

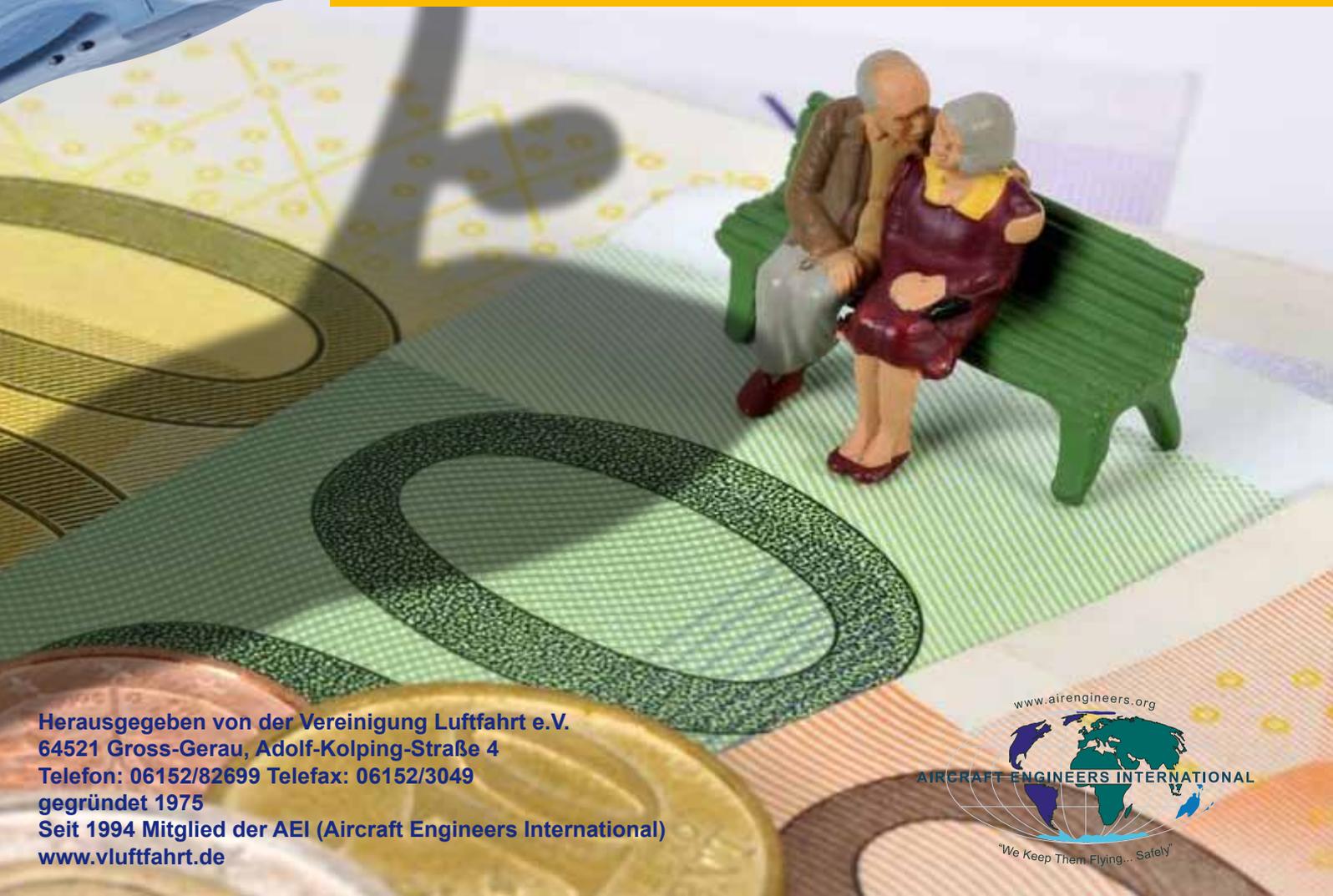
VEREINIGUNG
LUFFTAHRT

INFO

Ausgabe 3 / 2013



Lufthansa greift Betriebsrenten an!



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

www.airengineers.org
AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL
"We Keep Them Flying... Safely"

Vorwort

Vorwort des Bundesvorsitzenden Frank Schott

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

bis zum letztmöglichen Redaktionstermin hatten wir gehofft, Ihnen neueste und konkrete Informationen zu den derzeit laufenden Spar- und Restrukturierungsmaßnahmen in unserem Lufthansa-Konzern liefern zu können.

Der hohen Anzahl und dem entsprechenden Umfang der Einzelmaßnahmen ist es jedoch geschuldet, dass der Aufwand für eine seriöse Information und Beratung in den einzelnen Betriebsratsgremien wesentlich mehr Zeit in Anspruch nimmt als gedacht bzw. erhofft. Aus diesem Grund werden Sie in unserer neuesten Ausgabe der VL-Info leider noch keine entsprechenden Artikel zu diesen Themen finden.

Es ist uns bewusst, dass die Kolleginnen und Kollegen, gerade innerhalb der DLH AG, auf umfassende und verbindliche Informationen darüber warten, wie es denn nun mit den Programmen im Allgemeinen und mit dem eigenen Arbeitsplatz im Besonderen weitergeht. Veröffentlichungen auf Basis eines gesunden Halbwissens, reiner Vermutungen und bloßen Spekulationen bringen uns in der Sache jedoch keinen Schritt weiter. Im Gegenteil: sie verunsichern die Menschen im Unternehmen sehr und sie belasten die Gespräche und das Klima zwischen den Arbeitnehmergremien und der Geschäftsleitung.

An dieser Stelle will ich ganz deutlich ansprechen, dass die neu gegründete „Gewerkschaft“ AGiL dies nach meinem Empfinden anders sieht. Leider musste ich den Eindruck gewinnen, dem Vorstand der AGiL liegt mehr daran, entweder auf Facebook, auf deren Homepage oder bei den Runden durch den Betrieb, gegen das Betriebsratsgremium pauschal und substanzlos Stimmung zu machen. Dabei wird leider auch nicht vor Halbwahrheiten und Beschuldigungen bis hin zu diffamierenden Beleidigungen zurückgeschreckt. Der Vorwurf, der Betriebsrat der Lufthansa AG, Frankfurt Bo-

den würde mit der Geschäftsleitung „kuscheln“, ist noch eine der harmlosesten Unterstellungen.

