

VEREINIGUNG  
LUFTFAHRT



# INFO

**März 2003**

**AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL**



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](http://www.vluftfahrt.de)



# SCHLICHTUNG ... oder schon wieder ein KRISENPAPIER ?

Am 6. Dezember 2001 hatte die ver.di-Bundestarifkommission des Boden- und Kabinenpersonals im Lufthansa-Konzern einen Tarifvertrag zur Krisenbewältigung geschlossen, der die Verlängerung der bestehenden Vergütungstarifverträge um sieben Monate beinhaltete, Optionen zur späteren Auszahlung des Urlaubsgeldes vorsah und im Kabinenbereich Kurzarbeit ermöglichte.

Die Lufthansa bewältigte die Krisenauswirkungen schneller als vorhersehbar – die Auszahlung des Urlaubsgeldes erfolgte daher lediglich einen Monat später als üblich – die Vorsorgemaßnahmen der Tarifpartner Lufthansa und ver.di haben gewirkt.

Betriebsbedingte Kündigungen waren verhindert worden, der Beitrag des Einzelnen war gering aber ver.di mußte in den Betriebsrats- und Personalvertretungswahlen Federn lassen, weil sog. berufständische Verbände ihre Machtinteressen ohne Blick für das Ganze mit Falschaussagen durchsetzen konnten.

Als die ver.di-Bundestarifkommission dann im Oktober die Forderungen für die Tarifrunde 2002/2003 aufstellte, war eine neuerliche Krise nicht erkennbar.

Im Laufe der mehrmonatigen Verhandlungen entwickelte sich die Lage im Irak und in der Luftfahrt im Besonderen. Als selbst nach einem Warnstreik das Verhandlungsangebot nicht verbessert wurde, stellte sich für ver.di die Frage nach mehr Warnstreiks, nach Urabstimmung und Streik. Da Gewerkschaften üblicherweise „die Kuh, die gemolken werden soll nicht vorher schlachtet“ wurden die Verhandlungen für gescheitert erklärt und eine unmittelbare Schlichtung angeregt und durchgeführt.

In einer Schlichtung ist der Schlichter der Herr des Handelns. In unserem Fall zogen sich die Schlichtungskommissionen von Lufthansa und ver.di mit dem Schlichter, Herrn Dr. Klaus von Dohnanyi, für sechs Tage, auch Nächte, in ein abgelegenes Hotel in der Nähe von Hamburg zurück. Der Schlichter ließ sich in vielen Runden mit beiden Kommissionen und in Einzelgesprächen mit Personen und Parteien beider Seiten die gemeinsamen und die unterschiedlichen Standpunkte zu dem umfangreichen Themenkomplex erläutern. Die umfangreichen Sondierungen und die daraus folgernden Ausarbeitungen des Schlichters, insbesondere zur Bewertung der wirtschaftlichen Lage, erbrachten am Ende seine Schlichtungsempfehlung, die im Rahmen der gesteckten 24-Stunden-Frist von beiden Tarifpartnern angenommen wurde.

Die wirtschaftliche Entwicklung bis hin zum Vorabend eines erneuten Irak-Krieges hat die Forderungsschwerpunkte in der Schlichtungsempfehlung neu geordnet.

Die Verpflichtung zur Ausgestaltung eines LSG-Restrukturierungstarifvertrages und der Pakt zur Sicherung der Arbeitsplätze am Boden und in der Kabine durch Flexibilisierung der Arbeitszeit im Falle einer Krise sowie die zukünftige Neuorientierung der Tarifpolitik im Hause Condor / Thomas Cook erhielten jetzt vordere Stellenwerte.

