



MAGAZIN

Ausgabe 02/2024

- Themen u.a.:
- Zusammenfassung 3. Quartal
- Expansion LH-Group
- Wie geht es weiter mit EU-Airlines?
- Kritische Bewertung Spohr - LHT
- Kleiderkammer 2. Teil
- Lohnnettozuwächse 2024
- AERQ Kooperation beendet

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

Anna©AdobeStocks



*Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen
und liebe Kollegen,*

herzlich willkommen zu einer weiteren Ausgabe des Vereinigung Luftfahrt Magazins. Die Luftfahrtindustrie erlebt momentan eine Zeit dynamischer Veränderungen. Die Herausforderungen sind politische Spannungen, Klimawandel, technische Störungen, die hohen staatlichen Kosten für die Branche und auch die Art und Weise, wie nach Corona die Menschen rund um den Globus reisen.

Erst einmal richtet sich unser Augenmerk auf die wirtschaftliche Lage der Lufthansa. Ungeachtet globaler wirtschaftlicher Turbulenzen hat die Lufthansa ihre Position als führende europäische Fluggesellschaft behauptet. Die jüngsten Geschäftsberichte zeigen gleichwohl ein durchwachsendes Bild, aber auch, dass die Airline trotz des intensiven Wettbewerbsdrucks und der Unsicherheit auf den internationalen Märkten eine bemerkenswerte Widerstandskraft und Anpassungsfähigkeit bewiesen hat.

Die finanziellen Schwierigkeiten sind ein Resultat aus einer Kombination von pandemiebedingten Einbrüchen, steigenden Betriebskosten und einem weiter verschärften Wettbewerb am Markt. Die Corona Pandemie hat die Bedeutung von Flexibilität und Innovation unterstrichen und die Lufthansa hat durch strategische Investitionen in Digitalisierung und Nachhaltigkeit bedeutende Fortschritte gemacht. Trotzdem steckt der Airlinebetrieb Lufthansa in Schwierigkeiten und muss an seinen Zahlen arbeiten.

Zum einen sind die Lieferprobleme der neuen Flugzeuge ein Thema. Verzögerungen bei der Auslieferung von neuen Maschinen haben die Planung und die betriebliche Effizienz der Lufthansa erheblich beeinträchtigt. Die älteren Flugzeuge müssen länger im Einsatz bleiben und erhöhen somit die Betriebskosten und die Reduzierung des CO2-Fußabdrucks wird

erschwert. Dazu kommen noch verschiedene technische Probleme. Viele Flüge, die geplant waren, wurden aus dem Programm genommen. Auch das 5 Star Image der Airline steht - nicht nur bei den Kunden - in Frage. Flugzeugverfügbarkeit, Materialverfügbarkeit und Mitarbeiterverfügbarkeit sind weiterhin ein Problem.

Ein zentrales Thema ist die Zufriedenheit der Mitarbeitenden der Lufthansa. Die Belegschaft ist das Herzstück des Unternehmens und deren Wohlbefinden ist entscheidend für den langfristigen Erfolg. In der Zwischenzeit wurden zwar Anstrengungen unternommen, die Arbeitsbedingungen zu verbessern und ein positives Arbeitsumfeld zu schaffen, aber durch pandemiebedingte Einschnitte, wie z.B. fehlende Mitarbeitende und die hohe Arbeitsbelastung gibt es weiterhin die Herausforderung, die physische und psychische Gesundheit der Mitarbeitenden nicht aus den Augen zu verlieren. Der Druck und die Not ist an vielen Stellen groß.

Ein heißes Thema in der Branche sind die letzten Tarifabschlüsse. Die Verhandlungen über die Gehälter und Arbeitsbedingungen der Mitarbeitenden haben zu intensiven Diskussionen geführt, insbesondere wegen der „angeblich zu hohen“ Tarifabschlüsse im Bereich der Lufthansa. Die Tarifverhandlungen haben im Jahr 2024 zu einer Erhöhung der Gehälter geführt. Diese war notwendig und ist gerechtfertigt. Um wirtschaftliche Unsicherheit und Inflation abzudecken zum einen und um qualifizierte und engagierte Mitarbeitende zu halten und auch neue Kolleginnen und Kollegen am Markt zu gewinnen zum anderen. Die Konkurrenz, die ebenfalls um Mitarbeitende buhlt, ist groß. Nur ein tatsächlich - in allen Anforderungen - attraktives Unternehmen, kann hier gewinnen. Dies haben die Kolleginnen und Kollegen durch Ihre Streikbereitschaft unterstrichen und die Forderung dadurch getragen.

Um die DLH und damit die Lufthansa Airline künftig effizienter, produktiver, schlanker, also deutlich kostengünstiger aufzustellen, wurde das Programm „Turnaround“ initiiert. Diese Krise kommt nicht von außen, sondern von innen. Die strukturellen Themen müssen gezielt angegangen werden und nicht einfach durch Stellenabbau oder Absenkung von Tarifverträgen „behooben“ werden. Die Mitbestimmung ist involviert und mit dem Tarifpartner wurde ein erstes Gespräch geführt.

Aus welchen Gründen das 5 Jahre dauernde Joint Venture AERQ – eine Verbindung von LG und LHT für ein neues Inflight Entertainment System – beendet wurde ist durch die Begründung, dass AERQ vor erheblichen Hindernissen beim Eintritt in den sensiblen IFE-Markt stehen würde, nicht ersichtlich. Das Produkt stellte eines der fortschrittlichsten Systeme am Markt dar. Im Mai hatte das Kartellamt auf Antrag die Freigabe für den „Erwerb der Alleinkontrolle“ an AERQ für die LHT genehmigt. Anfang November hat der Lufthansa Vorstand einen Rückzieher gemacht. Auf Kosten von 180 Arbeitsplätzen von AERQ in Hamburg.

