



MAGAZIN

Ausgabe 02/2015

- Ergebnis der Delegiertenwahl
- DLH Bilanz 2014
- 40 Jahre Vereinigung Luftfahrt
- 60 Jahre Lufthansa

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



VORWORT

Vorwort des Bundesvorsitzenden Frank Schott

Liebe Mitglieder,

liebe Kolleginnen, liebe Kollegen,

Selten ist es mir so schwer gefallen das Vorwort für unser VL-Magazin zu verfassen, wie gerade in diesem Moment.

Angesichts der furchtbaren Tragödie um den Absturz des Fluges 4U9525 erscheint es mir als pietätlos und egoistisch, einfach zur Tagesordnung überzugehen, ohne wenigstens kurz auf das Geschehene in den vergangenen Wochen einzugehen.

Der Alptraum eines jeden Airliners ist an diesem 24. März 2015 für unseren Lufthansa-Konzern bittere Wahrheit geworden, ein Alptraum, von dem jeder hofft, in seinem Berufsleben und darüber hinaus verschont zu bleiben.

Entsetzen, Trauer, Wut und der Versuch, das Geschehene zu begreifen, all diese selbstverständlichen und vollkommen natürlichen Reaktionen auf ein solches Unglück, wurden jedoch kurz nach dem Bekanntwerden von hunderten Kolleginnen und Kollegen professionell hinten angestellt, um die notwendigen Aktionen anzugehen.

Innerhalb kürzester Zeit hat der Lufthansa-Krisenstab seine Arbeit aufgenommen, wurden Kolleginnen und Kollegen des Special Assistance Teams alarmiert, die Hotline für Angehörige geschaltet, die notwendigen Maßnahmen ergriffen, um die Familien und Freunde an den Flughäfen in Barcelona und Düsseldorf in Empfang zu nehmen, zu betreuen und vor den Medien abzuschirmen. In den unterschiedlichsten Abteilungen wurde mit der logistischen Unterstützung des Krisenstabs begonnen.

Die wohl schwerste Aufgabe hatten unsere Kolleginnen und Kollegen, die - aus allen Geschäftsfeldern des Lufthansa Konzerns heraus - die Betreuung der Angehörigen übernommen haben, sei es am Telefon, im persönlichen, direkten Kontakt vor Ort und vor allem als begleitende Betreuer auf den Flügen nach Marseille.

Eine emotional sehr belastende Aufgabe, die in vielen Fällen über mehrere Tage wahrgenommen und von einigen Betreuerinnen und Betreuern bis zur totalen Erschöpfung ausgeübt wurde.

Die Anerkennung, die dieser Einsatz verdient, kann in Worten nicht beschrieben werden!

Die Lufthansa-Welt stand für einige Wochen still. Die höchste Priorität galt und gilt weiterhin der Unterstützung und Betreuung der Familien und Freunde der Opfer dieses Unglücks, wo immer es notwendig ist und gewünscht wird.

Dieses traurige Ereignis hat die Lufthansafamilie wieder eng zusammenrücken und die bis dahin im Vordergrund stehenden Probleme und Auseinandersetzungen scheinbar in weite Ferne verschwinden lassen.

Ohne jedoch das Geschehene zu vergessen, werden wir doch weiter in die Zukunft schauen und die noch immer bestehenden Herausforderungen wieder aufgreifen und angehen müssen.

Die aktuell größten Herausforderungen in unserem Konzern sind die noch immer andauernden Tarifverhandlungen für das Bodenpersonal des Lufthansa-Konzerns.

Im Rahmen der Auftaktveranstaltung am 23. März 2015 wurde seitens der Geschäftsleitung noch einmal deutlich gemacht, dass Lufthansa weiterhin auf die Verknüpfung der Vergütungsrunde mit den Verhandlungen zur Betrieblichen Altersversorgung (BAV) besteht.

Dies wurde seitens ver.di wiederholt abgelehnt, da die Mitglieder der Tarifkommission ein solches Vorgehen als Versuch der Geschäftsleitung werten, dass wir unsere berechnete Tarifforderung über Zugeständnisse in der Betrieblichen Altersversorgung quasi selbst finanzieren sollen. Christine Behle, ver.di Verhandlungsführerin in dieser Tarifrunde, hat einem derartigen Ansinnen in sehr deutlichen Worten eine klare Absage erteilt!

Weiterhin blieb die Geschäftsleitung in diesem Termin die Antwort auf die Frage schuldig, wie sie sicherstellen will und kann, dass es, besonders durch die bereits im März 2015 begonnene Schlichtung zwischen DLH und UFO, keine unterschiedlichen Vereinbarungen zur BAV für Cockpit, Kabine und Boden geben wird.

Angesichts dieser Tatsache konnte der wiederholten Zusicherung der Geschäftsleitung, eine neue tarifliche Vereinbarung zur Betrieblichen Altersversorgung,

die für ALLE Mitarbeitergruppen im Konzern gleichermaßen Gültigkeit haben soll, anzustreben, verständlicherweise kein Glauben geschenkt werden.

Aus diesem Grund wurde der Geschäftsleitung in unmissverständlichen Worten seitens Christine Behle sehr deutlich gemacht, dass es einen Abschluss für die am Boden beschäftigten Kolleginnen und Kollegen mit verschlechterten Bedingungen zu Gunsten anderer Beschäftigungsgruppen mit ver.di nicht geben wird!

Diese Tatsachen lassen eindeutig erkennen, dass es mit Sicherheit sehr schwierige und wahrscheinlich auch sehr langwierige Verhandlungen werden.

Da die für April 2015 geplanten Termine zur Fortsetzung der Verhandlungen auf Grund der Ereignisse auf den 08. Mai 2015 verschoben wurde und dieser Termin nach unserem Redaktionsschluss liegt, haben wir in dieser Ausgabe leider nicht mehr aktuelle Informationen für Sie. Dennoch werden wir Sie über die weiteren Verhandlungsstände auf unserer Homepage www.vluffahrt.de zeitnah informieren und auf dem Laufenden halten.