Gottseidank für die oben erwähnten Interessengruppen, denn schließlich stehen wir wieder vor einer Wahl, nämlich jetzt der des Aufsichtsrats:

Diese Gruppierungen können sich jetzt wieder hinstellen und sagen, ver.di hat erneut unnötig Tarifbestandteile als Opfer angeboten! – Nun denn, **ver.di lässt sich diese Tarifschlichtung nicht mürbe machen und hat eben den Mut, auch jetzt wieder Verantwortung zum Erhalt von Arbeitsplätzen zu übernehmen** – Interessenverbände sehen da keinen Handlungsbedarf (könnte ja Stimmen kosten)! – Sarkastisch gesagt gehören die Vertreter dieser Eigeninteressenverbände jetzt an die Schaltstellen der Mitbestimmung im Lufthansa-Konzern, damit zukünftig die Arbeitnehmervertreter ohne Verantwortung für das Gesamte agieren können. Die Wählerinnen und Wähler haben es in der Zeit vom 17. bis 30. März 2003 wieder in der Hand, diesen Leuten weiterhin die Steigbügel zu halten oder ihnen endlich wieder den Sattel wegzuziehen.

Ach, damit ich es bei der ganzen „Schlechtrederi“ dieser Tarifeinigung nicht vergesse – es gibt auch noch positive Spitzenregelungen für das Boden- und Kabinenpersonal:

- **Verlängerung der RBV Bestandssicherung bis zum 31. Dezember 2004**
- **Fortsetzung der Job-Ticket-Regelung**
- **Vergütungsstrukturänderungen im Volumen von 0,8 % der Jahrespersonalkosten (Sofortmassnahme Technik 5,2 Mio •) rückwirkend zum 1. Januar 2003**
- **Ergebnisbeteiligung für 2002 im Verhältnis 50:50 Konzern- zu Geschäftsfeld- bzw. Unternehmensanteil (z.B. 311• Konzern zzgl. bis zu 17,55 % der neuen Januarvergütung) mit Aktienoption und LH Chance (Details folgen bald per ver.di-Rundschreiben)**
- **Sonderzahlung von 26,65 % der neuen Januarvergütung voraussichtlich mit dem Märzgehalt 2003**
- **Einmalzahlung von 250 • für die Monate November/Dezember 2002 voraussichtlich mit dem Märzgehalt 2003**
- **Vergütungsanhebung um 3,2 % zum 1. Januar 2003**
- **Vergütungsanhebung um weitere 1,8 % ab 1. Oktober 2003**
- **Vergütungsanhebung um weitere 1,2 % ab 1. Mai 2004**
- **Die Laufzeit der Verträge endet am 31. Dezember 2004.**

Jetzt müssen die Verhandlungen zum Entgelttrahmentarifvertrag Bodenpersonal und Übergangsversorgung Kabine baldmöglichst fortgesetzt und abgeschlossen werden. Die Verhandlungen zum Ablösemodell VBL stehen kurz vor der abschließenden Bewertung und Einigung.

Alles in allem wollen wir mal sehen, wer 2003 noch an einen solchen Tarifabschluss rankommt !?!?!?!



*Euer Werner Langendörfer*

# Die Kunden:

## LHT Mitarbeiter/innen Hamburg

Das Geschäft mit der Belegschaft blüht. Im Sommer werden Kirschen vor der Kantine verkauft und im Herbst Taschenlampen. Aktionswochen werden veranstaltet, Autos vermietet, Versicherungen abgeschlossen, Reisen verkauft und das Auto wird auch in der Firma aufgetankt.

Man sollte meinen, dass dies zu günstigen Preisen geschah, da dies in der Vergangenheit zutraf. Doch die gefühlten Preise steigen.

Bestes Beispiel hierfür sind die Preise des Car Pools. Der günstigste Preis für einen Ford Fiesta stieg von 18,50 Euro auf 25,90 Euro pro Tag. In Frankfurt und München kostet das gleiche Fahrzeug 16,50 Euro und ist somit um 44% günstiger als in Hamburg. Die 40% Preiserhöhung ab 1. Januar 2003 ist völlig überzogen und unbegreiflich. Wer früher auf das eigene Auto verzichtet hat, während der Arbeitswoche mit Bus und Bahn anreiste und sich am Wochenende ein Auto leihen konnte, steigt jetzt wieder auf das eigene Auto um. Damit ist die Idee des Car Pools ad absurdum geführt.

Die neueste Errungenschaft in Hamburg ist das neue Restaurant der LZ Catering (Früher Kantine 1). Die meisten Mitarbeiter/innen waren überrascht vom neuen Ambiente, allerdings auch von den Preisen.