Während weitere innerdeutsche Flüge gestrichen werden, hat die EU-Kommission die Zugeständnisse der Lufthansa zum Einstieg bei der staatlichen italienischen Fluggesellschaft ITA Airways nun endgültig gebilligt. Lufthansa kann nun mit 41% für 325 Millionen Euro einsteigen. Die Auseinandersetzung zwischen Condor und Lufthansa um Zubringerflüge ist auch noch nicht abschließend geklärt.

Insgesamt zeigt sich, dass die Lufthansa vor einer Vielzahl von Herausforderungen steht, aber auch zahlreiche Chancen hat. Die wirtschaftliche Lage bleibt in einzelnen Bereichen weiterhin angespannt.

Ein schwieriges Jahr voller Herausforderungen neigt sich dem Ende zu. Ich wünsche Ihnen besinnliche Weihnachtsfeiertage und ein gesundes und erfolgreiches neues Jahr.

**Liebe Mitglieder, Kolleginnen und Kollegen
achten Sie auf sich und bleiben Sie gesund!**

Beste Grüße

Anke Heß



Zusammenfassung 3. Quartal DLH

Im dritten Quartal 2024 hat die Lufthansa Group trotz einiger Herausforderungen eine solide wirtschaftliche Leistung gezeigt.

Geringer Gewinn der Lufthansa Kernmarke:

Die Lufthansa Kernmarke, die das Rückgrat der Lufthansa Group bildet, hat im dritten Quartal 2024 einen geringeren Gewinn verzeichnet als erwartet. Dies ist auf mehrere Faktoren zurückzuführen:

1. **Steigende Betriebskosten:** Die Betriebskosten, insbesondere für Treibstoff und Personal, sind gestiegen. Diese Kostensteigerungen haben die Gewinnmargen der Lufthansa Kernmarke belastet. Zu allem Überfluss soll in der nahen Zukunft noch eine „Beimischungsquote“ für E-Fuels im nationalen Alleingang eingeführt werden. E-Fuels, die es in ausreichender Menge und halbwegs akzeptablen Preisen überhaupt nicht gibt.
2. **Steigende Gebühren:** Die stark gestiegenen Gebühren belasten insbesondere Airlines, die von deutschen Flughäfen abfliegen. Diese liegen teilweise um ein Vielfaches über den europäischen Flughäfen. Dieser bedauerliche Umstand bringt die Airlines dazu die Anzahl der ab Deutschland startenden Flüge teilweise drastisch zu reduzieren.
3. **Wettbewerbsdruck:** Der Wettbewerb im europäischen Luftverkehrsmarkt bleibt intensiv. Billigfluggesellschaften und andere etablierte Airlines erhöhen den Preisdruck, was die Margen weiter schmälert.
4. **Nachfrageverschiebungen:** Während die Nachfrage nach Flugreisen insgesamt hoch bleibt, gibt es Verschiebungen in den bevorzugten Reisezielen und Reisezeiten der Passagiere. Diese Veränderungen erfordern eine flexible Anpassung des Angebots, was zusätzliche Kosten verursachen kann.

Lieferengpässe bei Boeing-Flugzeugen:

Ein weiteres bedeutendes Problem sind die Lieferengpässe bei Boeing-Flugzeugen, insbesondere der Boeing 777. Diese Engpässe haben mehrere Auswirkungen auf die Lufthansa Group:



1. **Flottenplanung:** Die ohnehin schon eingeplanten Verzögerungen (bis 2025) und nun nochmals von Boeing angekündigten, weiteren Verzögerungen (bis wahrscheinlich 2026) bei der Lieferung neuer Boeing 777-Flugzeuge haben die Flottenplanung der Lufthansa Group beeinträchtigt. Dies führt zu einer verlängerten Nutzung älterer, weniger effizienter Flugzeuge, was die Betriebskosten erhöht.
2. **Kapazitätsengpässe:** Die fehlenden neuen Flugzeuge führen zu Kapazitätsengpässen, insbesondere auf Langstreckenflügen. Dies kann zu verpassten Umsatzchancen führen, da die Nachfrage nach Langstreckenreisen weiterhin hoch ist.
3. **Wartungskosten:** Die verlängerte Nutzung älterer Flugzeuge erhöht auch die Wartungskosten. Ältere Flugzeuge erfordern häufiger und intensivere Wartungsarbeiten, was zusätzliche Kosten verursacht.

Maßnahmen zur Bewältigung der Schwierigkeiten:

Die Lufthansa Group hat verschiedene Maßnahmen ergriffen, um diesen Problemen zu begegnen und ihre wirtschaftliche Stabilität zu sichern:

1. **Kostenmanagement:** Die Lufthansa Group hat Initiativen zur Kostensenkung und Effizienzsteigerung gestartet. Dazu gehören Maßnahmen zur Reduzierung der Treibstoffkosten durch den Einsatz effizienterer Flugzeuge und die Optimierung der Flugrouten.
2. **Flottenmodernisierung:** Trotz der Lieferengpässe bei Boeing will die Lufthansa Group weiterhin in die Modernisierung ihrer Flotte investieren. Neue, treibstoffeffiziente Flugzeuge sollen die Betriebskosten senken und die Umweltbilanz verbessern.

