



MAGAZIN

Ausgabe 02/2019

- Tarifabschluss 2019
- Werner Langendörfer gestorben
- Mitgliederversammlung Frankfurt
- Ära A380 geht zu Ende
- DLH Ergebnis 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.vluftfahrt.de
© leeyitung/Adobe Stocks



VORWORT

Vorwort der Bundesvorsitzenden Anke Heß

*Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen
und Kollegen,*

ich begrüße Sie zu unserem neuen VL-Magazin. Das erste Magazin ohne die Mitwirkung von Werner Langendörfer.

Ich habe lange überlegt, was ich schreibe. Es stehen (mal wieder) große Veränderungen für die Lufthansa im Allgemeinen an.

Gestern Abend war ich zu einer Musikveranstaltung. Musik, die von einer Coverband wiedergegeben wurde. Da sagt es sich schnell, dass das doch alles viel besser ist, als die Musik heute. Aber die Musik heute höre ich auch gerne (zum großen Teil jedenfalls), sie ist nur anders. Mit den „Oldies“ bin ich alt geworden und sie erinnern mich an schöne Zeiten. Es geht hier zwar ursächlich um die Musik, aber auch für das Berufsleben ist dies anwendbar.

Früher war alles besser. Wie oft höre ich das. Aber war es wirklich besser und nicht einfach nur anders?

Alles entwickelt sich weiter. Der Mensch, die Arbeitswelt, das Umfeld. Veränderungen sind erwiesenermaßen das Schwierigste, mit denen der Mensch klarkommt. Stillstand ist der Tod. Der eine steckt es einfach weg, der nächste braucht seine Zeit, um die Änderung zu akzeptieren und der dritte verharrt im alten System. Veränderungen, oder auch nur Änderungen, die wir nicht nachvollziehen können, weil wir nicht verstehen, warum es anders besser werden soll, bereiten uns generell Schwierigkeiten.

So geht es vielen von uns mit dem Übergang von Teilen der PD Fleet Service der LHT FRA und

MUC zur „Mutter DLH“. Bis heute ist nur klar, welche Teile komplett übergehen. Die Abteilungen, bei denen eine Aufteilung stattfindet, befinden sich gewissermaßen „im luftleeren Raum“. Es gibt mittlerweile Aussagen über das zukünftige Bild in der LHT und auch in der DLH. Einige Verhandlungstermine der Mitbestimmungsgremien mit dem Arbeitgeber haben mittlerweile stattgefunden. Der „Schnitt“ ist in Arbeit und wurde Ende Mai verkündet. Dann wird dieses Thema Ende Juni im Konzernvorstand diskutiert, um dort dann die letztendliche Entscheidung zu fällen. Ab dann kann erst die Arbeit an einem Interessenausgleich und evtl. auch Sozialplan beginnen.

Verhandlungen mit ver.di finden ebenfalls statt. Mittlerweile gibt es auch eine Ankündigung des AGVL und von ver.di, dass man hier ein Ergebnis erzielt hat, das die betroffenen Kolleginnen und Kollegen nicht schlechter stellt, als wären sie in der LHT verblieben. Die Schwierigkeit war es, ein Tarifvertragssystem, welches sich 2008 in Geschäftsfeldtarife aufgeteilt hat, für die Betroffenen wieder unter einen Hut zu bekommen. Und zwar ohne Nachteile für die Beschäftigten. Darauf haben unsere Kolleginnen und Kollegen in der Tarifkommission geachtet. Dieses Ergebnis kann durchaus als großer Erfolg der ver.di/VL Tarifkommission gesehen werden. Es gibt betriebliche Gruppen, die der Ansicht sind, solche Betriebsübergänge seien ein Anlass oder gar ein Grund die Tarifbedingungen zu verbessern. Angesichts ungekündigter Tarifverträge und dem Wissen, dass noch nie ein Betriebsübergang zur Tarifierhöhung geführt hat, kann man solche For-

derungen bestenfalls „naiv“ nennen. Details dieser Vereinbarung finden Sie auf unserer Homepage www.vlufffahrt.de.

