



MAGAZIN

Ausgabe 01/2025

- **Vorwort**
- **Geschäftsbericht 2024**
- **Lufthansa Technik Bilanz 2024**
- **Vorsicht bei Konzernwechsel**
- **50 Jahre Vereinigung Luftfahrt**

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



*Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen
und liebe Kollegen,*

wir haben einen wunderschönen Frühling und der trübe Winter ist bald vergessen. Für einige bedeutet dies Urlaubszeit, in der Luftfahrt aber vermehrt Arbeit.

Zum 01.03.2025 hat die zweite Tarifierhöhung aus der vergangenen Vergütungsrunde von 2024 stattgefunden. Deshalb heißt es „Mehr Geld“ ab der aktuellen Gehaltsüberweisung. Dies ist beispielsweise immer mal wieder ein Grund für Herrn Spohr, die Verantwortung der Gewerkschaften ebenso wie die schlechten Standortbedingungen in Deutschland anzusprechen.

Besonders die hohen Steuern und Abgaben auf Flugtickets ab Deutschland sind allerdings schon ein Ärgernis. Hier ziehen Gewerkschaft und Arbeitgeber schon an einem Strang.

Die Tarifverhandlungen – die natürlich einen Einfluss auf die Ticketpreise haben - sind ein wichtiger Bestandteil der Arbeitsmarktregulierung und Tarifverträge haben weitreichende Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen in der Branche.

Letztendlich schaffen sie Bedingungen für neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. In der heutigen „Personalmangelzeit“ ein sehr wichtiges Thema. Die „1.Garde“ möchte und soll auch entsprechend bezahlt werden, egal in welcher Hierarchie.

Für das Jahr 2025 hat sich Lufthansa ein ehrgeiziges Ziel gesetzt: eine signifikante Verbesserung der finanziellen Lage, unterstützt durch ein laufendes Sparprogramm. Déjà vu - Irgendwie nichts Neues... Ich saß vor meinem leeren Blatt Papier und habe überlegt, welche nennenswerte Veränderungen es gab. Sparprogramme sind

in jedem Magazin ein Thema. Das jetzige bei Lufthansa heißt „Turnaround“. Die Maßnahmen sollen dazu beitragen die finanzielle Situation zu verbessern und die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern, um wieder auf Wachstumskurs zu kommen.

Ein Thema ist, das Flugangebot zu erweitern, wobei es durch die verzögerten Flugzeuglieferungen nicht vollständig erreicht werden kann. Lufthansa wartet und wartet weiterhin, wie viele andere Fluggesellschaften, auf bestellte Flugzeuge.

Das hat Einfluss auf die Kosten, da alte Flugzeuge länger betrieben werden müssen, oder Strecken nicht bedient werden können. Auch hat es Einfluss auf die Ausbildung und das Training der Piloten. In Frankfurt werden ab Sommerflugplan vier A350-900 aus München eingesetzt und von den ersten A340-600 hat sich Lufthansa getrennt.

Möglicherweise hat das Warten auch ein Ende, denn in den nächsten 36 Monaten steht für Lufthansa die größte Flottenerneuerung der Geschichte an. Hoffentlich kein Zahlendreher. Dann wären bis Ende 2027 tatsächlich 61 neue Flugzeuge da. Kommende neue Herausforderungen an vielen Stellen.

Eine zu geringe Nachfrage kann der Lufthansa jedenfalls nicht unterstellt werden. Die Passagierzahlen sind gestiegen, so dass hier ein Wachstum erfolgte und der Umsatz stieg. Während die Passagier-Airlines ihre Erlöse erhöhen konnten, schmolz der operative Gewinn aufgrund der Verluste in der Kernmarke Lufthansa beinahe um die Hälfte.

Im Gegensatz dazu glänzten Lufthansa Cargo und Lufthansa Technik mit stärkeren operativen

Gewinnen. Und hier kommen dann die Standortfrage und die Gewerkschaften wieder ins Spiel. Aber „Mitarbeiter“, das Wort kommt selten vor und wenn, dann nur als Kostenfaktor. Aus diesem Grund ist auch bei DLH erst einmal eine Veränderung des Tarifvertrags Vergütungssysteme hintenangestellt. In der Lufthansa Technik ist dies schon ein Thema, wobei ein gemeinsames Vorgehen aus meiner Sicht mehr Sinn ergibt und Einheitlichkeit, die es vorbehaltlos in den Berufsbildern gibt, nicht auseinanderdividiert.