Aufgrund der am Horizont stehenden Betriebsratswahlen im März/April 2014 ist leider zu befürchten, dass in den kommenden Monaten von Seiten der AGiL-Truppe noch mehr Belastungen und Unsinn auf uns zukommen werden. Ich hoffe wirklich sehr, dass diese Belastungen nicht zu groß werden und das Klima nicht vergiften. Der Betriebsrat soll sich um die Interessen der Kolleginnen und Kollegen kümmern und nicht aus den eigenen Reihen von einer kleinen Truppe Brunnenvergifter in Beschlag genommen werden.

Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, lassen Sie sich von diesen, zum Teil mit sehr viel Eifer, vorgetragenen Geschichten nicht beeindrucken. Hinterfragen Sie kritisch das, was Ihnen seitens dieser „Gewerkschaft“ an Fakten und auch über den Rest des Gremiums erzählt wird.

Ich bin mir sicher, die auf uns zukommenden Herausforderungen des Konzerns werden nicht mit Polemik, falschen Versprechen oder Verunglimpfungen gelöst! Nur eine auf Sachverstand basierte, konstruktive Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Organisationen und ein gebündeltes, starkes Auftreten der Betriebsräte gegenüber der Geschäftsleitung werden dazu beitragen, einvernehmliche Lösungen zugunsten der betroffenen Kolleginnen und Kollegen zu finden.

Wir als VL stehen für diesen Weg und einen konstruktiven und fairen Dialog.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß mit unserer neuen VL-Info.

Frank Schott



Franz geht...

Jetzt verlässt auch der Kapitän das Lufthansa-Schiff! Stand 16.09.2013



Christoph Franz geht wieder in die Schweiz Jetzt verlässt auch der Kapitän das Lufthansa-Schiff

Am Sonntagnachmittag!!!, dem 15.09.2013, nicht mal eine Woche nach der offiziellen Verabschiedung des Arbeitsdirektors Stefan Lauer, kamen die ersten Meldungen über den Ticker, dass Christoph Franz (53) „seine“ Lufthansa verlassen will. Die Medien kommentierten diese Meldung mit Schlagworten von „Rückkehr in die Schweiz“ bis hin zum „Schock zur Unzeit“.

Am darauffolgenden Montag bestätigte Franz in einem „offenen Brief“ seine Absicht, zum Ende Mai 2014 den „Chefsessel“ der Lufthansa gegen das Amt des Präsidenten des Verwaltungsrats im Pharma-Konzern Roche in Basel zu tauschen.

Zur Begründung gab Franz an, dass er seine Aufgaben als Konzernvorstandsvorsitzender der Lufthansa mit denen des Verwaltungsratspräsidenten bei Roche nicht kombinieren könne, da diese umfangreicher seien, als z.B. die eines Aufsichtsratsvorsitzenden in Deutschland. Somit könne er beiden Funktionen zeitgleich nicht im erforderlichen Maße gerecht werden. Darüber hinaus sei das Feld „Lufthansa“ gut bestellt, alle erforderlichen Schritte zu einer neuen Zukunft eingeleitet und erste Erfolge sichtbar.

Nun gut!?

Es steht uns nicht unbedingt an, die persönlichen Entscheidungen des LH-Vorstandsvorsitzenden zu kritisieren. Aber die Frage, ob er nicht das Ansinnen aus der Schweiz zu Gunsten der Lufthansa hätte ablehnen können, sei doch erlaubt. Die Verlockungen eines (laut Medien) dreifach höheren Salaires, als bei Lufthansa, machen diesen Schritt, heraus aus der viel beschworenen „Lufthansa-Familie“, sicher weniger schmerzhaft.

Wer kommt danach?

Die Presse diente schon gleich mit den beiden Mitgliedern aus dem LH-Konzernvorstand Carsten Spohr (Passage-Chef) und Harry Hohmeister (CEO Swiss) mit potenziellen Nachfolgern. Aus der Mitarbeiter-Komentierung des „Offenen Briefes“ kam eher frustriert der Vorschlag, dass Herr Hartmut Mehdorn auch bald wieder einen neuen Job brauchen könnte.

Wir spekulieren nicht! Wir wünschen aber dem LH-Aufsichtsratsvorsitzenden Wolfgang Mayrhuber und seinem Gremium eine glückliche Hand bei der Auswahl. Unsere Lufthansa kann es brauchen.

Wir berichten weiter.

Ihre VL-Redaktion

LHT-Aufsichtsrat

Personalveränderungen im LHT-Aufsichtsrat

Seit dem vergangenen Jahr haben sich einige Änderungen in der Besetzung der Kapitalseite im Aufsichtsrat der Lufthansa Technik AG ergeben.

Zunächst war Simone Menne, Vorstand Finanzen und Aviation Services der Deutschen Lufthansa AG, für Stephan Gemkow nachgerückt.

Vor wenigen Wochen sind Dr. Peter Klaus und Wolfgang Mayrhuber als LHT-Aufsichtsratsmitglieder ausgeschieden.

Als neue Mitglieder wurden Carsten Spohr (Mitglied des Vorstandes der Deutschen Lufthansa AG, Vorsitzender des Lufthansa Passagevorstands) und Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Jürgen Weber (bis Mai 2013 Vorsitzender des Aufsichtsrats Deutsche Lufthansa AG) in das Gremium berufen.