Auch die in der Lufthansa Technik AG laufenden Aufsichtsratswahlen sind zum Redaktionsschluss noch nicht abgeschlossen. Da die Wahl der Arbeitnehmervertreterinnen und Arbeitnehmervertreter erst in der Delegiertenversammlung am 29. und 30. Mai 2015 stattfindet, haben wir für Sie in dieser Ausgabe einen detaillierten Bericht über den Ausgang der nunmehr abgeschlossenen Delegiertenwahlen verfasst.

Selbstverständlich werden wir Sie auch über das Ergebnis der Wahlen im Rahmen der Delegiertenversammlung Ende Mai 2015 zeitnah auf unserer Homepage informieren.

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, in den letzten Wochen wurde auf Facebook ein Artikel der Huffington Post geteilt, der den Titel trägt „Warum lese ich nirgends #Ich bin Lufthanseat!?“ Die Autorin stellt in diesem Artikel die Frage, warum es mit unserem und anderen deutschen Unternehmen nicht mehr Solidarität und Unterstützung gibt, anstelle von sensationsgierigen, zerfleischenden Artikeln in den Medien.

Ich finde, mit der Überschrift hat sie, gewollt oder nicht, das Verbundenheitsgefühl vieler Beschäftig-

ten im Lufthansa Konzern zu unserer Lufthansa wiedergespiegelt, das mehr denn je nach dem 24. März 2015 zum Ausdruck kam.

Für diesen Artikel bin ich der Autorin sehr dankbar und möchte mein Vorwort mit den Worten abschließen:

#Wir sind Lufthanseaten!

Herzlichst Ihr

Frank Schott

Bundesvorsitzender



40 Jahre Vereinigung Luftfahrt



Am 11. Juli 2015 ist es soweit: Die Vereinigung Luftfahrt feiert ihr 40jähriges Bestehen.

Grund zur Freude? Ja, natürlich. Immerhin sind wir der älteste Berufsverband für das Bodenpersonal im Lufthansakonzern.

Wir haben an vielen Entscheidungen im Konzern DLH mitgewirkt. Über unsere Tarifkommissions-, Aufsichtsrats- und über unsere Betriebsratsmitglieder. Schwierige Zeiten haben wir durch- und überlebt. Als bisher schlimmster „Härtefall“ sei die Überwindung der Beinahe-Pleite der LH genannt, so geschehen in den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts.

Die seit 1988 bestehende Zusammenarbeit mit der Deutschen Angestellten Gewerkschaft (DAG) wurde im Jahr 2001 durch den Zusammenschluss in ver.di abgelöst und durch einen geänderten Kooperationsvertrag mit der so entstandenen Dienstleistungsgewerkschaft ver.di neu begonnen.

Viele schöne und leider auch traurige Tage haben wir in diesen vielen Jahren durchlebt. Eine Aufzählung dieser Ereignisse würde aber sicherlich nur langweilen. Liegt doch in der Vergangenheit keine Zukunft.

Wichtiger ist also der Blick nach vorn! Werden wir es gemeinsam mit unseren Mitgliedern schaffen, einen positiven und produktiven Einfluss auf die weitere Entwicklung unserer Arbeitsplätze zu haben? Das Arbeitsumfeld, die Konzernstruktur und auch die Tarifverträge sind einem immer schnelleren Wandel unterzogen. Immer jeweils getrieben von der Konkurrenz in

der Luftfahrtbranche. Mit diesem Bedrohungsszenario greift der Arbeitgeber öfter und immer ungehemmter in die Besitzstände des Personals ein.

Eine, offenbar auch bei Mitarbeitern und Gewerkschaften beliebte Methode darauf zu reagieren, ist der Weg, den jeweils neu einzustellenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern schlechtere Bedingungen zuzumuten. Geht ein Berufsverband, beispielsweise die Vereinigung Cockpit, diesen Weg nicht mit und fordert auch für neu einzustellende Kolleginnen und Kollegen die gleichen Bedingungen, so sieht sie sich mit dem geballten Unbehagen der restlichen Belegschaft konfrontiert. Ein kurioser Vorgang...

Bleibt also zu hoffen, dass die „Abwärtsspirale“ sich nicht länger dreht.

Immerhin handelt es sich bei der Luftfahrt um eine Wachstumsbranche. Damit darf und kann deshalb nicht gemeint sein, dass die Bedingungen für Arbeitnehmer schrumpfen. Beispiele: „Auslagerung“, „neue (abgesenkte) Altersversorgung“ oder gar Personalabbau. Worte wie „great place to work“, dürfen nicht nur Worthülsen bleiben, ansonsten wäre das in diesem Kontext der blanke Zynismus.

Wir werden also auch in den kommenden 40 Jahren viel zu tun bekommen.

Werner Zielina

Gewerkschaftsbonus

Sonderleistungen für Mitglieder zulässig



Wie in der FAZ vom 16. April 2015 zu lesen war, dürfen Gewerkschaften mit Arbeitgebern Sonderzahlungen für ihre Mitglieder vereinbaren.

Der Sachverhalt: Die IG Metall hatte zur Abfederung eines drastischen Stellenabbaus 2012 einen Sozialtarifvertrag mit der deutschen Servicegesellschaft von Nokia Siemens Networks geschlossen. Nach diesem Tarifvertrag erhielten Gewerkschaftsmitglieder, die vor einem Stichtag bereits Mitglied waren, ein höheres Monatsgehalt für eine begrenzte Zeit sowie eine Zusatzabfindung in Höhe von 10.000 €.