Am 06.05.2025 ist die Lufthansa Hauptversammlung. Lufthansa hat vor, mit drei Aufsichtsräten zu verlängern.

Ein früherer Kandidat für den Vorsitz des Kontrollgremiums als Nachfolger von Herrn Kley legt sein Mandat hingegen nieder: Thomas Enders, Ex-Konzernchef beim Flugzeugbauer Airbus, zieht sich bei Lufthansa „auf eigenen Wunsch“ mit Ablauf der Hauptversammlung zurück.

Alexis von Hoensbroech soll für drei Jahre in den Aufsichtsrat gewählt werden. Er ist Vorstandschef der kanadischen Airline Westjet und war von 2018 bis 2021 CEO der Lufthansa-Tochter Austrian Airlines.

Und da ich gerade vom Lufthansa Aufsichtsrat schreibe, möchte ich auch noch an die Aufsichtsratswahlen in der Lufthansa Technik erinnern. Im letzten Aprildrittel beginnen die Wahlen der Delegierten für die Aufsichtsratswahl.

Bitte unterstützen Sie in Frankfurt die Liste 2 (ver.di/VL/TGL) und in Hamburg die Liste 2 (ver.di), auf denen auch unsere VL-Mitglieder antreten.

Diese gewählten Delegierten werden dann im Juni den Aufsichtsrat der Lufthansa Technik wählen. Für eine starke Vertretung brauchen wir starke Schultern und somit viele Stimmen. Bitte gehen Sie zur Wahl!

Ich wünsche Ihnen allen Erfüllung in Ihrer Arbeit.

Bitte achten Sie auf sich!

Mit herzlichen Grüßen

Anke Heß



Zusammenfassung Geschäftsbericht 2024 DLH AG

2024

END OF FINANCIAL YEAR

bibin©AdobeStocks

Der Konzern steigerte seinen Umsatz im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr insbesondere aufgrund des höheren Flugangebots um sechs Prozent auf 37,6 Milliarden Euro (Vorjahr: 35,4 Milliarden Euro). Dabei erwirtschaftete der Konzern einen operativen Gewinn (Adjusted EBIT) von 1,6 Milliarden Euro (Vorjahr: 2,7 Milliarden Euro), die operative Marge lag bei 4,4 Prozent (Vorjahr: 7,6 Prozent).

Der Rückgang gegenüber Vorjahr ist auf verschiedene Effekte insbesondere im ersten Halbjahr zurückzuführen: Streiks belasteten die Passagier-Airlines mit rund 450 Millionen Euro. Signifikant gestiegene Kosten, insbesondere am Standort Deutschland, wirkten sich zusätzlich negativ aus. Die Produktivität im Flugbetrieb litt zudem unter weiterhin verspäteten Flugzeugauslieferungen. Unter anderem dank geringerer Zinsbelastung sank das Konzernergebnis weniger stark als das operative Ergebnis und erreichte 1,4 Milliarden Euro (Vorjahr: 1,7 Milliarden Euro).

Lufthansa Group Passagier-Airlines bauen Angebot aus

Die Airlines der Lufthansa Group begrüßten im vergangenen Jahr 131 Millionen Gäste an Bord ihrer Flugzeuge. Der Sitzladefaktor stieg auf ein Rekordniveau von 83,1 Prozent (Vorjahr: 82,9 Prozent). Bezogen auf den Sitzladefaktor waren die Sommermonate

Juli und August mit einer Auslastung von knapp 88 Prozent nicht nur die stärksten Monate des vergangenen Jahres, sondern gehören auch zu den stärksten in der Geschichte des Unternehmens.

Bedingt durch das branchenweite Kapazitätswachstum sanken die Durchschnittserlöse (Yield) im Jahr 2024 gegenüber dem Vorjahr um 2,6 Prozent, wobei sich die Entwicklung im Jahresverlauf deutlich verbesserte. Die Stückelöse (RASK) profitierten zwar einerseits von einem erhöhten Sitzladefaktor gegenüber 2023, jedoch wurde der zugrundeliegende Umsatz von hohen Kompensationszahlungen infolge von Flugunregelmäßigkeiten belastet, sodass die Stückelöse insgesamt um 4,3 Prozent sanken. Die Stückkosten erhöhten sich aufgrund der Streikeffekte sowie anhaltender Kosteninflation, insbesondere bei Gebühren sowie Material- und Personalkosten, um 1,9 Prozent gegenüber Vorjahr.