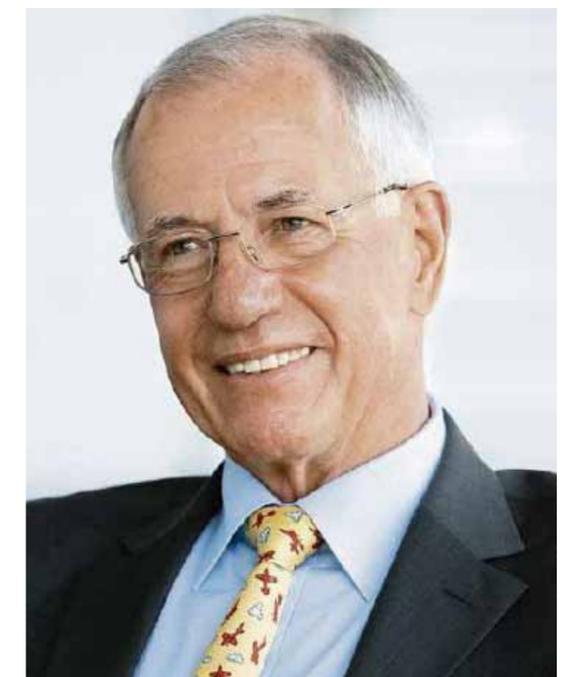
VL-Redaktion



<http://www.lufthansa-technik.com/>



Carsten Spohr



Jürgen Weber

LH Altersversorgung

Angriff beschlossen - Lufthansa greift Betriebsrenten an. Stand 12.09.2013

Betriebsrente



Anfang September 2013 hat die Lufthansa ihren Angriff auf unsere Altersversorgung gestartet und mit Datum 5.9.2013 die Kündigung der Tarifverträge zur Alters- und Übergangsvorsorge zum Jahresende an die Gewerkschaften ver.di, VC und UFO versandt.

Schon diese Ansage, die die meisten Mitarbeiter wieder einmal zuerst aus der Presse erfahren haben, hat in der Belegschaft des ganzen Konzerns zu einem heftigen Sturm der Empörung geführt. Die Gewerkschaften ver.di, VC und UFO haben unmittelbar darauf mit entsprechend deutlichen Rundschreiben ihren Protest gegen diese Aktion und die Art der Kommunikation veröffentlicht.

Die Vereinigung Luftfahrt stellt sich an die Seite ihrer Gewerkschaft ver.di und wirft dem Arbeitgeber insbesondere vor, wie unsensibel er mit diesem hohen Gut des Mitarbeiters umgeht. Diese Art und Weise zeigt erneut, wie weit sich der Vorstand von seiner eigenen Belegschaft entfernt hat.

Die VL ist zwar auch bekannt dafür, die Emotionen ihrer Mitglieder zu verstehen, aber wir prüfen auch immer gerne erst den jeweiligen Sachverhalt. Bevor wir also in die sachlich, fachliche Kritik einsteigen, haben wir erst einmal die tatsächliche Kündigung der Verträge zur Kenntnis genommen und warten nun auf die konkreten Forderungen des Arbeitgebers, um sie dann zu bewerten. Eins ist aber jetzt schon sicher:

Gegen geplante Verschlechterungen werden wir Widerstand leisten!

Zum Sachstand: Mit Datum 9. Oktober 2012 hat der damalige Arbeitsdirektor Stefan Lauer einen Brief an den ver.di Vorsitzenden Frank Bsirske geschrieben, in dem er Bezug auf die Vorstellung des Sachstandes der LH-Versorgungssysteme im Aufsichtsrat nahm. Lauer beschrieb, dass sich die Versorgungslasten des Unternehmens durch die demographische Entwicklung, die gestiegene Lebenserwartung und das historisch niedrige Zinsniveau weitaus höher seien, als Mitte der 90iger

Jahre beim Ausstieg aus der VBL prognostiziert wurde. Die Thematik müsse jetzt zeitnah mit den Tarifpartnern lösungsorientiert diskutiert werden. Der Konzernvorstand habe damals bewusst auf die erstmals zum 31.12.2012 mögliche Kündigung der Versorgungstarifverträge verzichtet, um im konstruktiven Dialog eine Basis für eine gemeinsame Bewertung der Handlungsnotwendigkeiten zur Zukunftssicherung der Versorgungssysteme zu finden.

„Bereits erworbene Ansprüche bleiben von den notwendigen Veränderungen in der Zukunft auf jeden Fall unberührt.“

Ver.di hatte es allerdings abgelehnt, Gespräche zur Altersversorgung in die Verhandlungen zur Vergütungsrunde 2013 einzubeziehen.

Um was geht es?

Zur Diskussion stehen die LH-Betriebsrente für Boden- und Bordpersonal, die Übergangsvorsor-

gung Cockpit und Kabine sowie die Führungskräfteversorgung. Auf die Besonderheiten der Übergangsvorsorge gehen wir hier nicht ein und beschränken uns auf die Betriebsrente.

Der Tarifvertrag „Lufthansa-Betriebsrente für das Bodenpersonal“ trat zum 1. Januar 2002 in Kraft. Die Gesamtversorgungsverpflichtung des Unternehmens im Inland betrug am 31. Dezember 2012 über 11 Milliarden Euro, davon ca. ein Viertel für die Übergangsvorsorge Cockpit und Kabine. Die Altersversorgung des Bodenpersonals beträgt davon allerdings nur etwa ein Drittel. Der jährliche steigende Aufwand belief sich nach Angaben des Unternehmens zuletzt in 2012 auf rund 380 Mio. €.

Bei den Renditeerwartungen aus den Rücklagen zur Versorgung war seinerzeit eine 6-7%ige Kapitalmarktverzinsung unterstellt worden. Das derzeitige Zinsniveau liegt seit Jahren deutlich darunter. Diese Renditelücke muss vom Unternehmen zur Einhaltung der Zusagen geschlossen werden. Parallel dazu hat sich die Lebenserwar-



Sollten neue Regelungen in den Tarifverträgen zum Tragen kommen, gelten sie dann allerdings für alle bisherigen und neuen Mitarbeiter für deren zukünftigen Dienstzeiten.

Wie geht es weiter?

Wir gehen davon aus, dass nach der Kündigung der Versorgungstarifverträge jetzt auch Verhandlungen stattfinden werden. Dabei setzen wir auf unsere Gewerkschaft ver.di, die weiß, dass die

Mitarbeiter nichts zu verschenken haben, schon gar nicht im Alter...

Werner Langendörfer

Hinweis: Dieser Artikel erschien schon am 5. September 2013 auf der VL-Homepage, ist aber aktualisiert worden.

tung deutlicher erhöht, als die demographischen Statistiken damals vorher gesagt hatten.

„Die Lufthansa sieht in der Höhe der gestiegenen Verpflichtungen und der jährlichen Kosten eine Gefährdung der Wettbewerbsfähigkeit.“

Was ist über die Absichten der Lufthansa bekannt?