Trotzdem ist der Betriebsübergang zur DLH, die Betriebsänderung bei der LHT und die noch zu erledigenden Dinge mehr als sportlich mit dem gesetzten Termin 01.01.2020.

Noch ein Thema das bewegt. Der Verkauf der LSG. Die Art und Weise, in der hier der Wandel vom Aviation Konzern zum Airline Konzern vollzogen wird, startet schleichend. Die Kolleginnen und Kollegen haben dort über viele Jahre immer nur abgegeben. Lohneinbußen, ein Weniger bei den Tarifierhöhungen und Urlaubstage waren die Opfer. All diese Zugeständnisse wurden unter der Vorgabe des langfristigen Erhalts der Arbeitsplätze gemacht.

Jetzt stellt die Belegschaft fest: es hat nichts genutzt, außer einer „Verlängerung des Sterbens“. Und dies trotz des guten Ergebnisses, welches die LSG trotz den Sanierungsschritten erzielt hat. Nun also steht die LSG zum Verkauf. Warum, fragen sich die Beschäftigten? Gewinne nicht hoch genug? Mit einer Produktion unter anderen Tarifverträgen oder im Ausland mehr Gewinn? Dass sich in einer solchen Situation die Kolleginnen und Kollegen wehren, können wir alle nur solidarisch unterstützen. LSG not4sale!

Wenn sich also der LH Konzern nur noch auf das „Fliegen“ zurückzieht, kann stark vermutet werden, dass auch anderen Konzernteilen ein ähnliches Schicksal wie der LSG droht...

„Divide et impera“ – teile und herrsche, schon das römische Reich wurde nach dieser Maxime regiert. Es hat einige Jahrhunderte überlebt... Was wird also aus den Lufthansa Betriebsteilen, die sich nicht direkt mit dem „Fliegen“ beschäftigen?

Alles bleibt anders -

Beste Grüße

Anke Heß



Heinz-Werner Langendörfer gestorben

Heinz-Werner Langendörfer
24.08.1946 17.04.2019

Ostersonntag 2019 – eine schlimme Nachricht erreicht die Vereinigung Luftfahrt:

Werner Langendörfer ist tot. Fassungslosigkeit, Bestürzung, tiefe Trauer. Diese drei Begriffe bestimmen die Reaktion des VL-Vorstandes.

Werner Langendörfer war nicht nur ein Vereinsmitglied, er war das Herz der VL. Seine Zeit als VL-Vorsitzender vom August 1987 bis zum Oktober 1995 ist zwar lange vorbei, trotzdem hat er seither fast keine einzige monatliche Vorstandssitzung bis zum März dieses Jahres ausgelassen. Und dies ganz bestimmt deshalb, weil er mitreden, mitbestimmen und mitgestalten wollte. All dies hat er mit großem Erfolg getan. Bei VL-Insidern wurde er deshalb auch der „heimliche Vorsitzende“ genannt.

Aber nicht nur in der VL, sondern auch in der durch ver.di abgelösten DAG und natürlich ver.di, war er ein großer und überaus geschätzter Experte. Er arbeitete unermüdlich und begeistert in zahllosen Gremien der beiden Gewerkschaften mit.

An seinem Arbeitsplatz in der Lufthansa und in seiner zeitweiligen Tätigkeit im Betriebsrat der Lufthansa, im Aufsichtsrat der Lufthansa und der Tarifkommission von DAG, später ver.di, hat er sich viel Respekt und Anerkennung verdient.



Für ganz besonders viele Menschen ist aber auch ein echter Freund für immer gegangen. Ein Mensch der „gefühl“ stundenlang zuhören konnte und mit sinnvollen und lebensnahen Antworten Rat geben konnte.

Was passiert also, wenn ein solcher Mensch plötzlich, überraschend und viel zu früh mit nur 72 Jahren stirbt? Genügt es, das Leben als ungerecht und unfair zu bezeichnen und dies dann zu betauern? Da wir Werner seit über 30 Jahren kennen, meinen

wir, dass dies nicht in seinem Sinne gewesen wäre. Wir sind sicher, dass er seine Arbeit für die VL und die Gewerkschaft ver.di in seinem Sinne fortgesetzt haben möchte. Und so werden wir es auch tun.