Insgesamt erwirtschafteten die Passagier-Airlines des Konzerns im Jahr 2024 ein Adjusted EBIT von 1,0 Milliarden Euro (Vorjahr: 2,0 Milliarden Euro). Der Rückgang des operativen Gewinns der Passagier-Airlines ist dabei vor allem auf den Rückgang des Ergebnisses von Lufthansa Airlines um 948 Millionen Euro zurückzuführen. Lieferverzögerungen neuer Flugzeuge zwangen Lufthansa Airlines dazu, Flugzeuge länger im Einsatz zu halten.

SWISS erreichte annähernd ihr Rekordergebnis aus dem Vorjahr und übertraf zum zweiten Mal die Adjusted EBIT-Marke von 800 Millionen Euro. Eurowings wiederholte ihr gutes Vorjahresergebnis und landete erneut bei einem operativen Ergebnis von über 200 Millionen Euro. Brussels Airlines erreichte mit 60 Millionen Euro den höchsten Gewinn ihrer Geschichte und Austrian Airlines erreichte ein Adjusted EBIT von 76 Millionen Euro.

Turnaround-Programm bei Lufthansa Airlines erzielt spürbare Fortschritte

Lufthansa Airlines treibt ihr vor acht Monaten initiiertes Turnaround-Programm entschlossen voran, um die Effizienz zu verbessern, die Komplexität zu reduzieren und die Produktqualität zu erhöhen. Bereits in den ersten beiden Monaten des Jahres 2025 wurde eine spürbare Verbesserung der Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit bei Lufthansa Airlines erreicht.

Der Aufbau von Lufthansa City Airlines erweist sich als strategisch richtiger Grundpfeiler, um europäische Kurzstreckenflüge effizienter und kostengünstiger zu betreiben.

Im Jahr 2026 sollen die Maßnahmen einen Bruttoeffekt von rund 1,5 Milliarden Euro und im Jahr 2028 von circa 2,5 Milliarden Euro auf das EBIT erreichen.

Lufthansa Technik und Lufthansa Cargo verbessern Ergebnis

Im Jahr 2024 profitierte Lufthansa Technik von dem anhaltend hohen Flugreiseaufkommen und der daraus resultierenden steigenden Nachfrage weltweit nach Wartungs- und Reparaturleistungen (MRO). Als Weltmarktführer im MRO-Sektor konnte das Unternehmen dies für sich nutzen und neue Verträge mit einem Gesamtvolumen von 7,5 Milliarden Euro abschließen.

Im zurückliegenden Geschäftsjahr erzielte Lufthansa Technik ein Adjusted EBIT von 635 Millionen Euro (Vorjahr: 628 Millionen Euro). Bis zum Jahr 2027 errichtet das Unternehmen ein neues Werk für Reparaturen von Triebwerksteilen und Flugzeugkomponenten in Portugal. Dort sollen perspektivisch 700 neue Arbeitsplätze entstehen.

Das Luftfrachtgeschäft hat sich im Jahresverlauf 2024 weiter erholt. Lufthansa Cargo erwirtschaftete im Gesamtjahr einen operativen Gewinn von 251 Millionen Euro (Vorjahr: 219 Millionen Euro), wovon 199 Millionen Euro auf das in der Luftfracht traditionell starke vierte Quartal entfielen (Vorjahr: 30 Millionen Euro).

Lufthansa Cargo profitierte besonders vom starken E-Commerce-Geschäft aus Asien. Dank der eigenen Frachterflotte konnten Kapazitäten vom Nordatlantik nach Asien/Pazifik verlagert werden.