Die Lufthansa hat jetzt fristgerecht die Versorgungstarifverträge zum 31. Dezember 2013 gekündigt und will sie neu verhandeln.

Derzeit leben wir Mitarbeiter mit einem sog. „Defined Benefit Modell“, d.h. das Unternehmen garantiert dem Mitarbeiter eine feststehende Leistung in der Altersversorgung. Die Sicherstellung der zugrunde liegenden Rückstellungen und Rendite obliegt dem Unternehmen.

Zukünftig möchte sich Lufthansa in ein sog. „Defined Contribution Modell“ begeben. In diesem System garantiert das Unternehmen nur noch einen festen Beitrag in das Versorgungssystem. Im Ergebnis bekäme der Mitarbeiter eine unter Umständen schwankende Altersversorgung, die von den jeweiligen Kapitalmarktzinsen, also der Rendite, abhängig ist. Das bedeutet einen Tausch der Lasten des Zinsrisikos vom Arbeitgeber auf den Arbeitnehmer.

Das Unternehmen kann sich aber auch vorstellen, dass statt nur einer lebenslangen Betriebsrente auch eine Einmalzahlung oder eine Zahlung in mehreren Raten als Alternative angeboten werden könnte.

Was sichert der Tarifvertrag und was nicht?

Obwohl die Lufthansa die Versorgungstarifverträge zum 31. Dezember 2013 gekündigt hat, bleiben sie für die derzeitigen Mitarbeiter in der „Nachwirkung“. Neue Mitarbeiter ab 1. Januar 2014 hätten allerdings bis zur Neufassung der Verträge vorerst keine Versorgung.

Für Mitarbeiter, die bereits Betriebsrente erhalten, ändert sich nichts!

Mitarbeiter, die bis zum Inkrafttreten eines neuen Tarifvertrages das Unternehmen verlassen, behalten ihre Ansprüche.

Mitarbeiter, die einen ATZ-Vertrag unterschrieben haben oder sich in der Aktiv- bzw. Passivphase befinden unterliegen nicht zukünftigen Änderungen.

Alle anderen derzeitigen Mitarbeiter behalten ihre Anwartschaften und erhalten bis zum Inkrafttreten einer Neufassung auch Rentenbausteine nach dem bisherigen System.

AEI Kongress Down Under

41. AEI - Kongress in Melbourne / Australien



Als Ausrichter der Veranstaltung fungiert die „Australian Licenced Aircraft Engineers Association“ (ALAEA).

Das Tagungshotel „Bayview on the Park“ liegt direkt am Albert Park (bekannt aus der Formel 1 und beliebt bei Golfern). Die Delegierten aus aller Welt werden in diesen vier Tagen in den dortigen Konferenzräumen die aktuellen Themen aus der Luftfahrttechnik und die Interna der AEI beraten.

Wir berichten voraussichtlich in der nächsten Ausgabe über die Ergebnisse der Konferenz.

VL-Redaktion

Unser Dachverband Aircraft Engineers International (AEI) richtet ihren 41. Kongress vom 20. bis 23. November 2013 dieses Mal in Melbourne / Australien aus.

Und es ging doch...

25 Jahre Frauen im LH-Cockpit

Sagte einst noch Flugkapitän Alfred Vermaaten als Leiter der Lufthansa-Flugschule in Bremen „Eher wird eine Frau Boxweltmeister im Schwergewicht als Kapitän bei der Deutschen Lufthansa!“ Wurde dieser Satz am 31. Januar 2000 in den Bereich der Fehleinschätzungen verwiesen.

Obwohl Raymonde de Laroche am 8. März 1919 als erste Frau den Pilotenschein erhielt und Marga von Etdorf schon ab 1928 eine Junkers F13 für Lufthansa flog, tat sich die neue Lufthansa mit dem Einsatz von Frauen in ihren Cockpits lange schwer.

Erst am 23. August 1988 nahmen nach zweijähriger Ausbildung in Bremen und Phoenix wieder zwei Frauen auf dem rechten Sitz im Cockpit Platz. Dies wurde von den Medien damals als kleine Sensation gefeiert.

Nicola Lisy geb. Lunemann, zuvor schon als Flugbegleiterin aktiv, und Evi Hetzmanseder

geb. Lausmann begannen ihren Liniendienst im Cockpit an Bord einer Boeing B737. Nach 12 Jahren Erfahrung auch auf dem Muster B747 wurde Nicola Lisy, die aus einer echten Lufthansa Fliegerfamilie stammt, der erste weibliche Flugkapitän, also Flugkapitänin der Deutschen Lufthansa AG. Auch Evi Hetzmanseder wurde im Jahr 2000 Kapitänin auf B737 und fliegt heute den Airbus A340.

Dem Beispiel dieser beiden Pionierinnen folgten in den vergangenen 25 Jahren viele Frauen in den Pilotenberuf nach. Lufthansa, Lufthansa Cargo und Germanwings beschäftigen heute etwa 300 Pilotinnen und davon haben bereits rund 80 mit vier Streifen den Platz auf der linken Seite des Cockpits erobert.

VL-Redaktion



Gute alte Lufthansa

Wer ist eigentlich noch die Lufthansa?



alles Schultern soll, eine enorme Herausforderung.

Mit dem „Kommando: Auslagerung“ und der Aufwertung der frischen und schlanken Tochter „Germanwings“ hat allerdings in der Belegschaft eine besorgniserregende Diskussion begonnen, ob so die gewohnten hohen qualitativen Standards für unsere Kunden gehalten werden können.

“Werfen wir nicht zu viele alt bewährte traditionelle deutsche Tugenden über Bord, wie viel deutsche Airline sind wir überhaupt noch, wer ist eigentlich noch die Lufthansa?”

Und die Kunden fragen auch, „Ist da, wo Lufthansa draufsteht auch noch Lufthansa drin?“ Es wurde eine gefühlte wichtige Schwelle überschritten, die einer Nagelprobe gleicht.

Wer ist eigentlich noch die Lufthansa?

Gute alte „Tante Lufthansa“, was geschieht mit Dir? Kein Tag vergeht, ohne den nicht irgendwo im Konzern neue Einsparprogramme mit skurrilen Namen geboren werden. In jeder noch so winzigen Ecke wird ausgefegt und jeder noch so erdenklich kleine Stein wird umgedreht, um weitere Einsparpotentiale zu identifizieren!