Vor dem Bundesarbeitsgericht in Erfurt ging es in letzter Instanz um die Klage einer Arbeitnehmerin, die erst nach dem Tarifabschluss Mitglied der IG Metall geworden war. Sie, und mehr als 100 weitere ehemalige Be-

schäftigte forderten aus Gleichbehandlungsgründen diese Leistungen auch für sich ein. Das oberste Arbeitsgericht sah in seinem Urteil (Az.: 4 AZR 796/13) jedoch keinen Verstoß gegen den Gleichheitsgrundsatz. Dieser gelte nicht zwischen den Tarifpartnern, weil keine der beiden Seiten „strukturell unterlegen“ sei.

Nach diesem Beschluss keimt wieder die Hoffnung auf, dass zukünftig auch der Arbeitgeber Lufthansa geforderte Boni für ver.di Mitglieder, wegen der Gleichbehandlung der nicht organisierten Mitarbeiter, nicht mehr grundsätzlich ablehnt.

VL Redaktion



Zwischenziel erreicht

Ergebnisse der Delegiertenwahl zur LHT Aufsichtsratswahl

Im Oktober des letzten Jahres haben wir mit den Vorbereitungen zur Wahl des Aufsichtsrates der Luft-hansa-Technik begonnen. Unser Wahlteam und der VL-Bundesvorstand haben über Kandidaten nachgedacht und einen Zeit- und Ablaufplan erstellt.

Wie es unser Kooperationsvertrag vorsieht, hatte der VL-Vorstand mit Christine Behle, ver.di Bundesvorstand und Leiterin des Bundesfachbereichs Verkehr, über gemeinsame ver.di / VL-Listen gesprochen. In Frankfurt, analog zur Betriebsratswahl 2014, erfolgten dazu auch die ersten Schritte aber die ver.di-Vertrauensleute in Hamburg sprachen sich dagegen aus. Wir haben diese Entscheidung zwar nicht ganz verstanden aber haben sie natürlich akzeptiert.

Eigenständiges Auftreten

So hat in der Folge der VL-Vorstand entschieden, eigenständig in diese Wahl zu gehen, eigene VL-Aufsichtsratskandidaten aufzustellen und an unseren Standorten Frankfurt, Hamburg und Düsseldorf mit VL-Delegiertenlisten zur Wahl anzutreten.

Anke Heß, die in der laufenden Amtsperiode im LHT-AR Mitglied ist, wurde erneut als Spitzenkandidatin nominiert. Ihre Stellvertreterin ist Birgit Heyer. Auf Platz 2 stehen unsere Hamburger Jörg Deike mit Dürten Altenburg als Stellvertreterin. Traditionell auf Platz 3 ist Düsseldorf mit Klaus Courtial und Marco Josten platziert.

Da der Aufsichtsrat neben der Position des Leitenden und den beiden Gewerkschaftssitzen insgesamt 5 weitere Arbeitnehmervertreter vorsieht, haben wir mit Detlev Witt und Siegfried Seeger auf Platz 4 und mit Andreas Scharre und Siegfried Schönfelder (beide Hamburg) auf Platz 5 unsere Kandidatenliste komplettiert.

Delegiertenwahl

In der Zeit vom 14. bis 28. April 2015 waren alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der LHT und ihrer Tochtergesellschaften zur Wahl der Delegierten an die Urnen gebeten worden. Hier haben wir die Ergebnisse der LHT Frankfurt, Hamburg und Düsseldorf eingefügt:

HAMBURG inklusive LHT HAJ LEJ BRE NUE UND INTERCOAT							
abgegebene St.	Beteil. %	ungültig	Liste	erh. Stimmen	in %	Delegierte	mit St.
2344	29,14	22	1 Betriebliche Liste	367	15,81	3	12
DEL gesamt	Stimmen gesamt		2 ver.di	1.064	45,82	11	44
22	88		3 Vereinigung Luftfahrt e.V.	348	14,99	3	12
			4 VB/VB Nord	263	11,33	2	8
			5 g-vb	280	12,06	3	12
Leitende/r						1	1
FRANKFURT							
abgegebene St.	Beteil. %	ungültig	Liste	erh. Stimmen	in %	Delegierte	mit St.
708	20,57	7	1 Vereinigung Luftfahrt e.V.	200	28,53	5	10
DEL gesamt	Stimmen gesamt		2 TGL	301	42,94	9	18
19	38		3 ver.di	200	28,53	5	10
Leitende/r						1	1
DÜSSELDORF							
abgegebene St.	Beteil. %	ungültig	Liste	erh. Stimmen	in %	Delegierte	mit St.
53	40,46	0	1 TGL	27	50,94	1	1
DEL gesamt	Stimmen gesamt		2 Vereinigung Luftfahrt e.V.	26	49,06	0	0

Der VL-Bundesvorstand und seine Ortsverbandsvorstände sind über dieses Ergebnis erfreut, aber nicht vollends zufrieden. Die Wähler haben der VL ebenso viele Delegiertenmandate zugewählt, wie bei der letzten LHT AR-Wahl 2010. In Düsseldorf ist uns mit nur einer Stimme der Erfolg verwehrt geblieben. In Hamburg und Frankfurt stellen die Kooperationspartner ver.di und VL zusammen jeweils die stärkste Delegiertenmannschaft. Nun hoffen wir, dass Anke Heß wieder in den LHT-Aufsichtsrat einziehen kann.

Wahlbeteiligung

Erschreckend ist der dramatische Rückgang der Wahlbeteiligung. Sie ging bei der LHT in Düsseldorf um 15, in Hamburg um 11 und in Frankfurt gar um 31 Prozentpunkte zurück. Leider spiegelt sich dies bei der Mobilisierung auch unserer eigenen Mitglieder in Frankfurt wider. Hätten dort ALLE VL-Mitglieder an der Wahl teilgenommen und unsere Liste gewählt, wäre die VL mit großem Abstand als deutlicher Sieger hervorgegangen!