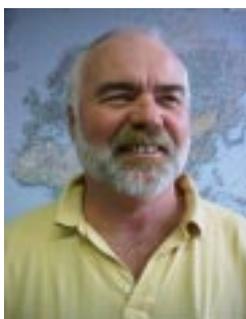
Schon vor der Eröffnung gab es Unterschriftensammlungen von Mitarbeitern/innen, die ihren Protest über das Preis-Leistungsverhältnis der Kantine II zum Ausdruck brachten. Dieser Protest wurde mit dem Hinweis auf das Stammessen abgewiesen. Seitdem riecht es in mancher Teeküche nach leckerer gegrillter Pferdewurst. Im neuen schönen Restaurant halten sich gut gekleidete solvente Gäste auf, die nicht auf ein Stammessen zurückgreifen müssen, das immerhin noch mit Getränk und Beilagen einen alten Heiermann kostet.

Zum Thema Tanken fällt einem nicht nur die Ökosteuer ein. Der Pächterwechsel zum Mineralölkonzern DEA lässt das Gefühl aufkommen, dass die Preise steigen und das hier eine Vergünstigung nur auf dem Abrechnungsbogen vorliegt. Man hat das Gefühl, dass die teuerste Vergleichstankstelle herangezogen wurde, die es in Hamburg gibt!

Wenn der Geldbeutel schmal ausfällt, kann Urlaub buchen mittlerweile am Flughafen günstiger sein. Das höhere Preissegment ist nach wie vor günstig, gut für solvente Kunden im feinen Zwirn. Für weniger gut betuchte Mitarbeiter/innen ist dies nicht mehr zu realisieren.

Nun kommen viele, der nicht so gut Betuchten, auf die Idee den Preis für ihre Arbeit auch zu erhöhen. Wie der letzte Warnstreik zeigte, sind die Mitarbeiter/innen an einer fühlbaren Preiserhöhung für ihre Arbeit interessiert!

*Hartwig Nehls und Gerhard Viergutz*



## Parkplatznot

Parkplätze werden immer knapper auf der Lufthansa Werft in Hamburg. Den Mitarbeiter/innen, denen ein Höchstmaß an Flexibilität abverlangt wird und die mit Hilfe der flexiblen Arbeitszeit diesen Anforderungen nachkommen wollen, wird dieses Unterfangen immer schwerer gemacht.

Die Zeit, in der man um 6 Uhr morgens anfängt und um 15 Uhr Feierabend macht, gehört der Vergangenheit an. Davon profitiert das Unternehmen.

Viele Mitarbeiter/innen fühlen sich bei der eng ausgelegten Parkplatzordnung schikaniert, wenn sie bei geringem Verstoß eine Kralle am Wagen vorfinden. Wer aus Gründen der Zeitanpassung in seiner Tätigkeit später anfängt, den bestraft der Vorstand.

Gleichzeitig werden die wenigen freien Parkplätze im Betriebsgelände Fremdfirmen zur Verfügung gestellt. Ohne Absprache mit dem Betriebsrat wurden diese Flächen gekennzeichnet. Die Fremdfirmen nutzen diese Plätze für ihre Dienstfahrzeuge und lassen diese auch am Wochenende stehen. Die Fahrer dieser Dienstfahrzeuge kommen morgens mit ihren Privatfahrzeugen, besetzen ganztag einen internen Parkplatz und fahren dann mit ihrem „Dienstwagen“ intern weiter.

Unter diesen Umständen bleiben für die Mitarbeiter/innen entsprechend weniger PKW-Plätze und Motorradplätze übrig. Die Mitarbeiter/innen empfinden es als eine große Ungerechtigkeit, dass diese Fremdfirmen keine Sanktionen erfahren, wenn sie mit ihren Fahrzeugen auf Fußwegen parken, während der/diejenige Mitarbeiter(in) der/die mit einem Rad auf einem Rasenstück steht eine Kralle am Fahrzeug findet.