Auf den Prüfstand kommt alles, auch was für unsere Kunden in der Vergangenheit gerade noch gut genug war.

Um die neue, die jung und frisch aufgestellte Kranichlinie aus ihrem einst so konservativen Dornröschenschlaf zu erwecken, ist dies für die Chefstrategen und für die Mannschaft, die das ja

Eines aber wird klar, das Mehr an Leistung, was jedem einzelnen in der Belegschaft abverlangt werden wird, bleibt allerdings nicht nur in den Kleidern hängen sondern wird sich wohl oder übel in steigenden psychischen Belastungskurven zeigen und sich dort auch auf einem hohen Niveau einpendeln.

Bleibt also abzuwarten, wie der Markt die neuen Produkte annimmt und wie unsere gut eingespielte Mannschaft, mit deutlich mehr Einsatz, alles an bewährter Sicherheit, Komfort und Wohlbefinden für den Kunden, unseren Gast, zu bieten vermag.

Euer Jörg Deize

DLH Bilanz 1. HJ 2013

Erfolg oder kein Erfolg - das ist hier die Frage

Lufthansa-Halbjahresbilanz

Am 2. August 2012 hatte der Lufthansa Konzernvorstand die Halbjahresbilanz 2013 veröffentlicht. Gleich zu Beginn des Berichts hebt der Vorstand hervor: „Mit der Gewerkschaft ver.di konnte erstmals ein Tarifvertrag abgeschlossen werden, welcher der unterschiedlichen Leistungsfähigkeit der einzelnen Geschäftsfelder Rechnung trägt.“

Aus den Bilanzzahlen nicht sofort erkennbar, bewertet der Vorstand das Ergebnis, allerdings erst nach Bereinigung um teils erhebliche Sondereffekte und die Umbaukosten, als positive Entwicklung, die den Anstrengungen der Mitarbeiter und Manager zuzuschreiben sei. Darüber hinaus zeigt die Steigerung des Operativen Cashflow von 1,7 Mrd. € im Vorjahr auf jetzt 2,3 Mrd. € einen positiven Trend.

Die bisher getätigten Investitionen in Höhe von 1,4 Mrd. € wurden zum größten Teil zur Beschaffung von 29 Flugzeugen (4 Boeing 747-8, je ein A340, A330 und A321, 13 A320, 4 A319, 4 Embraer 195 und eine ATR 700) ausgegeben.

Kennzahlen

Wir haben hier ein paar wichtige Kennzahlen aus dem 1. Halbjahr 2013 denen des 1. Halbjahres 2012 gegenübergestellt (siehe Tabellen). Zum Ergebnis Passage hat SWISS mit einem um 16,7 % verbesserten Operativen Ergebnis von 63 Mio. € (Vorjahreszeitraum 54 Mio. €) beigetragen. Austrian Airlines hingegen hat mit einem deutlich schlechteren Operativen Ergebnis von -35 Mio. € (Vorjahreszeitraum 163 Mio. €) am negativen Passage-Ergebnis großen Anteil.

Börsenreaktion

Die Börse hat diesen Halbjahresbericht allerdings nicht positiv honoriert. Die Lufthansa-Aktie ist von 15,44 € am 1. August 2013 auf einen Schlusskurs von 14,66 € am 2. August 2013 um 78 Cents abgestürzt. Sicher trug der DAX-Trend allgemein, aber auch die Passagierstimmung zu Germanwings und zur Erhöhung des Treibstoffzuschlags für Business und First Class Tickets auf der Langstrecke zu diesem Effekt bei.

Ausblick

Der Vorstand geht für das Jahr 2013 von einem positiven Weltwirtschaftswachstum von 2,2% und einem Wachstumsstillstand in Europa aus. Er bleibt für die Lufthansa-Group bei seiner Erwartung eines höheren Umsatzes als im Vorjahr und eines Operativen Ergebnisses oberhalb von 524 Mio. € für den Konzern. Es werden aber auch Unsicherheiten durch schwankende Wechselkurse, die allgemeine Marktentwicklung und die Umsetzungsgeschwindigkeit von SCORE-Maßnahmen zur Beeinflussung der Prognose eingeräumt.

Die weiteren Einzelheiten entnehmen Sie bitte dem Geschäftsbericht, der im Internet unter

<http://investor-relations.lufthansagroup.com/de.html>

abrufbar ist.

Zusammengefasst von

Werner Langendörfer



Fakten zum Unternehmen
Corporate Governance & Compliance
Aktie
Finanzierung & Creditor Relations
Finanzberichte
Meldungen
Veranstaltungen
Service

Finanzmeldungen

19.09.13 Finanznachrichten

Modern, leise und umwelt effizient: Lufthansa Group bestellt 59 hochmoderne Langstrecken-Flugzeuge der Typen Boeing 777-9X und Airbus A350-900

• 25 Prozent weniger Treibstoffverbrauch: Einstieg in die 2-Liter Klasse • Ein mindestens 30 Prozent kleinerer Lärmteppich • Breitere Kabine und neue Möglichkeiten für mehr Reisekomfort • Investition sichert 13.000 Arbeitsplätze direkt und über 20.000 insgesamt • 20 Prozent geringere Stückkosten

18.09.13 Ad-hoc-Meldungen

Ansprechpartner

SCORE Expert Session
4. Oktober 2013

Hauptversammlung 2013
7. Mai 2013, Köln

Passage	2013	2012	Änderung	in %
Umsatzerlöse Mio. €	11,233	11,223	10	0,09
Materialaufwand Mio. €	7,499	7,659	-160	-2,09
Personalaufwand Mio. €	2,043	1,648	395	23,97
Operatives Ergebnis Mio. €	-64	73	-137	-187,67
Mitarbeiter 30.06.	54,881	55,913	-1,032	-1,85
Umsatz je MA in €	204,679	200,723	3,957	1,97

Logistik	2013	2012	Änderung	in %
Umsatzerlöse Mio. €	1,218	1,352	-134	-9,91
Materialaufwand Mio. €	881	982	-101	-10,29
Personalaufwand Mio. €	196	187	9	4,81
Operatives Ergebnis Mio. €	61	48	13	27,08
Mitarbeiter 30.06.	4,548	4,603	-55	-1,19
Umsatz je MA in €	267,81	293,721	-25,911	-8,82