Werner's Wunsch war es, dass es keine Trauerfeier gibt und eine anonyme Bestattung im allerengsten Familienkreis erfolgt.

Der Vorstand der Vereinigung Luftfahrt trauert mit Werner's Frau Bruni und seiner Familie um einen ganz besonderen Menschen.

Anke Heß,

Werner Zielina,

Reinhard Bind

Bundesvorstand Vereinigung Luftfahrt

Mitgliederversammlung OVB Frankfurt

Am 11. April 2019 fand die diesjährige Mitgliederversammlung des VL-Ortsverbands Frankfurt (VL-OVB FRA) statt. Auf der Agenda stand der Bericht der Ortsverbandsvorsitzenden, die Entlastung des OVB-Vorstands für das Geschäftsjahr 2018, die Neuwahl des OVB-Vorstands sowie die Wahl der Delegierten für die VL-Delegierten Versammlung. Teilnehmer waren nicht nur die Mitglieder aus dem Bereich Technik, auch Mitglieder aus dem Bereich Passage waren vertreten. Die Sitzung wurde von der Vorsitzenden Birgit Heyer in unserem Büro in Groß-Gerau eröffnet.

Im Herbst letzten Jahres wechselte Anke Heß, unsere ehemalige OVB-Vorsitzende in den Bundesvorstand der VL als neue Bundesvorsitzende.

Birgit Heyer als stellvertretende OVB-Vorsitzende rückte satzungsgemäß nach.

In der diesjährigen Mitgliederversammlung musste somit der Vorstand neu gewählt werden. Unser erfahrener Kollege Thomas Willroth übernahm das Amt des Wahlleiters. Zur Wahl standen Birgit Heyer, diesmal für das Amt der Vorsitzenden und Bernhard Fritz als stellvertretende Vorsitzender. Beide wurden durch die anwesenden Mitglieder bestätigt und nahmen die Wahl an.

Ebenso wählte die Mitgliederversammlung die Delegierten für die VL-Delegiertenversammlung. Diese Versammlung ist für den 23.10.2019 geplant und soll in unserem Büro in Groß-Gerau stattfinden. 12 Delegierte und zwei Ersatzmitglieder wurden nominiert.

Die kurze Vorstellung der Themen aus dem letzten Jahr war natürlich von regen Diskussionen begleitet. Wir erinnern uns an den Tarifabschluss

für den Bereich Triebwerkswartung (WT), den Arbeitszeitkorridor in der Produkt Division Komponenten (PD COM), den massiven Bedarf an Fachkräften und Neueinstellungen seit Beginn des Jahres. Auch die Pläne zur Transferierung eines Teils der Produkt Division Fleet Service (PD FLS) mit Schwerpunkt Frankfurt und den Deutschen Stationen sowie die Tochter Lufthansa Technik Maintenance International (LTMI) wurden diskutiert.

Weitere Informationen zu den genannten Themen stehen in unseren VL-Magazinen sowie Publikationen auf unserer VL-Internetseite zur Verfügung.

Am Ende wurde beschlossen, das Netzwerk mit ver.di, basierend auf dem bestehenden Kooperationsvertrag, auf der Bundesebene zu nutzen, um mit unseren hauptamtlichen ver.di-Ansprechpartnern sowie Vertretern der Mitbestimmung aus Bereichen, die bereits von Teil-/Betriebsübergängen betroffen waren bzw. betroffen sind, stärker in den Austausch zu gehen, um die aktuellen Themen aktiv mit deren Erfahrung gestalten zu können.

Die nächste Sitzung des OVB-Frankfurt findet im Rahmen der nächsten Sitzung des geschäftsführenden / erweiterten Bundesvorstandes statt. Termine finden Sie auf der VL Homepage. Mitglieder und Gäste sind herzlich willkommen.