Die Müdigkeit bei den Wahlen zu den wichtigsten Gremien der Arbeitnehmerschaft in unserer Mitgliedschaft und der gesamten Belegschaft, die sich auch schon bei der Betriebsratswahl 2014 gezeigt hatte, wird analysiert und muss in eine positive Entwicklung gewendet werden.

Delegiertenversammlung

Am 29. und 30. Mai 2015, leider nach unserem Redaktionsschluss, haben die von Ihnen gewählten Delegierten in Seeheim über die Aufsichtsräte für die Jahre 2015 – 2020 abgestimmt. Dieses Ergebnis können Sie auf unserer Homepage <http://www.vluffahrt.de/index.html> nachlesen.

Unsere Kandidaten, der VL-Bundesvorstand und das Wahlteam danken Ihnen für Ihre Stimme, die Sie den Listen der Vereinigung Luftfahrt gegeben haben. Wir werden Ihr Vertrauen und Ihre Treue nicht enttäuschen.

VL-Bundesvorstand und Wahlteam



Anke Heß
Flugzeugelektronikerin,
FRA T/YX



Jörg Deike
Mechaniker Befund,
HAM WR 362



Klaus Courtial
Fluggerätmechaniker,
DUS WA 61



Detlev Witt
Triebwerksmeister,
FRA WT 832



Andreas Scharre
Flugzeugelektroniker,
HAM WM 482

Ziel erreicht!?

DLH Bilanz 2014



Am 12. März 2015 haben Simone Menge (Konzernfinanzvorstand) und Carsten Spohr (Konzernvorstandsvorsitzender) den Medien die Lufthansa-Konzernbilanz 2014 vorgestellt und erläutert. Mit dieser Bilanz sei im Operativen Ergebnis das Ziel für 2014 erreicht worden. Allerdings war dieses Ziel bereits im Juni des Vorjahres um rund 500 Mio. € nach unten korrigiert worden.

Positive Auswirkung war neben dem Treibstoffpreis auch die geänderte Abschreibungsmethode für Flugzeuge und Reservetriebwerke in Höhe von 351 Mio. €. Belastend haben sich die Streiks (Sicherheitspersonal und Piloten) mit 232 Mio. € ausgewirkt. Mit dem Konzernergebnis nach IFRS (International Financial Reporting Standards) in Höhe von 55 Mio. € wurde der Vorjahreswert (313 Mio. €) deutlich verfehlt. Die Gewinn- und Verlustrechnung nach HGB geriet u.a. durch den Verkauf der IT-Infrastruktursparte und dem gesunkenen Zins bei den Pensionsverbindlichkeiten mit minus 732 Mio. € in die rote Zone. Aus der Kapitalrücklage wurde der Betrag zwar ausgeglichen aber eine Dividende kann für 2014 nicht gezahlt werden.

„Angesichts der wirtschaftlichen Ergebnisse in unserem Kerngeschäft kann niemand mehr das Beharren auf tradierten unwirtschaftlichen Strukturen als Option für die Zukunft der Lufthansa-Gruppe in Betracht ziehen“ kommentierte Carsten Spohr das Ergebnis.

Ein paar Zahlen

Bei einer Bilanzbetrachtung kann man nicht umhin, auch ein paar Zahlen zu nennen. Das Operative Konzernergebnis beträgt bei nahezu identischem Umsatz (rund 30 Mrd. €) 954 Mio. € (Vorjahr 699). Die Eigenkapitalquote sank von 21,0 auf 13,2 %, der operative Cashflow sank von 3.290 auf 1.977 Mio. € und die Nettokreditverschuldung stieg von 1.695 auf 3.418 Mio. €.

Das Operative Ergebnis der Geschäftsfelder ist überwiegend positiv (Vorjahreszahlen in Klammern): DLH-Passage (seit 1. Juli 2014 mit LFT) 553 (513) Mio. €. - davon SWISS 289 (226) Mio. € und Austrian Airlines 10 (25) Mio. €. Logistik 100 (79) Mio. €. Technik 392 (404) Mio. €. Catering 100 (105) Mio. €. IT-Services 37 (36) Mio. €. Sonstige (u.a. AirPlus, Zentrale Konzernfunktionen) -211 (-395) Mio. €.

Mitarbeiter

Zum Jahresende beschäftigten die Passage 54.960 (55.272), die Fracht 4.663 (4.660), die Technik 20.079 (19.917), das Catering 32.843 (32.307), die IT-Services 2.721 (2.718) und die sonstigen Bereiche 3.515 (3.411) Mitarbeiter weltweit. Im Konzern lag die Mitarbeiterzahl bei 118.781 (118.285). Der Umsatz je Mitarbeiter betrug 252.000 € (256.000 €) und je Beschäftigungsjahr 290.000 € (292.000 €).

Treibstoff und Gebühren

Der stark gesunkene Rohölpreis und die Preissicherung der Lufthansa haben dazu geführt, dass die Kosten, bei nahezu gleichem Verbrauch, von 7.115 Mio. € in 2013 auf 6.751 Mio. €, also um 364 Mio. € gesunken sind. Bei den Gebühren war ein Anstieg auf 5.265 Mio. € (+1,9 %) zu vermelden. Der Gesamtmaterialaufwand betrug im abgelaufenen Geschäftsjahr 17.283 (Vorjahr 17.498) Mio. €. Der Personalaufwand reduzierte sich um 0,3 % auf 7.335 Mio. €.

Konzernflotte

Die Konzernflotte bestand am 31. Dezember 2014 aus insgesamt 615 Flugzeugen. Davon DLH 423, SWISS 92, Austrian Airlines 80 und LCAG 20.