Geschäftsbericht, Teil 2 2024 DLH AG

Die Lufthansa Group erzielte im Jahr 2024 einen operativen Cashflow von 3,9 Milliarden Euro (Vorjahr: 4,9 Milliarden Euro). Somit sank der operative Cashflow im Vergleich zum Vorjahr in der gleichen Größenordnung wie das operative Ergebnis. Unter Berücksichtigung der Netto-Investitionen, vor allem in neue, treibstoffeffiziente Flugzeuge, konnte das Jahr mit einem Adjusted Free Cashflow in Höhe von 840 Millionen Euro abgeschlossen werden (Vorjahr: 1,8 Milliarden Euro).

Die verfügbare Liquidität stieg im Vergleich zum Jahresende um rund eine halbe Milliarde Euro auf 11,0 Milliarden Euro an. Gleichzeitig lag die Nettokreditverschuldung am Jahresende 2024 mit 5,7 Milliarden Euro auf dem Niveau vom Jahresende 2023 (31. Dezember 2023: 5,7 Milliarden Euro). Die Nettopensionsverpflichtungen sanken leicht auf 2,6 Milliarden Euro (31. Dezember 2023: 2,7 Milliarden Euro). Der Verschuldungsgrad, gemessen an der Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA, erhöhte sich ergebnisbedingt leicht von 1,7 auf 2,0.

Stabile Gewinnbeteiligung für Aktionärinnen und Aktionäre

Für das Geschäftsjahr 2024 schlugen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung am 6. Mai 2025 eine Dividende in Höhe von 0,30 Euro pro Aktie vor. Dies entspricht demselben Betrag wie vergangenes Jahr. Die Ausschüttungsquote liegt bei 26 Prozent (Vorjahr: 21 Prozent). Die vorgeschlagene Auszahlung folgt damit der Dividendenpolitik der Lufthansa Group, wonach zwischen 20 und 40 Prozent des Konzerngewinns (2024: 1,4 Milliarden Euro) an die Aktionärinnen und Aktionäre ausgeschüttet werden.

Schnelle Integration von ITA Airways

Die Erweiterung des Multi-Hub, Multi-Airline und Multi-Marken Modells durch die Integration von ITA Airways mit dem starken Heimatmarkt Italien und dem fünf-Sterne-Drehkreuz Rom schafft 2025 weitere Wachstumsperspektiven für die Lufthansa Group. Die vollständige Integration von ITA Airways soll bereits



Bild LH©Lufthansa Bilddatenbank

nach 18 Monaten abgeschlossen sein. Schon mit Beginn des Sommerflugplans Ende März wird der Terminalumzug von ITA Airways in München und Frankfurt vollzogen, um Umsteigeverbindungen zu erleichtern. Mit ITA Airways wächst die Zahl der Mitarbeitenden des Konzerns um 5.000 und die Größe der Konzernflotte um 100 auf 830 Flugzeuge.

Lufthansa Group führt Dachmarkenstrategie ein

Die Lufthansa Group wird 2025 eine neue Dachmarkenstrategie einführen. Ziel ist es dabei, die Vorzüge der Group für die Gäste noch klarer erlebbar zu machen. Auch sollen die Synergien, die im Zusammenspiel der verschiedenen Airlines liegen, integrierter nutzbar gemacht werden. Schon heute nutzt rund die Hälfte aller Umsteige-Passagiere der Lufthansa Group mehr als eine Fluggesellschaft des Konzerns. Sie profitieren von den komplementären Strecken-

netzen, gemeinsamer Boden-Infrastruktur oder der weltweit führenden App. Unter der Dachmarke LUFTHANSA GROUP werden die Verbindung zwischen den einzelnen Marken und ihr Zusammenspiel in der Airline Group künftig transparenter und klarer erkennbar gemacht.

Ausblick

Das Unternehmen erwartet eine anhaltend hohe Nachfrage nach Flugreisen. Auch die Auftragslage im Geschäftsfeld Technik deutet auf eine weiterhin starke Nachfrage nach Wartungsdienstleistungen hin. Lufthansa Cargo erwartet von einem anhaltend wachsenden E-Commerce-Geschäft und einer verbesserten Kostenposition zu profitieren.

Gleichzeitig wird das Jahr 2025 für die Lufthansa Group ein Jahr des Übergangs sein. Das Turna-

round-Programm von Lufthansa Airlines hat eine hohe strategische Priorität und legt die Grundlage für eine nachhaltige Ergebnissteigerung.