*Birgit Heyer und
Bernhard Fritz*
VL-OVB Frankfurt

Ergebnis LH Group 2018

Das zweitbeste Ergebnis in der Unternehmensgeschichte wurde 2018 erzielt, gleich nach dem Rekordergebnis von 2017. Der Vorstandsvorsitzende Carsten Spohr würdigt die Teamleistung der 135.000-köpfigen Belegschaft. Die Zahl der Mitarbeiter stieg um 5%, der Personalaufwand stieg dagegen um nur 2%. Herr Spohr wurde bis zum 31.12.2023 zum Vorstandsvorsitzenden bestellt.

Leider sank der Aktienkurs von 30,72€ (Jahresschluss Kurs 2017) auf 19,70€ (Jahresschluss Kurs 2018) um 36% auf 17,90€ (21.05.2019). Aber die Aktionäre bekamen trotzdem 0,80€ je Aktie. Das ergibt eine Rendite von 4,1%.

Der Umsatz stieg um 1%, der Gewinn sank um 4%, bei gestiegenen Passagierzahlen um 10% auf 142.335 Millionen. Die Konzernbilanzsumme stieg um 7% auf 38.213 Mio. €, das Eigenkapital um 5% auf 9.573 Mio. €. Die Eigenkapitalquote beträgt somit 25,1%.

Die Herausforderungen im Jahr 2018 waren vor allen Dingen die um rund 850 Mio. € gestiegenen Treibstoffkosten. Wurde in den vorangegangenen Jahren nicht ausreichend Treibstoffsicherung betrieben? Die Kompensationszahlungen für Verspätungen und Flugausfälle sind ebenfalls gestiegen. Für 2018 wurde eine geänderte Rechnungslegung IFRS-15 verwendet, deshalb sind die Zahlen nur bedingt mit 2017 vergleichbar. Nicht zu vergessen sind die Investitionen um 8% gestiegen auf 3.757 Mio. €, wie z.B. der Erwerb von großen Teilen der Air Berlin Flotte und neue treibstoffeffizientere Flugzeuge.

Die Lufthansa Group setzt sich aus den Network Airlines zusammen: Lufthansa German Airlines, Swiss, Austrian, Eurowings, Sun Express,

Brussels Airlines und Air Dolomiti. Hinzukommen als Aviation Services: Logistik, Technik und Catering.

Die Logistik und die Technik steigerten ihr Ergebnis um jeweils 2%. Bei der Technik wurde dieses Ergebnis unter anderem durch die Steigerung der Triebwerksüberholungen erzielt. Catering steigerte ihr Ergebnis um 74%. In der vergangenen Zeit gab es immer wieder Gerüchte über den Verkauf der Catering-Sparte. Die Network-Airlines steigerten Ihren Gewinn um 6%, hingegen erwirtschaftete die Eurowings einen Verlust von 231 Mio. €, verursacht durch die Integrationskosten der Air Berlin Flotte mit immerhin 77 Flugzeugen.

In der kürzeren Vergangenheit gab es Pressemitteilungen über Aktivitäten der Lufthansa Group die Fluggesellschaft Condor und eventuell alle Thomas Cook Airlines zu erwerben. Es handelt sich hier um Fluggesellschaften der Sparte „Leisure Travel“. Die Condor war früher bereits eine Tochtergesellschaft der Lufthansa, wurde damals als „Goldesel“ bezeichnet und wurde zur Rettung der Lufthansa verkauft.

Gemäß Luftverkehrsnachweissicherungsgesetz muss der Nachweis geführt werden, dass sich die Lufthansa Aktien mehrheitlich (mindestens 60%) in deutschem Eigentum befinden um die deutsche Zulassung als Fluggesellschaft zu erhalten. Das war Ende 2018 mit 72,9% in deutscher Hand der Fall. Leider gab es kürzlich eine Meldung, dass ein Hedgefonds von den Kaimaninseln mit Namen „Lansdowne Partners“ ein Aktienpaket von 7,7% erworben hat und es nun mehr als 40% ausländische Anleger gibt. Damit ist die Betriebsgenehmigung und Luftfahrtrechte in Gefahr.