3. **Diversifizierung des Angebots:** Die Lufthansa Group setzt auf eine Diversifizierung ihres Angebots, um flexibel auf Marktveränderungen reagieren zu können. Dazu gehört die Stärkung der Multi-Hub-Strategie und die Erweiterung des Streckennetzes.
4. **Nachhaltigkeitsinitiativen:** Nachhaltigkeit bleibt ein zentrales Thema. Die Lufthansa Group investiert in nachhaltige Flugkraftstoffe und setzt auf innovative Technologien, um die CO₂-Emissionen zu reduzieren und langfristig umweltfreundlicher zu werden.

Einen besonderen Schwerpunkt hat der LH-Vorstand auf einen (wahrscheinlich sehr drastischen) Umbau in den Strukturen der Kernmarke Lufthansa gelegt. Da die Erträge des DLH-Betriebs in den letzten drei Jahren stark zurückgegangen sind und wahrscheinlich für das Jahr 2024 am Ende bei der „Nulllinie“ landen werden, muss – so der Vorstand – unbedingt gehandelt werden.

Es ist infolgedessen ein umfangreiches Programm geplant, was unter anderem vorsieht, den Verwaltungsaufwand zu verringern. Hierzu ist der Abbau von etwa einem Fünftel der dort Beschäftigten geplant, was etwa 400 Stellen entspricht.

Ausblick:

Trotz der Herausforderungen zeigt die wirtschaftliche Situation der Lufthansa Group im dritten Quartal 2024 eine positive Entwicklung. Die Gruppe ist gut positioniert, um von der Erholung des globalen Reiseverkehrs zu profitieren.

Die Lieferengpässe bei Boeing, der geringe Gewinn der Lufthansa Kernmarke, sowie die schier uferlosen und skandalösen staatlichen Gebührenerhöhungen, bleiben jedoch zentrale Themen. Die Lufthansa Group wird ihre Strategien kontinuierlich anpassen müssen, um diesen Problemen erfolgreich zu begegnen und ihre Marktposition zu stärken.

Werner Zielina

Lufthansa im Übernahmefieber: Wie sollten wir uns vorbereiten?

Die Lufthansa Group befindet sich in einer Phase der Konsolidierung und Expansion in Europa. Nach der Teilübernahme von Ita Airways könnte der Konzern mit TAP Air Portugal, Air Europa und Air Baltic weitere Ziele im Visier haben. Doch was spricht für und gegen diese Übernahmen?

Pro: Diversifikation der Heimatmärkte

Lufthansa steht in ihren traditionellen Heimatmärkten unter Druck, insbesondere durch hohe Kosten und stärkere Konkurrenz von Billigfluggesellschaften wie Ryanair und Wizz Air. Der Zukauf weiterer Airlines wie Air Europa und TAP Air Portugal könnte den Zugang zu neuen, attraktiven Märkten ermöglichen, vor allem in Süd- und Mittelamerika, wo Lufthansa bisher wenig Präsenz hat.

Durch die Integration dieser Airlines könnte Lufthansa vom prognostizierten Wachstum in diesen Regionen profitieren und ihre Abhängigkeit vom Geschäftskundensegment verringern. Zudem verfügen beide Übernahmekandidaten über effiziente Kostenstrukturen, die den Konzern stärken könnten.

Contra: Interne Probleme und Komplexität

Den geplanten Übernahmen stehen jedoch erhebliche interne Herausforderungen gegenüber. Seit der Pandemie kämpft Lufthansa mit Zuverlässigkeits- und Qualitätsproblemen sowie unzufriedenen Mitarbeitenden. Neue Akquisitionen könnten diese Probleme verschärfen, da die Integration der neuen Airlines erhebliche Ressourcen und Geld binden würden.

Zudem könnte es zu Konflikten mit der Belegschaft kommen, da die günstigeren Kostenstrukturen der neuen Airlines bestehende Lufthansa-Marken unter Druck setzen könnten. Auch die Integration verschiedener Flotten, Serviceprozesse und Unternehmensstrukturen würde die Komplexität innerhalb des Konzerns weiter erhöhen.

Fazit

Lufthansa muss die Balance zwischen Expansion und interner Stabilisierung finden. Während neue Übernahmen strategische Vorteile bringen könnten,

müssen die bestehenden Probleme gelöst werden, um langfristig erfolgreich zu bleiben. Vor allem muss die Loyalität der Arbeitnehmer:innen gewahrt werden, denn alle Krisen dieses Konzerns mussten und wurden mit ihnen bewältigt. Loyalität ist aber keine Einbahnstraße und muss durch Taten ernährt werden.

Was bedeutet das für die Arbeitnehmervertretungen?

1. Frühzeitige Einbindung: Die Arbeitnehmervertretungen sollten frühzeitig in die Verhandlungen eingebunden werden, um sicherzustellen, dass die Interessen der Mitarbeitenden gewahrt bleiben. Transparenz seitens des Managements ist entscheidend, um Bedenken bezüglich der Integration und möglicher Arbeitsplatzverluste anzusprechen.

2. Sicherung von Arbeitsplätzen: Es ist wichtig, darauf zu drängen, dass die Übernahmen nicht zu einer Verlagerung von Kapazitäten und Stellenabbau bei den bestehenden Lufthansa-Marken führen. Die Arbeitnehmervertretungen sollten fordern, dass bestehende Arbeitsplätze geschützt werden. Ziel sollte sein, eine mögliche Absenkung der Standards bei den Hauptairlines zu verhindern und die Löhne der Beschäftigten nicht durch billigere Arbeitskräfte unter Druck zu setzen.

3. Langfristige Wachstumsstrategie: Die Arbeitnehmervertretungen sollten sicherstellen, dass die Übernahmen Teil einer langfristig tragfähigen Wachstumsstrategie sind und nicht nur kurzfristigen Marktinteressen dienen. Sie könnten darauf bestehen, dass der Konzern klare Pläne zur Verbesserung der Qualität, der Zuverlässigkeit und der Mitarbeiterzufriedenheit vorlegt.

