gemäß § 4a Abs. 1 und 3 BDSG einverstanden, dass ein Beschäftigungs- und Mitgliedschaftsverhältnis betreffende Daten, deren Änderungen und Ergänzungen, im Rahmen der Zweckbestimmung meiner Gewerkschaftsmitgliedschaft und der Wahrnehmung gewerkschaftspolitischer Aufgaben elektronisch verarbeitet und genutzt werden. Ergänzend gelten die Regelungen des Bundesdatenschutzgesetzes in der jeweiligen Fassung.

Impressum:

Das VL Magazin ist ein Informationsblatt der Vereinigung Luftfahrt für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Luftfahrt.

Das VL Magazin erscheint regelmäßig in einer Auflage von 6000 Exemplaren. Angestrebt wird eine viermalige Ausgabe pro Jahr.

Redaktionsleitung: Werner Zielina. Redaktion: Reinhard Bind, Heinz-Werner Langendörfer, Jörg Deike, Anke Hess, Birgit Heyer, Frank Schott, Detlev Witt, Thomas Willroth.

Adresse: Vereinigung Luftfahrt e.V. Adolf-Kolping-Straße 4, 64521 Gross-Gerau, Telefon: 06152/82699, Telefax: 06152/3049,

Email: office@vluffahrt.de, Internet: www.vluffahrt.de, Eintragung bei Amtsgericht Darmstadt: VR 50912

Druckerei: Flyeralarm Eschenheimer Anlage 23 60318 Frankfurt