Technik	2013	2012	Änderung	in %
Umsatzerlöse Mio. €	2,04	2,016	24	1,19
Materialaufwand Mio. €	955	973	-18	-1,85
Personalaufwand Mio. €	600	608	-8	-1,32
Operatives Ergebnis Mio. €	219	146	73	50
Mitarbeiter 30.06.	19,777	20,345	-568	-2,79
Umsatz je MA in €	103,15	99,09	4,059	4,1

Catering	2013	2012	Änderung	in %
Umsatzerlöse Mio. €	1,209	1,203	6	0,5
Materialaufwand Mio. €	532	547	-15	-2,74
Personalaufwand Mio. €	458	437	21	4,81
Operatives Ergebnis Mio. €	19	22	-3	-13,64
Mitarbeiter 30.06.	30,912	29,75	1,162	3,91
Umsatz je MA in €	39,111	40,437	-1,326	-3,28

IT	2013	2012	Änderung	in %
Umsatzerlöse Mio. €	304	301	3	1
Materialaufwand Mio. €	58	44	14	31,82
Personalaufwand Mio. €	122	120	2	1,67
Operatives Ergebnis Mio. €	5	8	-3	-37,5
Mitarbeiter 30.06.	2,721	2,773	-52	-1,88
Umsatz je MA in €	111,724	108,547	3,177	2,93

Sonstige	2013	2012	Änderung	in %
Umsatzerlöse Mio. €	629	704	-75	-10,65
Operatives Ergebnis Mio. €	-149	-70	-79	-112,86
Mitarbeiter 30.06.	3,977	4,032	-55	-1,36
Umsatz je MA in €	158,159	174,603	-16,444	-9,42

KONZERN	2013	2012	Änderung	in %
Umsatzerlöse Mio. €	14,464	14,509	-45	-0,31
Materialaufwand Mio. €	8,561	8,754	-193	-2,2
davon Treibstoff	3,475	3,565	-90	-2,52
davon Gebühren	2,508	2,532	-24	-0,95
Personalaufwand Mio. €	3,606	3,146	460	14,62
Operatives Ergebnis Mio. €	72	235	-163	-69,36
Mitarbeiter 30.06.	116,816	117,416	-600	-0,51
Umsatz je MA in €	123,819	123,569	250	0,2
Fluggäste in Tsd.	49,463	49,648	-185	-0,37
Flüge	502,207	528,948	-26,741	-5,06

Lockheed L-1649A Super Star

Einzigartiges Know-how für die „Super Star“

Das Lockheed „Super Star“ Projekt der Deutschen Lufthansa Berlin-Stiftung und Lufthansa Technik ist in vielerlei Hinsicht einmalig. Noch nie zuvor wurde ein über 50 Jahre altes Verkehrsflugzeug mit Kolbenmotorantrieb so umfassend instand gesetzt, dass nach Abschluss aller Arbeiten die Zulassung für gewerblichen Passagierbetrieb, inklusive Druckkabine, angestrebt wird.

Ermöglicht wird dies vor allem durch das herausragende Fachwissen von Lufthansa Technik-Mitarbeitern - in Europa sowie den USA. Wo immer für den Projektverlauf sinnvoll, werden diese von handverlesenen, externen Fachleuten unterstützt, damit die Instandsetzung der Lockheed „Super Star“, die offiziell L-1649A heißt, auf bestem Wege voranschreitet.

Die Reparatur der „Super Star“-Türen ist ein Beispiel, wie sich hausinternes Know-how auf perfekte Weise mit externem Fachwissen paart. Das Ergebnis ist eine technologische Weltpremiere!

Denn erstmalig gelang es im Rahmen einer solchen Reparatur, nach den höchsten Sicherheitsvorschriften der Luftfahrt historische und hochmoderne Aluminiumlegierungen durch ein Widerstands-Punktschweißverfahren zu vereinen.

Wie alle Türen der Lockheed „Super Star“, ist auch die Tür „Eins Rechts“ (1R) als zweiteilige Sandwich-Konstruktion aufgebaut. Ihre Außenhaut ist mit einem inneren, tiefgezogenen Korpus fest verschweißt, der der Kabinendruck beaufschlagten Tür ihre Stabilität verleiht und die mechanischen Komponenten aufnimmt.



Im Rahmen der Türüberholung bei Lufthansa Technik, bei der die Außenhaut und der innere Korpus zunächst getrennt wurden, stellten die Experten fest, dass die innere Struktur durch Korrosion und Rissbildung irreparabel beschädigt ist. Als Alternative blieb einzig deren Nachbau und das erneute Verschweißen von Türenaußen- und Innenseite.

Auf der Suche nach einem geeigneten Fachbetrieb, der nicht nur fachlich qualifiziert, sondern auch bereit war, diese anspruchsvolle Aufgabe zu übernehmen, stieß das „Super Star“-Team der Lufthansa Technik zunächst bei den Großen der Branche auf Ablehnung. Erst die Anfrage bei dem mittelständischen Zulieferer Hoedtker in Pinneberg, vor den Toren Hamburgs, brachte den Durchbruch. „Wir machen das“, war schnell für Joachim H. Hoedtker als Chef des Familienunternehmens klar.

Nach intensiven Tests, Berechnungen und Vorbereitungen der Ingenieurabteilungen von Lufthansa Technik und Hoedtker sowie nach Freigabe seitens der US-Luftaufsichtsbehörde FAA, folgte der große Augenblick. Am Tag des Schweißens der beiden Türkomponenten zählte vor allem die langjährige Erfahrung von Andreas Vlasics, Facharbeiter beim Punktschweißen, der die verantwortungsvolle Aufgabe zur hundertprozentigen Zufriedenheit der Lufthansa Technik und der US-Luftfahrtbehörde erfüllte.

Es musste auf Anhieb klappen, denn die Falze an der Türenkante waren schon so knapp bemessen, dass kein weiterer Materialverlust hinnehmbar gewesen wäre.