Mit solidarischen Grüßen

Eure Vereinigung Luftfahrt

Urlaubsansprüche und Arbeitsrecht: Wichtige Aspekte zum Jahresende

Zum Jahresende drängen viele Arbeitgeber darauf, dass Mitarbeiter ihren Resturlaub nehmen, da dieser nicht ins nächste Jahr übertragen werden soll. Dies ist jedoch rechtlich nicht immer durchsetzbar. Laut Bundesurlaubsgesetz verfällt der Urlaub nur, wenn der Arbeitgeber den Arbeitnehmer rechtzeitig und individuell darauf hinweist und ihm die Möglichkeit zur Urlaubsnahme gibt. Eine allgemeine Rundmail reicht dafür nicht aus – der Hinweis muss an jeden Mitarbeiter persönlich gerichtet sein.

Arbeitgeber müssen sicherstellen, dass der Hinweis rechtzeitig im Jahr erfolgt. Zu frühe Mitteilungen zum Jahresanfang sind umstritten und erfordern gegebenenfalls eine Erinnerung im zweiten Halbjahr. Grundsätzlich besteht kein Anspruch darauf, sich nicht genommenen Urlaub auszahlen zu lassen – das ist nur für über die gesetzlichen Mindesturlaubstage hinausgehende Tage möglich. Eine Auszahlung liegt im Ermessen des Arbeitgebers.

Falls der Arbeitgeber einem Mitarbeiter betriebsbedingt den Urlaub am Jahresende verweigert, verfällt dieser Anspruch nicht. Der Arbeitnehmer kann seine Urlaubstage in solchen Fällen ins nächste Jahr übertragen. Arbeitgeber versuchen oft, Urlaub ins nächste Jahr zu vermeiden, da sie Rückstellungen für den Freizeitausgleich bilden müssen, was die Unternehmensgewinne belastet.

In letzter Zeit häufen sich rechtliche Auseinandersetzungen um Urlaubsansprüche, Überstunden und Zulagen. Mitarbeiter wollen vermehrt Ansprüche

geltend machen, insbesondere in wirtschaftlich unsicheren Zeiten, um sich vor eventuellen Insolvenzen abzusichern. Viele Unternehmen vernachlässigen zudem eine detaillierte Erfassung der Urlaubstage, was durch die hohe Fluktuation und die oft mangelnde Digitalisierung in Personalabteilungen erschwert wird. Dies führt häufig dazu, dass erst in Streitfällen genau ermittelt werden muss, wie viele Urlaubstage dem Arbeitnehmer tatsächlich zustehen.

Ein weiteres Thema ist der Umgang mit unterbrochenem Urlaub und Erreichbarkeit während der Urlaubszeit. Ein unterbrochener Urlaub – etwa durch berufliche E-Mails – kann als nicht vollständig genommen gelten. Im Krankheitsfall haben Arbeitnehmer Anspruch auf Rückerstattung der Urlaubstage, sofern sie eine Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung vorlegen. Zudem entschied der EuGH 2022, dass bei Langzeiterkrankungen der Urlaubsanspruch erst nach 15 Monaten verfällt.

Wir plädieren für eine verstärkte direkte Absprache zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmervertretungen, um Konflikte zu vermeiden und ein positives Arbeitsumfeld zu fördern.

Mit solidarischen Grüßen

Eure Vereinigung Luftfahrt



Andrey Popov©AdobeStocks

Wie geht es weiter mit den europäischen Airline-Konzernen?

Ein schlaglichtartiger Einblick in die Turbulenzen des Luftverkehrs.

Der Vergleich des Lufthansa-Konzerns mit IAG (International Airlines Group) und Air France-KLM bietet interessante Einblicke, da es sich um die drei größten Luftfahrtkonzerne Europas handelt. Jeder dieser Konzerne hat seine eigenen Stärken, Schwächen und Strategien, die seine Perspektive in der Luftfahrtbranche prägen.

Marktposition und Größe:

Lufthansa Group: Der Konzern umfasst mehrere Fluggesellschaften, darunter Lufthansa, SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines und Eurowings, ITA im Anflug und TAP noch in den Wolken. Lufthansa hat eine starke Präsenz in Deutschland und Zentraleuropa

und profitiert von einem breiten Netzwerk und einer (noch?) starken Premium-Marke.

IAG (International Airlines Group): Zu IAG gehören British Airways, Iberia, Aer Lingus und Vueling. IAG hat eine starke Präsenz im Vereinigten Königreich, Spanien und Irland. Die Gruppe ist bekannt für ihre umfangreichen transatlantischen Strecken, insbesondere von London Heathrow aus, einem der größten Luftfahrt-Drehkreuze der Welt.

Air France-KLM: Diese Gruppe kombiniert die Stärken von Air France und KLM mit ihren jeweiligen Drehkreuzen in Paris-Charles de Gaulle und Amsterdam-Schiphol. Sie hat eine starke Position in Europa und eine bedeutende Präsenz in Afrika und Asien.

Finanzielle Stabilität und Erholung nach der Pandemie:

Lufthansa Group: Lufthansa hat während der Pandemie erhebliche staatliche Unterstützung erhalten. Lufthansa steht nach der Rückzahlung der Staatshilfen weiterhin vor der Herausforderung, die hohe Verschuldung abzubauen. Dieser Schuldenabbau ist eine zentrale Voraussetzung dafür, dass der Konzern nachhaltig in Zukunftsthemen wie Digitalisierung und Klimaschutz investieren kann. Obwohl der finanzielle Spielraum durch die Schulden begrenzt ist, besteht das Potenzial, durch strategische Investitionen und eine konsequente Kostenkontrolle langfristig wieder auf einen soliden Wachstumspfad zu gelangen.