Leistungsorientierte Verpflichtungen

Der Lufthansa-Konzern hat gegenüber seiner Belegschaft in Deutschland zum 31. Dezember 2014 folgende Verpflichtungen: Altersversorgung 11.579 Mio. € – Übergangsvorsorge Cockpit und Kabine 3.172 Mio. €. Die Verpflichtungen im Ausland belaufen sich auf insgesamt 3.960 Mio. €. Als Bilanzwert ergeben sich insgesamt 18.711 Mio. €.

SCORE

SCORE mit seiner „kontinuierlichen Effizienzsteigerung“ wird zum Routineprozess, so hat es der Vorstand beschlossen. Bisher seien in den Jahren 2012 bis 2014 von den 7.600 identifizierten Projekten bereits 5.900 abgeschlossen. Die 2.500 Mio. €, die zum operativen Ergebnis beigetragen haben, seien (leider) durch gegenläufige Effekte in Höhe von 2.400 Mio. € fast wieder ganz „aufgefressen“ worden. Für die Geschäftsjahre 2015 und 2016 seien insgesamt aber noch 1.700 Mio. € in der „SCORE-Pipeline“.

Operative Marge

Die Operative Marge ist Grundlage der Berechnung der Ergebnisbeteiligung für die Mitarbeiter. Sie beträgt 2014 im Konzern 3,2 % und in den Geschäftsfeldern Technik 9,0 %, IT 5,7 %, Logistik 4,1 %, Catering 3,8 % und Passage Group 2,4 % (LH-Passage 1,5 %).

Adjusted Ebit

Zukünftig wird die Kenngröße „Operatives Ergebnis“ entfallen und dafür der Begriff „Adjusted EBIT“ eingeführt. Umgerechnet für das Geschäftsjahr 2014 ergäben sich folgende Werte (Operatives Ergebnis in Klammern): DLH Passage (252) 399 Mio. € - Logistik (100) 123 Mio. € - Technik (392) 380 Mio. € - Catering (100) 88 Mio. € - IT (37) 44 Mio. € und Konzern (954) 1.171 Mio. €. Für das laufende Jahr 2015 prognostiziert der Vorstand eine Steigerung des Adjusted EBIT auf mehr als 1,5 Milliarden €.

Investitionen

Im Jahr 2014 hat der Konzern 2,777 Mrd. € (2013: 2,499) investiert. Für die Passage Group sind 2015 Investitionen von 2,9 Mrd. € geplant. In den Jahren 2016 und 2017 ist eine Begrenzung auf jeweils 2,5 Mrd. € vorgesehen.

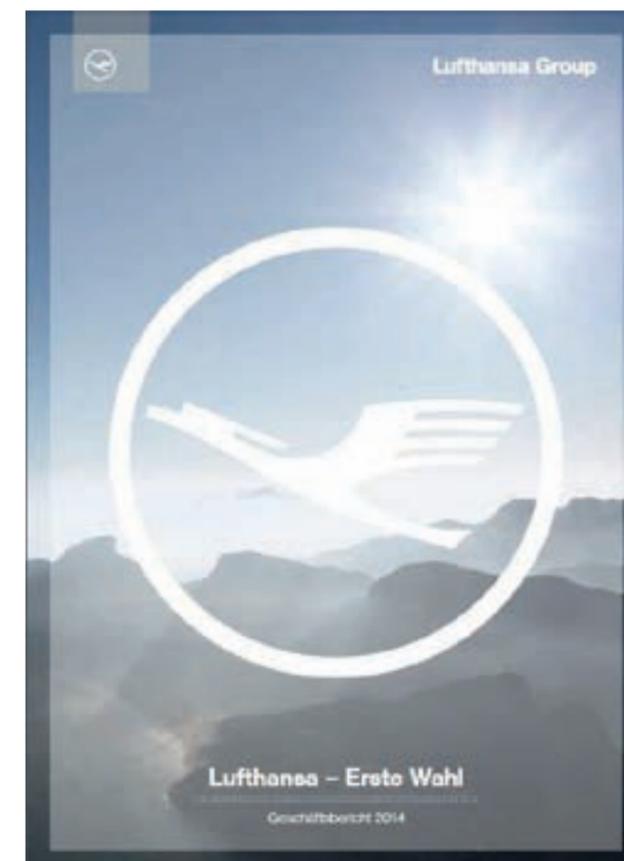
Stückkostensenkung

Herr Spohr erklärte der Presse auch, wie sich der Vorstand die zukünftige Senkung der Stückkosten vorstellt: Die Mitarbeiter sollen durch eine Anpassung (das heißt Verschlechterung) der Altersversorgung und der Neuverhandlung der (aller?) Tarifverträge auf ein wettbewerbsfähiges Niveau dazu beitragen. Als weitere Maßnahmen sind vorgesehen: Neustrukturierung der Außenstationen, stringenter Prozessorientierung in der Passage, Senkung der IT-Infrastrukturkosten sowie Kostensenkung der externen (z.B. Flugsicherung) aber auch der internen Zulieferer.

So wird „Lufthansa – Erste Wahl“

Wenn Sie, liebe Leser, mehr über die Bilanz wissen wollen, lesen Sie bitte den 246 Seiten starken Bericht.

Werner Langendörfer



Größte Tragödie der Lufthansa-Geschichte

Absturz in den Alpen



Lufthansa wurde 60 Jahre alt



Am 24. März 2015 war um 10.53 Uhr die A320 der Lufthansa-Tochter German Wings mit der Kennung D-AIPX und der Flugnummer 4U 9525 auf dem Weg von Barcelona nach Düsseldorf in der Nähe der Orte Le Vernet und Seyne-les-Alpes in der Region Alpes-de-Haute-Provence abgestürzt und an einem Berg zerschellt.

Alle 144 Passagiere und die 6 Besatzungsmitglieder sind bei dieser schrecklichen Tragödie ums Leben gekommen.

Als diese unfassbare Meldung um 11.30 Uhr um die Welt ging, war nichts mehr so wie vorher.