Im Rahmen der größten Flottenmodernisierung in ihrer Unternehmensgeschichte erwartet die Lufthansa Group im laufenden Jahr alle zwei Wochen die Auslieferung eines neuen hocheffizienten Flugzeugs. Insgesamt umfasst die Bestellliste rund 250 Flugzeuge, davon 100 Langstreckenflugzeuge.

Die Erneuerung der Flotte und die Investitionen in das Premiumangebot haben unmittelbar Auswirkungen auf die Kundenzufriedenheit. Aktuell sind bereits neun Airbus A350 mit Allegris ausgestattet, sieben davon haben auch die neue First Class an Bord. SWISS investiert in diesem Jahr so viel wie noch nie zuvor in die Verbesserung der Economy-Class. In der zweiten Jahreshälfte wird dann SWISS Senses auf der SWISS Langstrecke eingeführt.

Basierend auf der starken Nachfrage nach Flugtickets plant die Lufthansa Group, die Sitzplatz-Kapazität bei den Passagier-Airlines um rund vier Prozent gegenüber dem Vorjahr auszubauen. Das Unternehmen rechnet in der Folge mit einem weiteren Anstieg der Umsatzerlöse.

Insgesamt erwartet der Konzern, dass das Adjusted EBIT im Geschäftsjahr 2025 deutlich über dem Vorjahr liegen wird. Für das Jahr 2025 geht die Lufthansa Group von Nettoinvestitionen zwischen 2,7 und 3,3 Milliarden Euro und einem Free Cashflow auf Vorjahresniveau aus.

zusammengefasst von

Werner Zielina

Lufthansa Technik Bilanz 2024: eine sachliche Betrachtung der Bilanz 2024

Lufthansa Technik, ein weltweit führender Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen (MRO) für Flugzeuge, verzeichnete im Geschäftsjahr 2024 eine beeindruckende Geschäftsentwicklung. Das Unternehmen betreut über 800 Kunden, darunter Fluggesellschaften, Hersteller, Leasinggesellschaften, VIP-Jet-Betreiber, Regierungen und Streitkräfte.

Finanzielle Entwicklung

Im Jahr 2024 erzielte Lufthansa Technik einen Umsatz von 7,441 Milliarden Euro, was einem Anstieg von 14 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Das operative Ergebnis (Adjusted EBIT) erreichte mit 635 Millionen Euro ein neues Rekordniveau. Trotz steigender Kosten konnte das Unternehmen seine Profitabilität behaupten und von der starken Nachfrage nach MRO-Dienstleistungen profitieren.

Marktdynamik und Nachfrage

Die Luftfahrtbranche erholte sich weiter von den Auswirkungen der Pandemie, was zu einer steigenden Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturdienstleistungen führte. Der zunehmende Flugverkehr und die wachsenden Flotten der Airlines schufen ein günstiges Marktumfeld. Lufthansa Technik profitierte besonders von langfristigen Serviceverträgen mit internationalen Kunden sowie von der steigenden Nachfrage nach Triebwerkswartung.

Strategische Investitionen und Expansion

Um das Wachstum langfristig zu sichern, setzt Lufthansa Technik auf eine breit angelegte Investitionsstrategie. Bis 2030 plant das Unternehmen, seinen Umsatz um rund ein Drittel zu steigern. Zu den wichtigsten Maßnahmen gehören:

- Neue Standorte in Portugal und Kanada: Lufthansa Technik investiert in neue Wartungsstandorte, um die Marktpresenz in Südeuropa und Nordamerika auszubauen. Der Standort in Portugal soll die steigende Nachfrage in dieser Region bedienen, während der kanadische Standort die Nähe zu Kunden in Nordamerika verbessert.

- Modernisierung des Hauptsitzes in Hamburg: Umfangreiche Investitionen werden zur Modernisierung des Unternehmenssitzes eingesetzt, um die Effizienz und Kapazität der dortigen Einrichtungen zu steigern.

- Erweiterung der Triebwerkswartung in Thüringen: Gemeinsam mit Rolls-Royce wird das Gemeinschaftsunternehmen N3 Engine Overhaul Services in Arnstadt ausgebaut. Eine Investition von 150 Millionen Euro ermöglicht eine Kapazitätserweiterung auf 250 Triebwerke pro Jahr und die Schaffung von bis zu 1.200 Arbeitsplätzen.