Die Ergebnisziele wurden größtenteils erreicht, trotz großer externer Belastungen. Das Ergebnisniveau hat sich stabilisiert und bildet eine gute Voraussetzung für die Zukunft. Die Prognose für den globalen Passagierverkehr wird von der IATA als steigend bezeichnet – es wird mit einem Wachstum der weltweit verkauften Passagierkilometer um 6% gerechnet. Die Treibstoffkosten werden allerdings auch steigen.

Die Stückkosten sollen weiter gesenkt werden und die Digitalisierung in allen Unternehmen vorangetrieben werden. Die Modernisierung der Flotte soll weiter stattfinden. Trotz Gegenwind, es soll so weitergehen.

Uta Dechert

Zwischenbericht DLH Q1 2019

Lufthansa 1. Zwischenbericht für das Q1 2019

Am 30.04.2019 veröffentlichte die Deutsche Lufthansa AG ihren Zwischenbericht über die wirtschaftliche Entwicklung im ersten Quartal 2019. Leider sanken im ersten Quartal die Ergebnisse aller beteiligten Unternehmen und es wurde nur ein Adjusted EBIT von -336 Mio. € erreicht (Vorjahr +52 Mio. €). Trotz gesteigertem Umsatz um 3% im 1. Quartal konnten die gestiegenen Treibstoffkosten und der Rückgang der Stückerlöse nicht kompensiert werden. Es wurde weiterhin in treibstoffeffizientere Flugzeuge investiert. Insgesamt betragen die Investitionen im 1. Quartal 2019 1.200 Mio. €. Aufgrund der Änderung der Rechnungslegungsstandards IFRS16 stieg die Nettokreditverschuldung auf 5.800 Mio. € (Vorjahr 3.500 Mio. €).

Die Netzwerkairlines Lufthansa, Swiss und Austrian erwirtschafteten leider nur -161 Mio. € (VJ 132 Mio. €), Eurowings leider nur -257 Mio. € (VJ -212 Mio. €). Die Geschäftsbereiche Technik (125 Mio. €/VJ 107 Mio. €) und Catering (2 Mio. €/VJ 1 Mio. €) konnten ihr Ergebnis im ersten Quartal steigern. Cargo verringerte leider ihr Ergebnis auf 24 Mio. €/VJ 72 Mio. €.

Die Lufthansa Group hofft auf steigende Stückerlöse für das weitere Jahr 2019. Diese Zuversicht basiert auf der guten Buchungslage für die kommenden Monate (Zitat Ulrik Svensson, SFO). Es wird weiterhin an der Prognose für das Gesamtjahr 2019 festgehalten.

Uta Dechert

Ära geht zu Ende

Airbus A380 Produktion wird eingestellt

Am 14. Februar 2019 verkündet Airbus-Industrie, dass man ab 2021 keinen neuen A-380 mehr herstellen will. Insgesamt sollen bis dorthin noch 17 Maschinen gebaut werden. Emirates hat zuletzt 39 Bestellungen storniert. Die letzten gebauten A-380 werden im Jahr 2021 an Emirates ausgeliefert. Die Gesellschaft betreibt damit 123 Flugzeuge dieses Typs und ist damit mit großem Abstand der größte Abnehmer weltweit.

Lediglich 251 Flugzeuge wurden hergestellt, im Jahr 2000 ging man noch von einem Bedarf von 1000 Flugzeugen aus.

Warum ist nun Schluss? Ist dem Flugzeug am Ende seine Größe zum Verhängnis geworden? Es gab vor Jahren die vielfach zitierten Klagen von den wenigen Slots auf den Flughäfen, die könnten also bei steigendem Passagieraufkommen nur mit noch viel größeren Flugzeugen genutzt werden. Aber, wie das mit scheinbar feststehenden Behauptungen so manches Mal ist, am Ende redet man immer weniger und irgendwann überhaupt nicht mehr davon. Denn gerade Dubai, - dem Land mit den von Emirates betriebenen, meisten A-380 - bekommt einen zweiten Airport. Hinzu kommt, dass in der Golf-Region der neue Riesenairport in Istanbul große Kapazitäten schafft. Das Thema „Slots“ hat sich, zumindest für die Großflughäfen in dieser Region, erledigt.