Der unermesslichen Trauer der Angehörigen und Freunde der Opfer schloss sich die ganze Welt an und versuchte Trost zu spenden. Vom Bundespräsidenten und der Bundeskanzlerin, über die Vorstände und Geschäftsführer des Lufthansa-Konzerns bis hin zu jedem Einzelnen in unserem Unternehmen war ganz Deutschland betroffen und schockiert. Viele Schweigeminuten und Gedenkveranstaltungen wurden abgehalten. Die offizielle Trauerfeier fand in Form eines bewegenden Staatsaktes mit 1.400 Gästen am 17. April 2015 im Kölner Dom unter großer Beteiligung der Öffentlichkeit und der Medien statt.

In unzähligen Pressekonferenzen, Nachrichtensendungen und Pressemedien wurden die Sachstände

erläutert und auch in Talkshows aufgearbeitet. Viel zu viele „Luftfahrtexperten“ hatten sich über die vermuteten Ursachen und Gründe zu Wort gemeldet.

Die wenige Tage nach dem Unglück bekannt gewordenen Hintergründe zur Absturzursache haben uns erneut schockiert und sprachlos gemacht. Niemand hätte sich vorstellen können, dass ein junger 1. Offizier sein Flugzeug dazu benutzen würde, um seinem Leben ein Ende zu setzen. Warum er dabei 149 Menschen absichtlich mit in den Tod gesteuert hat, wird wohl für immer ein Rätsel bleiben.

Wir wollen keine weiteren Details zum Unfallhergang, den Untersuchungen und den Bergungsaktionen, die von den französischen Organisationen vorbildlich durchgeführt wurden, aus den Medienberichten wiederholen. Wir kritisieren aber scharf die Ausuferungen in der Berichterstattung und die Kommentierung einiger Medien, die manchmal weit über das erträgliche Maß hinausgingen und die Pressefreiheit arg strapaziert haben.

Wir trauern mit den Angehörigen und Freunden der Opfer.

VL-Bundesvorstand

An dieser Stelle hätten wir gerne über das 60. Jubiläum der Lufthansa am 1. April 2015 und die dazu gehörenden Feierlichkeiten berichtet.

Durch die unfassbare Tragödie des GWI-Unglücks gibt es keinen Grund mehr zum Feiern. Der Vorstand hat aus Respekt vor den Opfern und im Sinne aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sämtliche geplanten Veranstaltungen abgesagt.

VL-Bundesvorstand



Strömungsabriss

Beurteilungsdesaster



Stärken



Schwächen

Als Markus Hansen*, seit mehr als 25 Jahren im Betrieb, gemeinsam mit seinem Vorgesetzten sein diesjähriges Mitarbeitergespräch besprochen hatte, traute er seinen Augen nicht und hatte ab sofort jeglichen Glauben an das Gute im Menschen schlagartig verloren.

Der Vorgesetzte, mit dem die letzten Jahre immer blendend auszukommen war, stellt ihm die schlechteste Bewertung aus, die er je in seinem beruflichen Werdegang bei der Lufthansa erhalten hatte. Gespickt mit abenteuerlichen Behauptungen, hatte er in gleich 5 Bewertungspositionen eine absolute schlechte Bewertung erhalten. In Punkto Leistung, Flexibilität und Kostenbewusstsein, rutschte er aus der Sicht des Vorgesetzten gleich über 2 Stufen hinweg ab, was mit normalem Menschenverstand trotz intensiver Gespräche nicht zu erklären war.

Er, der sich immer für die Firma eingesetzt hatte, der auch an Sonn- und Feiertagen und immer dann wenn in der Firma mal der Schuh drückte parat stand, dem schlägt man so die Beine weg, für Hansen unfassbar. In der Gunst des Mitarbeiters rutschte der Meister somit gleich um 100% gegen Null ab. Aus dem bisher angenehmen Arbeitsflair ist ein „angespanntes“ Arbeitsverhältnis geworden, wie schade, wenn man bedenkt, wie harmonisch alles war!

Von uns darauf angesprochen, entgegnete der Vorgesetzte nur kurz: „Das wurde von oben angewiesen, mehr darf und will ich dazu nicht sagen“, so sein Kommentar! Leider ist das kein Einzelfall, denn gleich mehrere Kolleginnen und Kollegen aus den verschiedensten Bereichen und Abteilungen melde-

ten ähnlich gelagerte Fälle von Bewertungswillkür. Es grenzt schon an eine ziemliche Unwahrscheinlichkeit, dass in all den gemeldeten Fällen die Kolleginnen und Kollegen plötzlich und über Nacht ein unerklärlicher „Strömungsabriss“ ereilte und ihre Leistung jäh in die Tiefe riss.

Diese „Ungereimtheiten“ sind bestimmt keine zufälligen Einzelschicksale, die in einer Verkettung unglücklicher Umstände zu suchen sein könnten. Da wir die Dunkelziffer der betroffenen Kolleginnen und Kollegen nicht kennen, bleiben wir für Euch weiterhin am Ball und unterrichten Euch zum weiteren Fortgang dieser nebulösen Geschichten auf diesem Weg.

Bevor Ihr als Betroffene das aber enttäuscht so akzeptiert, tatenlos hinnehmt und Ihr Euch genötigt seht, Euch womöglich falsch zu verhalten, dann habt bitte keine Scheu mit einer Gegendarstellung und unter Zuhilfenahme des Betriebsrates Eures Vertrauens, mit dem wahren Sachverhalt gegen diese Ungerechtigkeit vorzugehen.