Das bedeutet auch, dass wir Mitarbeitenden mit unserer Gewerkschaft und Kooperationspartner unsere Arbeitsplätze, Tarif- und Arbeitsnormen verteidigen müssen.

Auch IAG hat staatliche Hilfen in Anspruch genommen, insbesondere für British Airways. Die Gruppe hat einen vergleichsweise aggressiven Ansatz zur Kostensenkung verfolgt und ist bestrebt, ihre Profitabilität wiederherzustellen. Der Brexit stellt jedoch zusätzliche Herausforderungen dar, insbesondere hinsichtlich des Zugangs zu europäischen Märkten.

Air France-KLM: Diese Gruppe war ebenfalls stark auf staatliche Unterstützung angewiesen, insbesondere von den Regierungen Frankreichs und der Nie-

derlande. Die finanzielle Lage von Air France-KLM bleibt angespannt, und die Rückkehr zur Profitabilität wird durch hohe Schuldenlasten und arbeitsrechtliche Herausforderungen erschwert.

Strategie und Ausrichtung:

Lufthansa Group: Lufthansa setzt auf eine Kombination aus Premium-Dienstleistungen und einem breiten Netzwerk. Der Konzern investiert stark in Nachhaltigkeit, digitale Innovationen und die Modernisierung der Flotte. Lufthansa will vor allem im Premiumsegment sowie im Frachtgeschäft punkten, wo es eine starke Position hat.

IAG: IAG fokussiert sich auf die Stärkung seiner Position auf den transatlantischen Strecken sowie auf Kosteneffizienz durch die Integration seiner verschiedenen Marken. British Airways spielt dabei eine zentrale Rolle. IAG hat auch ein Interesse an weiteren Akquisitionen, um seine Marktstellung auszubauen.

Air France-KLM: Air France-KLM verfolgt eine Strategie der geografischen Diversifikation, wobei sie ihre Stärken in Afrika, Asien und den Überseeterritorien nutzt. Der Konzern setzt auch stark auf Partnerschaften und Allianzen, um sein globales Netzwerk zu erweitern. Die Gruppe hat jedoch auch mit Herausforderungen durch Arbeitskämpfe und einer komplexen Organisationsstruktur zu kämpfen.

Nachhaltigkeit und Innovation:

Lufthansa Group: Lufthansa hat ehrgeizige Ziele zur Reduzierung von CO₂-Emissionen und investiert in treibstoffeffiziente Flugzeuge sowie in nachhaltige Kraftstoffe. Das Unternehmen fördert zudem digitale Innovationen, um das Kundenerlebnis zu verbessern und betriebliche Effizienz zu steigern.

IAG: IAG hat sich ebenfalls verpflichtet, bis 2050 klimaneutral zu sein. Der Konzern investiert in die Flottenmodernisierung und hat Projekte zur Entwicklung nachhaltiger Kraftstoffe initiiert. IAG ist auch führend in der digitalen Transformation, insbesondere durch den Einsatz von Datenanalysen und personalisierten Dienstleistungen.

Air France-KLM: Auch Air France-KLM hat sich ambitionierte Umweltziele gesetzt und investiert in eine

nachhaltigere Flotte sowie in alternative Kraftstoffe. Der Konzern setzt auf Innovationen im Servicebereich und in der Digitalisierung, wobei er besonders in den Bereichen Passagiererlebnis und operative Effizienz aktiv ist.

Fazit:

Während alle drei Konzerne ähnliche Herausforderungen und Chancen haben, unterscheiden sie sich in ihrer geografischen Ausrichtung, Markenstrategie und finanziellen Lage.

- Lufthansa profitiert von einer starken Premium-Marke und einem diversifizierten Portfolio, hat aber mit einer hohen Schuldenlast zu kämpfen.
- IAG setzt auf Effizienz und transatlantische Dominanz
- Air France-KLM eine stärkere Präsenz in Afrika und Asien nutzt, aber mit internen Herausforderungen zu kämpfen hat.
- Langfristig wird der Erfolg jedes Konzerns davon abhängen, wie gut er sich in den Bereichen Nachhaltigkeit, Digitalisierung und Marktanpassung positionieren kann. Aber auch in der Frage, hat das Unternehmen die erforderliche Anzahl an motivierten und gut ausgebildeten Mitarbeitenden, denn, die Vorstände sollen sich nicht in die Tasche lügen, die das Salz in der Suppe.

Mit solidarischen Grüßen

Eure Vereinigung Luftfahrt

Nachtrag:

Die Debt-to-Equity-Quoten zum 30. Juni 2024 zeigen deutliche Unterschiede in der Finanzstabilität der drei großen europäischen Fluggesellschaften:

- Lufthansa mit einer Quote von 1,414 hat eine moderate Verschuldung und zeigt eine relativ stabile Bilanz.
- IAG (British Airways, Iberia) hat mit 1,12 eine ausgewogene Schulden-Eigenkapital-Relation und steht finanziell solide da.
- Air France-KLM weist mit -1,475 eine negative Quote auf, was auf erhebliche Überschuldung hindeutet. Das Unternehmen hat mehr Verbindlichkeiten als Eigenkapital und kämpft mit finanziellen Problemen.
- Insgesamt sind Lufthansa und IAG finanziell deutlich besser aufgestellt als Air France-KLM.