- Fokus auf Digitalisierung und Innovation: Lufthansa Technik legt verstärkt Wert auf digitale Prozesse und innovative Wartungstechnologien, um Effizienzsteigerungen zu realisieren und neue Dienstleistungen zu entwickeln.

- Zusammenarbeit mit strategischen Partnern: Durch Kooperationen mit globalen Unternehmen erweitert Lufthansa Technik ihr Dienstleistungsportfolio und erschließt neue Märkte.

Neues Geschäftsfeld: Militärische MRO-Dienstleistungen

Lufthansa Technik baut ihr Engagement im militärischen Luftfahrtsektor aus. Mit steigenden Verteidigungsbudgets wächst die Nachfrage nach wartungsintensiven Lösungen für militärische Luftfahrzeuge.

• **Wartung und Instandhaltung militärischer Luftfahrzeuge:** Lufthansa Technik betreut bereits Flotten der Bundeswehr, darunter Transportflugzeuge



Maksym©AdobeStocks

wie den Airbus A400M und VIP-Regierungsjets. Die Kapazitäten sollen erweitert werden, um zusätzliche Typen – darunter Tanker- und Aufklärungsflugzeuge – zu betreuen.

Mit diesem neuen Geschäftsfeld erschließt Lufthansa

Technik eine zusätzliche Wachstumsquelle und sichert sich langfristige Aufträge mit Regierungen und internationalen Streitkräften.

Auswirkungen auf Arbeitnehmer und Arbeitsplatzsicherheit

Die strategische Expansion hat direkte Auswirkungen auf die Mitarbeiter des Unternehmens:

- **Schaffung neuer Arbeitsplätze:** Durch die Erweiterungen in Thüringen sowie den Ausbau der Standorte in Portugal und Kanada entstehen mehrere tausend neue Arbeitsplätze in unterschiedlichen Bereichen, von hochspezialisierten Technikern bis hin zu digitalen Experten.

- **Investition in Weiterbildung:** Lufthansa Technik legt Wert auf Schulungs- und Weiterbildungsprogramme, um bestehende Mitarbeiter auf neue Technologien vorzubereiten.

- **Stärkung der Arbeitsplatzsicherheit:** Langfristige Serviceverträge und eine stabile Auftragslage sorgen für sichere Arbeitsverhältnisse. Die Modernisierung bestehender Standorte verbessert zudem die Arbeitsumgebung und optimiert Prozesse.

- **Verbesserung der Arbeitsbedingungen:** An Standorten wie Hamburg werden moderne Arbeitsumgebungen geschaffen, die Sicherheit und Effizienz erhöhen. Ergonomische Arbeitsplätze, verbesserte Sicher-

heitsmaßnahmen und optimierte Werkstattprozesse stehen dabei im Fokus.

Ausblick

Trotz globaler wirtschaftlicher Unsicherheiten bleibt die Luftfahrtbranche auf Wachstumskurs. Die steigende Nachfrage nach neuen Flugzeugen sowie die Verlängerung der Lebensdauer bestehender Flotten treiben den MRO-Markt an. Lufthansa Technik sieht sich durch gezielte Investitionen und strategische Expansion bestens für die kommenden Jahre gerüstet.

Die Bilanz 2024 zeigt, dass Lufthansa Technik nicht nur ihre Marktführerschaft behauptet, sondern aktiv ihre Zukunft gestaltet. Die Schaffung sicherer Arbeitsplätze, die Förderung der Mitarbeiterqualifikation und moderne Arbeitsbedingungen sind entscheidende Faktoren für den langfristigen Erfolg des Unternehmens.

Die Mitbestimmung, sei es der Betriebs- oder Aufsichtsrat sollte auf die faire Teilung des Portfolios achten und seine Stimme für die Interessen der Arbeitnehmer erheben. Die stärkere Globalisierung bringt mehr Umsatz und (hoffentlich) Gewinn, kann aber je nach Produkt auch zu Konkurrenzen innerhalb des Konzerns führen. Das sollte unbedingt vermieden werden, denn der Aviation Markt ist heiß umkämpft und die Standorte unterliegen unterschiedlichen „Bedingungen“.