Bis dann

Euer Jörg Deike

*Name von der Redaktion geändert



Nach der Eröffnung der 62. ordentlichen Hauptversammlung der Deutschen Lufthansa AG im CCH in Hamburg um 10.00 Uhr gedachten der Vorsitzende des Konzernaufsichtsrates Wolfgang Mayrhuber und der Vorstandsvorsitzende Carsten Spohr, gemeinsam mit allen anwesenden rund 1.500 Aktionären, Aufsichtsräten und Vorständen in einer Schweigeminute der Opfer des Germanwings-Unglücks. Im Foyer war ein Tisch mit 150 Kerzen und einem Kondolenzbuch aufgebaut worden. In seiner späteren Rede dankte Carsten Spohr den vielen Helferinnen und Helfern und unserem SA-Team.

Zukunftsfähigkeit sichern

Carsten Spohr stellte in seiner Rede an die Aktionäre die mit dem Programm „7to1 – Our Way Forward“ eingeleitete konsequente Weiterentwicklung des Unternehmens in den Vordergrund. Die Zukunftsfähigkeit des Konzerns müsse durch finanzielle Stabilität und gesunde Profitabilität gesichert werden. Dazu bedarf es einer kontinuierlichen Modernisierung der Flotte und der Infrastruktur, also notwendige Investitionen. Der Ausbau der Marktposition soll weiter betrieben werden. „Wir haben den Anspruch, für unsere Kunden, Aktionäre und Mitarbeiter erste Wahl zu sein.“

Drei stabile Säulen

Das wichtige Kerngeschäft mit den Premium-Marken Lufthansa, Swiss und Austrian Airlines wird weiterhin der Verkehr über die Drehkreuze angeboten. Als zweite Säule wird die neue Eurowings als europäische Zweitmarke etabliert, die den Punkt-zu-Punkt-Verkehr der Lufthansa Gruppe Europaweit übernehmen wird. Ziel sei es, in einigen Jahren mit mehr als 100 Flugzeugen die Nummer Drei im europäischen Low-Cost-Markt zu werden. Die Service-Gesellschaften des Konzerns bleiben vor allem mit der Lufthansa

Technik und der LSG SkyChefs die dritte Säule mit guten Wachstumsaussichten.

Geplante Investitionen

Im laufenden Jahr 2015 plant die Lufthansa Gruppe Bruttoinvestitionen von 2,9 Mrd. €. Das Umrüstungsprogramm zur Erneuerung der Flugzeugkabinen wird in diesem Jahr abgeschlossen. Die neue Ausstattung erfolgt bei den Langstreckenflugzeugen der Lufthansa in allen Klassen. Auch Swiss und Austrian Airlines verbessern ihre Angebote für ihre Kunden.

In den Folgejahren Jahre 2016 und 2017 sollen die Investitionen auf jeweils 2,5 Mrd. € begrenzt werden. Aufgrund der Priorisierung der Ausgaben wird der geplante Bau eines neuen Frachtzentrums der Lufthansa Cargo in Frankfurt um mindestens zwei Jahre verschoben.

Carsten Spohr dankte allen Beschäftigten der Lufthansa Gruppe mit den Worten: „Unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die keine einfache Zeit hinter sich haben, spreche ich an dieser Stelle meinen herzlichen Dank aus. Ich bin stolz, mit diesem Team arbeiten zu dürfen.“

Nach vielen Wortbeiträgen und Abstimmungen endete die Versammlung nach sechs Stunden.

Angebot an Vereinigung Cockpit

Am heutigen Tag hatte der Lufthansa-Vorstandsvorsitzende auch ein Angebot an die Vereinigung Cockpit angekündigt, die Lösung zu den insgesamt sechs offenen Tarifverträgen in einer Gesamtschlichtung zu suchen. Dies hatte die Piloten-Gewerkschaft in der Vergangenheit wiederholt gefordert.

Zusammengefasst von Werner Langendörfer

Was lange währt, wird...

Sachstand der Tarifrunde bei Lufthansa

Am 23. März 2015 hatten Lufthansa und ver.di die Vergütungstarifverhandlungen für das Boden- und Kabinenpersonal des Lufthansa-Konzerns mit einer „Auftraktrunde“ im Intercity-Hotel am Flughafen Frankfurt begonnen. Frau Dr. Volkens eröffnete die Veranstaltung mit einem Bericht über die aus ihrer Sicht prekäre Lage der Lufthansa und der Konzerntöchter.

Die ver.di Konzerntarifkommission trug anschließend die Mitglieder- und Gewerkschaftsforderungen vor. Sie betragen 5,5 % Erhöhung der Vergütungstabellen und einen Festbetrag von 75 € für Auszubildende bei einer Laufzeit von 12 Monaten. Zusätzlich wird eine unbefristete Übernahme der Auszubildenden in den Lufthansa-Konzern, und nicht in die Aviation Power, gefordert. Die Belegschaft der LHT müsse zudem an den außerordentlichen Gewinnen ihres Unternehmens beteiligt werden. Der Arbeitgeber sieht diese aus ver.di Sicht „faire Forderung“ als überzogen an und stellte fest, „es sei kein Geld zum Verteilen da“. Wenn überhaupt, dann könne es Tariferhöhungen nur geben, wenn die Betriebliche Altersversorgung reformiert werde.

Die Verknüpfung einer Vergütungserhöhung mit einer Neuregelung der Altersversorgung lehnt ver.di auch deshalb ab, weil es keine unterschiedlichen Regelungen der Alterssicherung bei der Kabine, dem Boden und im Cockpit geben darf.

Obwohl die Rahmenbedingungen im Luftverkehr wieder mal nicht einfach sind, steht für ver.di fest, dass der Kampf gegen die Low-Cost- und die arabischen Airlines nur mit des Beschäftigten und nicht gegen sie gewonnen werden könne.

Gebotene Verhandlungspause

Mit Respekt gegenüber den Opfern des am 24. März 2015 verunglückten Germanwings-Fluges und deren Hinterbliebene wurden alle geplanten Termine für Tarifverhandlungen im April abgesagt.