Carsten Spohr, CEO: Eine kritische Bewertung mit Fokus auf Lufthansa Technik



Seit 2014 steht Carsten Spohr an der Spitze der Deutschen Lufthansa AG und hat das Unternehmen durch enorme Herausforderungen geführt, von der Pandemiekrise bis hin zu umfassende Restrukturierungen. Seine Bilanz wird allerdings aus der Perspektive der Belegschaft und der Gewerkschaften kritisch betrachtet, insbesondere auch hinsichtlich der strategischen Entscheidungen rund um den Konzernbereich Lufthansa Technik.

Personalabbau und Konflikte mit Gewerkschaften

Im Zuge umfassender Sparmaßnahmen setzte Spohr auf Personalkürzungen, was zu großen Belastungen für die Belegschaft und zu Konflikten mit Gewerkschaften führte. Tausende Stellen wurden abgebaut, wobei auch der Bereich Lufthansa Technik betroffen war. Dort entstand besondere Unsicherheit, da Lufthansa Technik einerseits als profitabler Bereich gilt, andererseits jedoch immer wieder von Restrukturierungen und Outsourcing betroffen war. Gewerkschaften kritisieren Spohrs Vorgehen, da die Arbeitsplätze und langfristige Perspektiven von hochqualifizierten Technikerinnen und Ingenieurinnen in Frage gestellt wurden, was die Motivation und das Vertrauen in den Konzernvorstand belastete, denn nach der Krise ist der Aufschwung und händeringend qualifiziertes Personal akquiriert werden musste. Vom Wissens- und Erfahrungsverlust ganz zu schweigen.

Staatshilfen und schnelle Rückzahlung auf Kosten der Belegschaft

Um das Überleben der Lufthansa während der Pandemie zu sichern, nahm das Unternehmen 2020 staatliche Rettungsgelder in Höhe von neun Milliarden Euro in Anspruch. Obwohl diese Gelder die Konzernstruktur stabilisierten, setzte Spohr schnell auf

Rückzahlung, um den Aktienkurs zu stützen und die Bindung an den Staat zu lösen. Diese schnelle Rückzahlung kann man kritisieren, weil gleichzeitig drastische Sparmaßnahmen, auch bei Lufthansa Technik, durchgesetzt wurden. Viele Mitarbeiter*innen fühlen sich im Interesse der Kapitalmärkte geopfert und sehen ihre Arbeitsplätze gefährdet, obwohl insbesondere die Techniksparte oft als profitabler Bereich der Lufthansa hervorgehoben wird.

Bedeutung von Lufthansa Technik im Konzern und strategische Herausforderungen

Lufthansa Technik, als eine der führenden Wartungs- und Ingenieurdienstleister weltweit, ist eine tragende Säule im Lufthansa-Konzern und bekannt für ihre hohe Wertschöpfung. Unter Spohr wurde der Bereich jedoch oft wie ein reiner Kostenfaktor behandelt, anstatt ihn als strategisches Asset zu fördern. Besonders im Krisenmanagement der Pandemie wirft diese Haltung Fragen auf, da Lufthansa Technik durch ihre Expertise langfristig zur Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns beiträgt. Kritiker bemängeln, dass Spohrs Fokus zu sehr auf den Flugbetrieb und die Kernmarke Lufthansa gerichtet war, während die strategische Weiterentwicklung von Lufthansa Technik vernachlässigt wurde. Die Folge: Trotz des großen Potentials in

Märkten wie Digitalisierung und Predictive Maintenance fehlen oft ausreichend Ressourcen, um diesen Bereich zukunftsfähig zu stärken.

Nachhaltigkeit und Lufthansa Technik

Im Bereich Nachhaltigkeit setzt Lufthansa zunehmend auf moderne und umweltschonende Flugzeuge, aber das Potenzial von Lufthansa Technik wird in diesem Zusammenhang nur bedingt genutzt. Lufthansa Technik könnte durch Innovationen im Bereich nachhaltiger Wartungspraktiken oder durch die Entwicklung emissionsärmerer Technologien eine führende Rolle im Klimaschutz einnehmen, doch diese Investitionen sind noch ausbaufähig. Auch der Ausbau von Kompetenzen in der Nutzung nachhaltiger Materialien und energieeffizienter Instandhaltung wird bislang nicht ausreichend unterstützt.

Digitalisierung und Innovationskraft

Obwohl Lufthansa Fortschritte in der Digitalisierung der Kundenservices gemacht hat, hinkt der Konzern bei der Digitalisierung der Technikabläufe hinterher. Insbesondere im Bereich Predictive Maintenance und automatisierter Prozesse könnte Lufthansa Technik durch innovative Technologien nicht nur die War-

tungskosten senken, sondern auch den Flugbetrieb nachhaltiger gestalten. Doch dieser Bereich erhält oft weniger Priorität in Spohrs Gesamtstrategie. Gewerkschaften und Mitarbeiter*innen kritisieren, dass Potenziale für langfristige Effizienzgewinne ungenutzt bleiben und die Innovationskraft des Unternehmens so eingeschränkt wird.

Fazit

Carsten Spohr hat die Lufthansa durch eine äußerst schwierige Zeit gesteuert und das Unternehmen stabilisiert. Doch die einseitige Fokussierung auf Kostensenkungen und die Flugbetriebsmarke geht oft zu Lasten der Konzernbereiche wie Lufthansa Technik, die langfristig hohe Wertschöpfung generieren können. Besonders die kritischen Fragen zur Arbeitsplatzsicherheit, zur sozialen Verantwortung und zur strategischen Ausrichtung bleiben offen. Wenn Spohr die Bedeutung von Lufthansa Technik als zentrales strategisches Asset im Konzern erkennt und gezielt in diesen Bereich investiert, könnte dies nicht nur das Vertrauen der Belegschaft stärken, sondern auch die Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Lufthansa-Konzerns langfristig sichern.