*Michael Thormählen*

---

## Schimmelpilz, der nicht schmeckt....

Schimmelpilz im Käse ist für viele Menschen eine Delikatesse. Penicillin ist ohne ihn nicht denkbar.

Im Fußboden der ERI Werkstatt hat er aber nichts zu suchen. Wir gehen davon aus, dass alles Mögliche unternommen wird um dieses Übel schnellstmöglich zu beseitigen. Es sind umgehend Untersuchungen notwendig, um diesen Pilz zu analysieren.

Es muss die Frage beantwortet werden, welche Gefahren gehen und gingen in der Vergangenheit von diesem Pilz aus und gab es Auswirkungen auf die Mitarbeiter/innen. Pilze und Sporen können allergische Reaktionen und Asthma auslösen.

Letztlich stellt sich noch die Frage nach der Information an den Betriebsrat.

Es ist die Pflicht des Arbeitgebers, dem Betriebsrat den Vorfall unverzüglich zu melden und schon bei der Planung über Art und Umfang aller Maßnahmen vollständig zu informieren. (Mitbestimmung nach § 87 (7) BetrVG)

Dieses Thema wird uns noch beschäftigen. Wir werden weiter informieren!

*Michael Thormählen und Wolfgang Carstens*



# Leserbrief :

Thema:

## **Antrag der Bezirksdelegiertenkonferenz ver.di Frankfurt und Region – Ausbau des Frankfurter Flughafens**

Als Bewohner der Region, als ver.di Mitglied und als Mitarbeiter der LHT hat es mich verwundert, dass die Delegierten der Bezirkskonferenz ver.di Frankfurt und Region mehrheitlich gegen den Antrag der Fachkonferenz Verkehr gestimmt haben.

Der Antrag lautete wie folgt: „ Der ver.di Landesbezirk Hessen ist für den weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens unter Beachtung des Mediationsergebnisses und vertritt diese Position in allen ver.di und DGB-Gremien.“

Dieser Antrag beinhaltet doch nur einen schon jetzt beschlossenen Rahmen des Ausbaus und die Sicherung vorhandener und die Schaffung neuer Arbeitsplätze.

Der Flughafen Frankfurt ist mit über 65.000 Arbeitsplätzen die größte lokale Arbeitsstätte Deutschlands. Durch den Ausbau soll diese Zahl auf 95.000 Arbeitsplätze direkt am Flughafen steigen.

In den vergangenen fünf Jahren hat alleine Lufthansa 5.300 neue Arbeitsplätze geschaffen, in den kommenden Jahren sollen bis zu 4.000 weitere folgen.

Der Bau einer neuen Wartungshalle, der eines Triebwerkswartungsprüfstandes, eines weiteren Lagers und einer Lackierhalle hängen vom Ausbau des Flughafens ab.

Viele andere Flughäfen sind stark daran interessiert, Heimatbasis der Airbus A 380 Flotte zu werden. Wollen wir wirklich die Chance auf das Entstehen und die Sicherung hochqualifizierter Arbeitsplätze so einfach vertun.

Ich lebe und arbeite am Flughafen Frankfurt und so soll es bleiben. Leider muss ich mein Unverständnis für die überzogenen Argumente der ver.di Kollegen kund tun. Soll weiterer Fortschritt verhindert werden, obwohl gerade die Entwicklung neuer Flugzeuggenerationen riesige Schritte in Richtung einer besseren Umwelt getan hat. Die Recyclingquote der Fraport AG liegt bei mehr als 80%. Die Schmutzwassermenge wurde deutlich gesenkt, trotz erhöhten Verkehrsaufkommens. Der Treibstoffverbrauch wurde um 500 t reduziert und der Anteil der mit öffentlichem Verkehr anreisenden Passagiere steigt beständig.

Auch die Mehrheit der Bewohner der Region, nämlich 54 % meinen, dass der Flughafen der Region eher Vorteile bringt. Erst im Dezember vergangenen Jahres hat eine repräsentative Umfrage des Münchner Instituts polis ergeben, dass 51 % der Menschen in der Region einen Ausbau des Frankfurter Flughafens befürworten. Sobald damit ein Nachtflugverbot einhergeht sind es schon 58%. Überzeugende 86 % der Bürger finden, dass der Flughafen für die Region wichtig ist, selbst erklärte Flughafengegner sind mit 69 % dieser Auffassung.