Lage unverändert

Die Lufthansa sah sich bei Gesprächen in der „Pause“ außerstande, Zwischenlösungen zu verhandeln, um der Belegschaft nach der Tragödie eine Zeit zum „Durchatmen“ zu geben. Lufthansa bekräftigte hingegen zum wiederholten Mal, dass ohne eine Reform der Altersversorgung kein Vergütungsabschluss möglich sei.

Die Altersversorgung kann und muss nach ver.di-Auffassung mit allen Gewerkschaften gemeinsam verhandelt werden, damit das System für alle Berufsgruppen gleichermaßen erhalten bleibt.

Darüber hinaus wünscht sich der Konzernvorstand ein „Bündnis für Wachstum und Beschäftigung“. Hier soll über weitere Zugeständnisse, zum Beispiel bei der Vergütungsstruktur, Beschäftigung am Boden längerfristig gesichert werden. Wegen zu unsicherer Zusagen hatte die ver.di-Tarifkommission dieses Ansinnen bereits im März abgelehnt.

Die ver.di Konzerntarifkommission wird daher in der zweiten Runde, die am 8. Mai 2015 stattfinden soll, ihre unveränderten Forderungen verhandeln. Die Verhandlungen werden dann wahrscheinlich am 18. und 19. Mai 2015 fortgesetzt werden. Die Kommission geht allerdings jetzt schon davon aus, dass bei dieser schwierigen Ausgangslage weitere Termine im Juni und Juli erfolgen werden.

Nachrichten über das aktuelle Geschehen nach unserem Redaktionsschluss entnehmen Sie bitte den ver.di Tarifinformationen und unserer VL-Homepage.

VL-Redaktionsteam



Name: _____ Vorname: _____
Straße, Hausnummer: _____ PLZ, Wohnort: _____
Telefonnummer: _____ Handy: _____
Email: _____ Geburtsdatum: _____
Beschäftigt als: _____ Betrieb: _____
Dienststelle: _____ Tel. Dienstlich: _____
Eintritt ab: _____
Monatsbeitrag (1% vom Bruttogrundlohn):* _____
Unterschrift: _____



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 gezogene 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: DE44220000509598 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:
Die VL-Info ist ein Informationsblatt der Vereinigung Luftfahrt für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Luftfahrt. Die VL-Info erscheint regelmäßig in einer Auflage von 5000 Exemplaren. Angestrebt wird eine viermalige Ausgabe pro Jahr. Redaktionsleitung: Werner Zielina. Redaktion: Reinhard Bind, Heinz-Werner Langendörfer, Jörg Deike, Anke Hess, 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
Bilder: Lufthansabildatenbank, Fotolia: berndfiehoefer, Brian Jackson, THesIMPLIFY, abcmmedia, eyetronic, Blickfang, benekamp, MK-Photo, Roman Sigaev, Zoe. Druckerei: Flyeralarm Eschenheimer Anlage 23 60318 Frankfurt

Das Letzte

Im Stich gelassen - Erlebnis auf Dienstreise



Als Rainer Müller* sich für den Schritt entschieden hatte, seine schlecht ausgelastete Abteilung damit zu unterstützen, temporär mehrere Monate in MUC zu arbeiten, dachte er nicht einmal im Entferntesten daran von seiner Hamburger Abteilung mit Allem alleine gelassen zu werden.

Was war geschehen?

Seine Arbeit in München war unter anderem dadurch geprägt, mit einem sauberen und adretten Erscheinungsbild in der Kabine dafür Sorge zu tragen, unsere Kunden mit höchst möglichen Annehmlichkeiten an Komfort der Einrichtung in der Kabine zu versorgen. Damit war auch unumgänglich verbunden, visuell mit den Passagieren in Kontakt zu kommen, sollte eine Beanstandung zwischen Start und Landung behoben werden müssen. Deshalb war für Müller sofort klar, seine mitgebrachte Kleidung muss immer sauber, ordentlich und ansprechend gehalten werden. Rückfragen an seine Abteilung in Hamburg, wie er im Fall von verschmutzter eigener Dienstkleidung verfahren soll, blieben leider erfolglos.

Unverständlich

Wegen seiner Waschmittelüberempfindlichkeit war er daher gezwungen, die Pflege seiner Arbeitsschutzkleidung in professionelle Hände zu geben und beauftragte einen nahegelegenen Waschsalon in München mit dieser Arbeit. Im festen Glauben richtig gehandelt zu haben, präsentierte er nach den Monaten des Münchner Einsatzes, im Rahmen seiner Dienstreiseabrechnung, auch seine ihm entstandenen Reinigungskosten. Doch das unglaubliche geschieht! Die Abteilung erstattet ihm diese Kosten nicht, da er sei-

ne Dienstkleidung nach Auffassung der Abteilung und des Personaldienstes hätte in seiner Unterkunft selbst waschen können. Gerade zu lächerlich mutet es an, dass diese Rechnungen, die sich in einem überschaubaren Rahmen bewegen, nicht in der Abrechnung übernommen wurden.

Was löst das aus?

Doch was lösen solche zu kurz gedachten Botschaften in der Mannschaft aus? Sie führen im Umkehrschluss nur dazu, dass sie sich im Produktionsbereich wie ein Lauffeuer verbreitet hatten und nun jeder sehr vorsichtig ist, Dienstreisen überhaupt noch anzunehmen. Bleibt die Frage, was mit dieser harten Haltung überhaupt bezweckt werden soll. Weil aber hier deutlich der Eindruck entstanden ist, dass der Fachbereich und TP mit harter Haltung nur als Gewinner aus einer mit unterschiedlichen rechtlichen Sichtweisen behafteten Diskussion gehen zu wollen, halte ich solche Vorgehensweisen grundsätzlich für sehr fraglich.

Dem Unternehmen jedenfalls, nützen solche Vorgehensweisen absolut nicht. Bleibt abzuwarten, ob sich doch noch etwas ändern sollte.

Euer Jörg Deike

*Name von der Redaktion geändert.