Wichtiger hingegen ist allerdings die Tatsache, dass dieses Flugzeug vier Triebwerke hat. Man kann sich theoretisch zwar bei voll besetzter Maschine einen niedrigen Kerosinverbrauch pro



Passagier und geflogener 100 km ausrechnen, in der Praxis hingegen „säuft der Flieger schon allerhand Sprit“. Es gibt zwar „Experten“, die behaupten, dass der Kerosinverbrauch und somit die Kraftstoffkosten nur einen minimalen Preis eines Flugtickets ausmachen würden, trotzdem funktioniert die größte Wirtschaftlichkeit nur bei fast vollem Flugzeug.



© Foto/Airbus Foto-Stocks

Hinzu kommen noch die an einigen Airports horrenden Gebühren für das Riesenflugzeug.

Zwei Triebwerke verbilligen zudem die Wartungskosten nicht unerheblich.

Auch hat es sich in den letzten Jahren gezeigt, dass viele Passagiere Direktflüge bevorzugen und umständliche Umsteigeverbindungen eher

meiden. Dies führt dann dazu, dass es schwierig wird auf einer Direktverbindung gleich einen kompletten A-380 zu füllen. Malaysia Airlines beispielsweise hat auf der Strecke Kuala Lumpur – London Einspareffekte von bis zu 30% nach Umstellung von A-380 auf den A-350 erreicht.

Bestimmt haben alle angeführten Gründe gemeinsam zum Ende des A-380 geführt. Man braucht aber als Airline nicht ausführlich die Gründe für einen „Nichtkauf“ oder eine Stornierung begründen – es wird einfach kein neuer Flieger gekauft. Und so ist am Ende dann, auch wenn es die Liebhaber dieses Flugzeugs enttäuscht, zu verstehen, warum der Hersteller die Produktion einstellt.

Nun aber gleich von „Verlust“ und „Fehlentscheidung für den Bau des A380“ zu reden, ist falsch. Entscheidungen werden immer dann getroffen, wenn sie getroffen werden müssen und nicht 20 Jahre später. Immerhin haben die Ingenieure von Airbus erheblich an Entwicklungswissen hinzugewonnen. Dieses Wissen fließt nun auch in die Arbeit an der Weiterentwicklung und Neuentwicklung von vorhandenen oder noch kommenden Modellen ein.

Da nun also die letzten A-380 in 2021 gebaut werden und diese Flugzeuge mindestens 15 Jahre, wenn nicht noch länger in Dienst bleiben werden, wird uns der A-380 noch viele Jahre begleiten.

Werner Zielina

Vergütungstarifvertrag 2018

Ergebnisbeteiligung 2018

Wichtigste Merkmale im Rückblick:

Im Februar 2018 haben sich die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) und die Lufthansa auf einen neuen Vergütungstarifvertrag für die rund 33000 Lufthansa Beschäftigten der Bodendienste sowie bei Lufthansa-Systems, der Lufthansa Service Group (LSG), der Lufthansa Technik und der Lufthansa Cargo verständigt. Die Laufzeit des Tarifvertrages endet am 30. September 2020.

Die Erhöhung der individuellen Grundvergütung und Tabelleneckwerte (Eingangs- und Endwert sowie Steigerungs- und Umgruppierungsbetrag) ab dem 01.02.2018 wurde mit 3% festgelegt. Für die Mitarbeiter im Geltungsbereich VTV LHT/IT wurde ein einheitlicher Festbetrag in Höhe von monatlich 106,65.-€ vereinbart. Die Tabelleneckwerte wurden unverändert fortgeschrieben.

Der in 2016 vereinbarte Solidarbeitrag in Höhe von 0,4% zur Erhaltung des Triebwerksbereichs HAM/WT gemäß §2 Abs.2 der Tarifvereinbarung im Geltungsbereich des VTV Nr.6 LHT/IT vom 22. Juli 2016 entfiel.

Die monatliche Ausbildungsvergütung erhöhte sich um 40.- € ab dem 01.02.2018.