Unter der Führung von Herrn Weber und Mayrhober war immer klar, welchen Wert die Technik hat und das Unternehmen wurden am langem Arm geführt, um sich entwickeln und behaupten zu können.

Mit solidarischen Güssen

Eure Vereinigung Luftfahrt

Vorstellung Richard Kirchner

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

Mein Name ist Richard Kirschner. Ich bin 57 Jahre alt, bin verheiratet und habe eine Tochter.

Ich bin seit 1983 im LH-Konzern und habe mit einer Lehre zum ERI in FRA angefangen.

Nach der Ausbildung war ich für ca. 1 Jahr in der Wartung und danach in der Geräte Instandhaltung, 2010 bin ich in die Administration gewechselt.

Aktuell bin ich bei T/DS 351 im Segment AES im Bereich Technische Dokumentation. Ich habe beschlossen, meine verbleibenden Arbeitsjahre außerdem noch sinnvoll zu nutzen und mich gewerkschaftlich zu engagieren. Seit Anfang des Jahres bin ich Ersatzmitglied in der GFTK-LHT-IT für die Vereinigung Luftfahrt. Ich hoffe, mit meinen langjährigen Erfahrungen einen sinnvollen Beitrag für die Kolleginnen und Kollegen leisten zu können.

Mit freundlichen Grüßen, *Richard Kirschner*



Vorstellung Axel Brandenburg

Liebe Kolleginnen und liebe Kollegen,

Mein Name ist Axel Brandenburg, ich bin 46 Jahre alt, Familienmensch und Vater von zwei Kindern.

1995 startete ich meine berufliche Laufbahn mit der Ausbildung zum Industriemechaniker bei der Mercedes Benz AG.

Schon im Jahr 2019 fing ich als Leiharbeitnehmer im Bereich Zündung und EGT an, musste aber leider mit vielen anderen Kollegen für die Zeit der Corona-Krise das Unternehmen wieder verlassen.

Seit Mai 2022 arbeite ich festangestellt bei der LHT in Hamburg im Segment ACS.

Als ich 2022 zur LHT zurückgekehrt bin, wurde ich auch Mitglied in unserer Vereinigung Luftfahrt. Während der letzten Tarifrunde konnte ich mich als einer der ersten Tarifbotschafter aktiv dafür einsetzen, dass unsere Verhandlungen erfolgreich waren und habe dabei schnell gemerkt wieviel Spaß es bringt und was es mir persönlich bedeutet mich für uns alle einzusetzen und dabei tatsächlich etwas bewegen zu können.

Inzwischen bin ich Tarifkommissionsmitglied für die VL und ich freue mich sehr und leidenschaftlich auf diese neuen Herausforderungen einzulassen und gemeinsam mit den anderen Kommissionsmitgliedern zunächst den aktuellen TVVS in der Geschäftsfeldtarifkommission in ein zeitgemäßes Gewand zu kleiden.

Freundliche Grüße aus Hamburg,

Axel Brandenburg



Die Kleiderkammer in FRA, zweiter Teil

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

auf Grundlage meines ersten Artikels im VL-Magazin 01/24, möchte ich gerne Neuigkeiten berichten, die unsere Kleiderkammer in Frankfurt betreffen.

Seit dem Sommerunwetter 2023 war die Kleiderkammer auf dem Vorfeldgelände in einem Containerort, unweit den Räumlichkeiten der Kleiderkammer in Gebäude 401, untergebracht. Christa Matzke und ihr Team hatten in den Interimsräumen so Ihre Probleme, da die Container zum einen nicht miteinander verbunden waren und zum anderen diese ohne Fenster, mit wenig Licht waren. Unterstützung erfuhr dieses Team von Auszubildenden der LTLS und zeitlich begrenzt von Kollegen aus anderen Bereichen, die Ihre ursprüngliche Tätigkeiten nicht mehr ausführen können.

In der ersten Augustwoche 2024 hatte die Kleiderkammer geschlossen, da unsere rund hundert Auszubildenden ihre Ersteinrichtung hatten. Nach Rückfrage mit Frau Matzke haben 74 Lufthansa Technik AG, 13 LTLS und 12 Studentinnen und Studenten die Ausbildung gestartet.

Am 12. August war der Umzug in die alten, grundsanieren Räumlichkeiten, geplant. Leider konnte dieses Datum nicht gehalten werden. Ab dem 23.09.2024 war die Kleiderkammer wieder für eine Woche geschlossen, da nun der Umzug stattfand. Dieser musste bis zum 27.09.2024 abgeschlossen sein, da dies der Zeitpunkt war, an dem die Container abtransportiert wurden.

Die Umsetzung eines 24/7 Kleiderautomaten, nach dem Vorbild einer Packstation, an dem neue bzw. neu gewaschene Arbeitsschutzkleidung bezogen werden kann, ist aus Budgetgründen erst einmal verschoben worden. Ich denke dies wird im Budget 2025 berücksichtigt werden.

Ich bin gespannt, wie Ihr unsere Kleiderkammer in den von Grund auf sanierten Räumlichkeiten findet. In diesem Sinne, bis zur nächsten Ausgabe

Liebe Grüße

Euer Jens



Nettozuwächse der Löhne im Jahr 2024



Einfluss und Herausforderungen durch gewerkschaftliche Stärke

Im Jahr 2024 erleben viele Arbeitnehmer:innen in Deutschland Nettozuwächse ihrer Löhne, was auf steigende Tarifabschlüsse und Inflationsanpassungen zurückzuführen ist. Diese Lohnerhöhungen stehen in direktem Zusammenhang mit der Verhandlungskraft der Gewerkschaften. Während höhere Löhne eine positive Entwicklung für die Beschäftigten bedeuten, stellen sie auch finanzielle Herausforderungen für die Gewerkschaften dar.