Dass die Arbeit gelungen ist, kann man mittlerweile auch an der „Super Star“ in Auburn bestaunen. Dort ist die Tür „1R“ zwischenzeitlich angekommen und kann passgenau im Rumpf der L-1649A eingebaut werden.

Wolfgang Bergmann

Freier Luftfahrt Journalist



WD6 Lackierung

Flugzeuglackierung mal anders!

Es gibt sie also doch wieder, die Komplettlackierung von Flugzeugen in HAM. Hat ja auch nicht lange gedauert, dass man die Arbeit unserer Profis wieder zu schätzen weiß und sie wieder nach Hamburg holt.

Und verlernt haben unsere Profis von WD6 in Hamburg das auch nicht, ganz im Gegenteil!

Erst bei genauerer Betrachtung der Bilder fällt aber auf, dass es sich nicht um ein echtes Fluggerät handelt, was da wieder im neuen Glanz erstrahlen darf, sondern um ein Modellflugzeug der LH-Tochter, Germanwings, im ca. Maßstab 1:40. Die haben nämlich ihre beiden GFK-Modelle schick im neuen Outfit von den Spezialisten von WD6 designen und beschichten lassen.

Gelernt ist eben gelernt und wenn man Qualität möchte, dann geht man zu LHT nach Hamburg und zu WD6!

Das ist wahre Kompetenz!

Die gewünschten Effekte, die man sich mit der Auslagerung von Flugzeuglackierungen ins Ausland versprach, bleiben bis heute deutlich hinter den Erwartungen zurück.

Die Liegezeiten im Ausland sind exorbitant hoch, was sich auf die Zeitfenster der Nachfolgegewerke sehr negativ auswirkt. Wo soll denn da jetzt der Gewinn sein, fragt sich die Mannschaft zu Recht!

Fakt ist aber, dass Teilflugzeuglackierungen in HAM mit der Zeltlösung auf dem Vorfeld oder in den Docks, wie sie kürzlich wieder praktiziert werden mussten, weil es mal wieder nicht anders ging, wirklich nicht der Kracher sind.

Bei aller notwendigen Entscheidungshysterie bei WD6 aus der Vergangenheit, wäre doch damals eine eventuelle Rückzugsmöglichkeit einzubauen doch sinnvoller gewesen, als eine Endgültigkeit zu verkünden.

Eine Meinung von Eurer

Versivigung Luftfahrt Hamburg



Schichtbefreiung

Dienstpläne bis 20:00 Uhr trotz Schichtbefreiung!?

Als Mechaniker Klaus* von seiner Diagnose erfuhr, war er sofort am Boden zerstört. Wie soll es weitergehen, werde ich wieder gesund? Kann ich weiterhin meine Arbeit verrichten?

Diese Frage stellen sich viele Betroffene, die Jahrzehnte ohne größere Blessuren das Arbeitsleben meisterten und dann den plötzlichen Tiefschlag erlebten. Wie im Fall von Klaus*, der nach der Operation umgehend von den Medizinern aus dem Schichtdienst heraus genommen wurde, um seine bestmögliche Genesung sicherzustellen.

Wie in vielen Unternehmen, werden auch bei uns Betroffene nur mit Einschränkungen an die Arbeit gelassen oder werden von wechselnden Diensten durch ärztliches Attest in Gänze befreit.

Arbeitgeber sind in solchen Fällen aber immer dazu angehalten, die Fürsorgepflicht für alle Beschäftigten im Unternehmen zu gewährleisten und darüber hinaus auch noch besondere Sorgfaltspflicht gegenüber Erkrankten und gesundheitlich Angeschlagenen walten zu lassen.

Das aber gerade jetzt viele Betroffene von ihren betrieblichen Führungskräften angesprochen werden, sie mögen sich mal Gedanken machen, wie sie sich am Nachmittag oder frühen Abend in den Arbeitsprozess einbringen könnten, kann man nur noch mit Kopfschütteln quittieren.

Obwohl sie von den schweren gesundheitlichen Einschränkungen ihrer Mitarbeiter wissen, denken sie an deren uneingeschränkten Einsatz.

Viele Betroffene haben sogar eine anerkannte Schwerbehinderung!

Solche Vorgehensweisen zeugen nicht gerade von Sensibilität gegenüber dem Menschen und stehen entgegen aller jeglicher Vernunft.

Von Seiten der Mitbestimmung können wir nur unser Befremden zum Ausdruck bringen, dass so etwas nicht Ziel sein kann und darf.

Anstatt das Know-how der Erkrankten für die kommenden Jahre so lange wie möglich, für das Unternehmen zu sichern und fortzuschreiben, arbeitet man scheinbar nur daran, betriebswirtschaftliche Lücken stopfen zu wollen, ohne auf die Verschlechterung des Gesundheitszustandes zu achten.

Das ist übel!

Viele Vorgesetzte die das wünschen, denken noch nicht einmal ansatzweise darüber nach, dass auch sie selbst mal in die gleiche Situation kommen könnten. Übrigens lässt sich nur im gegenseitigen Einvernehmen in Gesprächen klären, ob, wie und wann, solche erweiterten Einsätze machbar sind, ohne eine Verschlechterung vom Gesundheitszustand billigend in Kauf zu nehmen.

Ärztliche Atteste in Frage stellen zu wollen, würden wir ausdrücklich nicht empfehlen!

Jörg Deize

*Namen von der Redaktion geändert!



Allianz statt Zersplitterung

Arbeitnehmervertreter in der Lufthansa AG gründen „Lufthansa Power“ Allianz

Aus den Reihen der Arbeitnehmervertreter hat man in der Lufthansa AG in Frankfurt in den letzten Wochen einen neuen Namen gehört:

Lufthansa Power.



Was verbirgt sich denn nun hinter diesem neuen Namen, doch nicht etwa schon wieder eine weitere Gruppierung, die die Zersplitterung der Arbeitnehmer weiter fortführt?

Hier kann der Autor mit einem glasklaren und beruhigenden NEIN antworten.

Die derzeitige Situation in unserem Konzern, die immer weitergehenden Sparprogramme, die beschlossenen Standortschließungen, der geplante Abbau von Personal im administrativen Bereich und die weiteren Herausforderungen bezüglich unserer Tarifverträge, lassen eine weitere Schwächung der Arbeitnehmer nicht mehr zu.