In Bezug auf Übernahme von Auszubildenden gab es eine Zusage für eine unbefristete nach den Regeln der Vereinbarung „**Gemeinsames Verständnis der Tarifpartner zur Übernahme von Ausbildungsabsolventen im Lufthansa-Konzern**“ vom 31.01.2018 für die Laufzeit der Vergütungstarifverträge.

VTV 2. Stufenerhöhung ab dem 01.05.2019

Mit Wirkung zum 01.05.2019 sollten die Tabelleneckwerte um weitere 3% erhöht werden. Die volle individuelle Grundvergütungserhöhung um 3% wird allerdings nur vollzogen, sofern innerhalb des betroffenen Geschäftsfelds eine Adjusted Ebit-Marge in Höhe von 8% erreicht wird.

Für alle Mitarbeiter im Geltungsbereich des Vergütungstarifvertrags LHT/IT ist für die Berechnung der zweiten Erhöhung die Adjusted Ebit-Marge des Geschäftsfelds Technik maßgeblich. Die Adjusted Ebit-Marge des Geschäftsfelds Technik für das Geschäftsjahr 2018 betrug 7,2%. Entsprechend berechnet sich die Erhöhung der monatlichen individuellen Grundvergütung tabellewirksam um 2,7% ab dem 01.05.2019 für LHT/IT.

Die monatliche Ausbildungsvergütung erhöhte sich um weitere 40.-€ ab dem 01.05.2019. Somit ergeben sich folgende neue Ausbildungsvergütungen:

Ausbildungsjahr 941,92.-€

Ausbildungsjahr 995,78.-€

Ausbildungsjahr 1051,28.-€

Ausbildungsjahr 1106,80.-€

Mit diesem Tarifvertragswerk konnte eine differenzierte Lohnerhöhung umgesetzt, massive Angriffe der DLH auf andere Tarifverträge wie z.B. Manteltarifvertrag konnte abgewehrt und eine erforderliche Beschäftigungssicherung erreicht

werden. Weiterhin konnte eine Schlechterstellung der LSG-Beschäftigten bei Vergütung und Ergebnisbeteiligung wie von Lufthansa gefordert, verhindert werden.

Die **Ergebnisbeteiligung** 2018 für tarifliche Mitarbeiter sehen durch den Tarifvertrag „Ergebnisbeteiligung für das Bodenpersonal“ eine geschäftsfeldbezogene und eine konzernbezogene Ergebnisbeteiligung vor.

Der Geschäftsfeldteil wurde im April ausgezahlt. Auch hier liegt die Adjusted Ebit Marge 2018 zugrunde. Je 4% Adjusted Ebit Marge werden 1% der Jahresvergütung ausgeschüttet. Eine Auslöseschwelle von min. 2,3% Adjusted Ebit Marge muss erreicht werden, damit es zu einer Ausschüttung kommt. Grundlage hierfür waren ebenfalls die Geschäftszahlen 2018, die im März 2019 veröffentlicht wurden. Für die LHT Mitarbeiter waren dies 1,80% der Jahresver-

gütung. Für die Mitarbeiter der Lufthansa betrug dies 2,75%, die Kolleginnen und Kollegen der Cargo erhalten 2,47% und die dem Konzern zugeordneten Gesellschaften und Zentralfunktionen (u.a. IT) erhielten 1,98%. Der LSG Geschäftsfeldanteil wird mit 0,89% beziffert, wobei es hier auch teilweise zu späteren Auszahlungen, wegen ausstehender Verhandlungen zum Ergänzungstarifvertrag des TV Ergebnisbeteiligung, kommt (Geltungsbereich Eckpunktepapier).

Der Konzernteil wird, unabhängig von der Auszahlung eines Geschäftsfeldanteiles, mit ergänzenden Aktienprogrammen abgerechnet. Die Auszahlung erfolgt im Oktober, nach einer Mitarbeiterbefragung zur Verwendung des Konzernteils.

S. Seeger





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 Gesamtbeitrag 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: DE442200000569598 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 3500 Exemplaren. Angestrebt wird eine viermalige Ausgabe pro Jahr. Redaktionsleitung: Werner Zielina. Redaktion: Reinhard Bind, Anke Heß, Birgit Heyer, Frank Schott, 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