Die Lohnsteigerungen in Deutschland resultieren aus erfolgreichen Tarifabschlüssen, die von den Gewerkschaften durchgesetzt wurden, oft orientiert an der gestiegenen Inflationsrate. Sonderzahlungen wie Inflationsausgleichsprämien tragen ebenfalls zu einem Anstieg der Reallöhne bei und verbessern die finanzielle Lage vieler Arbeitnehmer:innen.

Die Stärke der Gewerkschaften, gemessen an ihrer Mitgliederzahl und Streikfähigkeit, ist entscheidend für erfolgreiche Tarifverhandlungen. In Zeiten wirtschaftlicher Unsicherheit und hoher Inflation kommt ihnen eine noch größere Bedeutung zu, da sie die Interessen der Arbeitnehmer:innen gegenüber den Arbeitgebern vertreten.

Streiks, als zentrales Druckmittel in Verhandlungen, verursachen jedoch hohe Kosten für die Gewerkschaften. Dazu zählen Streikgelder und organisatorische Ausgaben. Diese finanzielle Belastung macht es für die Gewerkschaften notwendig, ihre Ressourcen effizient einzusetzen.

Für uns Arbeitnehmer:innen im Lufthansa-Konzern wird es entscheidend sein, wie ver.di ihre finanzielle Stabilität sichert und auch in wirtschaftlich besseren Zeiten ihre Relevanz bewahrt. Ein steigender Organisationsgrad unsere Gewerkschaft und der Vereinigung Luftfahrt ist von zentraler Bedeutung, um die Erfolge der letzten und zukünftigen Tarifrunden langfristig zu sichern.

Wir, die Vereinigung Luftfahrt als Kooperationspartner von ver.di, unterstützen aktiv die Tarifaueinandersetzungen und sind uns der damit verbundenen Kosten bewusst. Um die Arbeit der Tarifkommissionen weiterhin effizient zu gewährleisten, übernehmen wir die anfallenden Kosten für unsere Mitglieder in den Gremien und prüfen, welche weiteren finanziellen Beiträge wir im Budgetjahr 2024 leisten können.

Mit solidarischen Grüßen

Eure Vereinigung Luftfahrt

Strategische Partnerschaft AERQ und LHT beendet



fotomek©AdobeStocks

AERQ arbeitet in enger Partnerschaft mit Lufthansa Technik, einem der weltweit führenden Anbieter für Flugzeugwartung, -reparatur und -überholung (MRO). Diese Zusammenarbeit ist strategisch bedeutsam, da Lufthansa Technik umfassende Expertise in der Flugzeugwartung und -umrüstung besitzt und AERQ mit technischen Ressourcen sowie Branchenkenntnissen unterstützt.

Schwerpunkte und Bedeutungen der Partnerschaft:

Erweiterung digitaler Kabinenlösungen: Lufthansa Technik bringt wertvolles Know-how über Flugzeugbetriebsanforderungen ein. Dies ermöglicht AERQ, Technologien zu entwickeln, die den strengen Sicherheits- und Effizienzstandards der Luftfahrt gerecht werden.

Zertifizierung und technische Integration: Die enge Partnerschaft erleichtert die Zertifizierung und Integration der AERQ-Lösungen in bestehende Flugzeugkabinen, um regulatorische Standards zu erfüllen und eine nahtlose Einbettung in Flugzeugflotten sicherzustellen.

Verbesserung des Passagiererlebnisses: Gemeinsam entwickeln AERQ und Lufthansa Technik digitale Plattformen, die das Passagiererlebnis durch interaktive Bildschirme, personalisiertes In-Flight Entertainment und flexible Display-Lösungen verbessern.

Steigerung der operativen Effizienz: Smarte, datenbasierte Lösungen erhöhen die Effizienz der Fluggesellschaften. Lufthansa Technik sorgt dafür, dass AERQ-Lösungen wartungsfreundlich und langlebig sind, was langfristig zu Kosteneinsparungen führt.

Diese Partnerschaft war technologisch und wirtschaftlich bedeutsam und ermöglicht es beiden Unternehmen, die Luftfahrtbranche durch innovative, passagierzentrierte und kosteneffiziente Lösungen voranzubringen, indem sie Zugang zu modernster Digital- und Display-Technologie erhält, was das Serviceportfolio für Fluggesellschaften erweitert. Durch die Integration innovativer Kabinenlösungen kann Lufthansa Technik ihre Position als führender MRO-Anbieter stärken, indem sie smarte, datengestützte Wartung und zukunftsweisende Instandhaltungsansätze ermöglicht, die durch Hochqualifiziert, ebenso hochmotiviert Mitarbeiter:innen Beiträge für den Konzern Erfolg der Zukunft schaffen könnten.

Dies ist ein weiteres Beispiel, wie der Konzernvorstand die prosperierende Technik in ihrer Entwicklung beschneidet. Der Konzernvorstand und Aufsichtsrat sollten ihre Strategie und Umgang mit der Lufthansa Technik AG überdenken, denn ihre Mitarbeiter:innen und Vorstand zeigen mit Umsatz, Ergebnis und Rendite deutlich auf, dass sie es wert ist.

Mit solidarischen Grüßen

Eure Vereinigung Luftfahrt