Vor diesem Hintergrund haben die ehrenamtlichen Aktiven von ver.di, der Vereinigung Boden, der Unabhängigen Lufthansaer und der Vereinigung Luftfahrt beschlossen, der weiteren Zersplitterung entgegenzuwirken und eine konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit anzugehen. Aus dieser gemeinsamen Allianz ist dann die „Lufthansa Power“ entstanden. Der Name ist Ausdruck für die Bündelung und die damit verbundene Stärkung der Arbeitnehmer in unserer Lufthansa.

Sicherlich wird nun an dieser Stelle der interessierte Leser die kritische Frage stellen, ob das denn gut gehen kann. War es doch in den vergangenen Jahren mehr als offensichtlich, dass man sich zum Teil politisch bekämpft hatte, man könnte sogar sagen, sich spinnefeind war?

Obwohl diese Frage mehr als berechtigt ist, muss auch der Wunsch unserer Kolleginnen und Kollegen erwähnt werden, die die ebenfalls berechtigte Forderung nach mehr Einigkeit zwischen den einzelnen Gruppierungen erhoben haben.

In den vergangenen Monaten hat es sehr viele Gespräche gegeben, in denen natürlich auch ein Stück Vergangenheitsbewältigung begangen wurde und sicherlich war am Anfang auch eine gesunde Portion Skepsis und Vorsicht bei einzelnen der beteiligten Kolleginnen und Kollegen vorhanden. Ich persönlich nehme gerade in den letzten Wochen wahr, dass durch unsere engere und vertrauensvollere Zusammenarbeit diese Skepsis immer mehr einem gesunden Vertrauen zueinander weicht.

So sicher, wie das „Amen“ in der Kirche, so sicher wird es aber auch innerhalb unserer Allianz Auseinandersetzungen zu bestimmten Themen geben. Diskussionen darüber, wie die richtige Vorgehensweise aussieht oder darüber, wie man sich gemeinsam zu den auf uns zukommenden Herausforderungen aufstellt. Ich persönlich bin aber genauso sicher, dass diese Auseinandersetzungen, anders als in den vergangenen Jahren, in konstruktiven und von Respekt zueinander geleiteten Gesprächen gelöst werden. Wurden in der Vergangenheit die verschiedenen Meinungen dazu genutzt, sich gegenseitig in der Betriebsöffentlichkeit „in die Pfanne zu hauen“, wollen wir nun die Vielfalt der eingebrachten Ideen zu Gunsten unserer Kolleginnen und Kollegen nutzen, um gemeinsam die vor uns liegenden Herausforderungen zu bewältigen.

Ich weiß, dass dies nicht immer einfach sein wird, bin aber fest davon überzeugt, es wird gelingen.

Mit Lufthansa Power sind wir auf einem guten Weg!

Frau Schott



Beitrittserklärung

Hiermit erkläre ich meinen Beitritt als Mitglied und erkenne die Satzung der Vereinigung Luftfahrt an

Name: _____
PLZ: _____
Strasse: _____
Geb.-Datum: _____
Beschäftigt als: _____
Betrieb: _____
Eintritt ab: _____

Vorname: _____
Wohnort: _____
Hausnummer: _____
Telefonnummer: _____
E-Mailadresse: _____
Dienststelle: _____
Beitragshöhe: _____

Beitragsverhältnis: VL 1/4 Ver.di 3/4

Unterschrift



Beitrittserklärung

Hiermit erkläre ich meinen Beitritt als Mitglied und erkenne die Satzung der Ver.di an

Name: _____
PLZ: _____
Straße: _____
Geb.-Datum: _____
Beschäftigt als: _____
Betrieb: _____
Eintritt ab: _____
Krankenkasse: _____

Vorname: _____
Wohnort: _____
Hausnummer: _____
Telefonnummer: _____
E-Mailadresse: _____
Dienststelle: _____
Beitragshöhe: _____

Beitragsverhältnis: Ver.di 3/4 VL 1/4

Unterschrift

Ich bitte den Beitrag VL/Ver.di mittels Lastschrift monatlich/vierteljährlich von dem Girokonto/Postscheckkonto abzubuchen und erteile hierzu - jederzeit durch mich widerruflich - Vollmacht.

Kontonummer _____
in: _____
Kontoinhaber: _____

bei: _____
BLZ: _____
Datum: _____

Unterschrift

Impressum:

Die VL-Info ist ein Informationsblatt der Vereinigung Luftfahrt für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Luftfahrt. Die VL-Info erscheint unregelmäßig in einer Auflage von 5000 Exemplaren. Angestrebt wird eine viermalige Ausgabe pro Jahr. Redaktionsleitung: Werner Zielina
Redaktion: Reinhard Bind, Heinz-Werner Langendörfer, Anke Hess, Frank Schott, Detlev Witt, Jörg Thaysen, Björn Stoll
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 Groß-Gerau: VR 50912
Druckerei: let's communicate, Oliver Lemanski, Olenland 92, 22415 Hamburg, Tel: 040/85502841, www.letscommunicate.de

Das Letzte

Sonderausgabe zum Abschied von Herrn Lauer



INFO

Sonderausgabe zum 09.09.2013

*Es gibt zwei Arten von Abschieden: den einen erlebt man, den andern erleidet man -
In jedem Fall folgt aber ein Neuanfang!*

Im Namen der Mitglieder und des Bundesvorstandes der Vereinigung Luftfahrt e.V. bedanken wir uns bei Ihnen, lieber Herr Lauer, für die langjährige erfolgreiche Zusammenarbeit.

In besonders guter und positiver Erinnerung sind uns die vielen Tarifrunden, die wir gemeinsam bestritten haben. Bedauerlicherweise konnten Sie sich nicht immer unseren Forderungen anschließen, aber es wurden allzeit tragbare und faire Kompromisse gefunden.

Wir wünschen Ihnen für die kommenden Jahre viel Erfolg, Gesundheit und Glück in den neuen Aufgaben.

Der Bundesvorstand der Vereinigung Luftfahrt e.V.

Frank Schott
Vorsitzender

Werner Zielina
stv. Vorsitzender

Reinhard Bind
Schatzmeister

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