Gerade der Wirtschaftsausschuss und Aufsichtsrat der Technik aber auch des Konzerns muss vor dem Hintergrund der starken Ergebnisse darft achten, dass die Technik ausreichend Geld für ihre Investitionen und Wachstum bekommt – Das „Geld“ hat der Konzern, Konzern Cashflow, und der Vorstand und der Finanzausschuss vergeben es. Also eine „interessengeleitete“ Fremdbestimmung, die die Entwicklung des Technik Konzerns nicht schaden darf.

Mit solidarischen Grüßen

Eure Vereinigung Luftfahrt

Vorsicht bei Konzernwechsel

Aus gegebenem Anlass möchten wir alle Kolleginnen und Kollegen, die sich mit dem Gedanken eines Konzernwechsels beschäftigen auf eine rechtliche Gefahr hinweisen, die den meisten Mitarbeitenden nicht bekannt ist und in unserem Konzern in den letzten Jahrzehnten nie zum Tragen kam:

In der DLH AG kam es jetzt in einem Fall zu einer **Wartezeitkündigung** eines Konzernwechslers und wir halten es für notwendig darüber zu informieren.

Es gibt nicht nur Probezeitkündigungen, sondern auch Wartezeitkündigungen.

Wenn ein Konzernwechsel aufgrund einer erfolgreichen Bewerbung ansteht, wird im Normalfall der alte Arbeitsvertrag aufgehoben und man erhält im neuen Betrieb einen neuen Arbeitsvertrag. In diesem wird die Konzernzugehörigkeit anerkannt und häufig eine Probezeit ausgeschlossen.

Trotzdem besteht weiterhin die Möglichkeit einer Wartezeitkündigung.

Die Wartezeit ergibt sich aus dem Kündigungsschutzgesetz, dort steht in §1 Absatz 1, dass Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern sechs Monate in einem Betrieb beschäftigt sein muss, um Kündigungsschutz zu erlangen. Bedeutet, in den ersten sechs Monaten kann man ohne Angaben von Gründen gekündigt werden unabhängig von der Konzernzugehörigkeit! Das Kündigungsschutzgesetz spricht von Beschäftigung im Betrieb und nicht im Konzern. Hier wird der Schutz des Tarifvertrages ausgehebelt.

Ein kleines Beispiel:

Mitarbeiterin oder Mitarbeiter X möchte von der LHT in die DLH AG wechseln. Eine erfolgreiche Bewerbung hat stattgefunden und der Wechsel in einen anderen Betrieb ist für den 1.4.2025 vorgesehen. Auch wenn Mitarbeiterin oder Mitarbeiter X bereits 20 Jahre bei der LHT beschäftigt war, beginnt am 1.4.2025 eine 6-monatige Wartezeit, in der ohne Angaben von Gründen gekündigt werden kann.

Nochmal zur Verdeutlichung:

Wartezeit und Probezeit sind nicht dasselbe. Probezeit bedeutet die Möglichkeit ohne Angaben von Gründen kurzfristig zu kündigen. Bei einer Wartezeitkündigung kann auch ohne Angaben von Gründen gekündigt werden, es müssen jedoch die gesetzlichen bzw. tarifvertraglichen Kündigungszeiten gewahrt werden.

Wichtig ist, sich des Risikos bewusst zu sein und bei den Vertragsverhandlungen des neuen Arbeitsvertrages die Wartezeit genau wie die Probezeit vertraglich auszuschließen.



BRN-Pixel©AdobeStocks

50 Jahre Vereinigung Luftfahrt



little_rat©AdobeStocks

Im Juli 2025 wird die Vereinigung Luftfahrt 50 Jahre alt.

**Wir veranstalten deshalb vor und im Büro der VL in
Groß-Gerau - Adolf-Kolping Straße 4 - ein Fest,
zu dem wir Sie hiermit herzlich einladen.**

Das Fest findet statt am

Samstag, dem 05. Juli 2025 ab 15.00 Uhr.

Wir freuen uns auf eine reichliche Teilnahme unserer Mitglieder. Selbstverständlich können Sie auch Ihre Familie und Freunde mitbringen.

Mit herzlichen Grüßen

Anke Heß, Jens Friedrich, Reinhard Bind



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: DE442200000509598 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 Gewerkschaftsmemberschaft 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