Soll eine politisch motivierte Ausbaublehnung die Geschlossenheit unter den ver.di Mitgliedern gefährden. Unsere Delegierten haben gerade unter dem Aspekt der Solidarität gegen eine Verlängerung der Ladenöffnungszeiten gestimmt und das obwohl unseren Kollegen im Schichtdienst eine Einkaufsmöglichkeit bis 23.00 sehr hilfreich wäre.

*Günter Veith,  
Mitglied des Ortsverbandsvorstandes Frankfurt*

# Einladung

Wir laden alle Frankfurter Mitglieder der Vereinigung Luftfahrt zu einer  
**Mitgliederversammlung am 31. März 2003 um 15:30 Uhr**  
in den Sitzungsraum der VL nach Groß Gerau ein.  
(Adolf – Kolping Strasse 4)

- TOP 1 Bericht des Ortsverbandes
- TOP 2 Aussprache
- TOP 3 Sachstand/Ergebnis der Tarifverhandlungen
- TOP 4 Entlastung des Ortsverbandsvorstandes
- TOP 5 Beschlußfassung über Anträge
- TOP 6 Neuwahl des Ortsverbandsvorstandes
- TOP 7 Wahl der Delegierten für den Ortsverband Frankfurt der VL

Mit freundlichen Grüßen  
Ulrich Traut  
Vorsitzender OVB Frankfurt, Vereinigung Luftfahrt

Anfahrtsbeschreibung zum VL – Büro:  
A 67 Richtung Darmstadt/ Abfahrt Groß Gerau, Richtung Innenstadt.  
An der 2. Ampel rechts, dann erst mögliche Straße rechts, dann nach ca. 200 m wieder rechts  
in die Adolf Kolpingstrasse 4.

---

Hamburg, den 24.02.03

# Einladung

Wir laden alle Hamburger Mitglieder der Vereinigung Luftfahrt zu einer  
**Mitgliederversammlung am 17. April 2003 um 15:30 Uhr**  
in das Restaurant „In der Rotbuche“ nach Hamburg ein.  
(Tannenweg 4, 22415 Hamburg)

- TOP 1 Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
- TOP 2 Beschlussfassung über die vorgesehene Tagesordnung
- TOP 3 Wahlen
- TOP 3.1 Wahl des Vorsitzenden
- TOP 3.2 Wahl der Stellvertreter
- TOP 3.3 Wahl des Kassenwartes
- TOP 3.4 Wahl der Delegierten für die Delegiertenversammlung am 14.05.03 in  
Gross-Gerau
- TOP 4 Anfragen und Anträge
- TOP 5 Mitteilungen und Verschiedenes

Mit freundlichen Grüßen

Michael Thormählen  
Vorsitzender OVB Hamburg, Vereinigung Luftfahrt

# Offener Brief an Hans Eichel

Bundesministerium der Finanzen  
z. Hdn.Herrn Hans Eichel,  
Bundesminister für Finanzen

Groß-Gerau, den 12. Januar 2003

## **Steuervergünstigungsabbaugesetz - Mehrwertsteuerpflicht im internationalen Luftverkehr**

Sehr geehrter Herr Bundesfinanzminister Eichel,

die Vereinigung Luftfahrt e.V. ist eine Vereinigung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der in Deutschland ansässigen Unternehmen der Zivilluftfahrt.

Die Ziele der Vereinigung Luftfahrt sind die Mitwirkung an Bestand und Entwicklung der Zivilluftfahrt, die Verbesserung der Sicherheit und Effizienz im Luftverkehr, die Verbesserung und Anerkennung der berufsspezifischen Qualifikationen der im Zivilluftverkehr beschäftigten Mitarbeiter/innen und die Wahrung und Verfolgung der berufs- und tarifpolitischen Interessen der Mitarbeiter/innen.

Mit Sorge verfolgen wir die Pläne der Bundesregierung zur Einführung einer Mehrwertsteuerpflicht für grenzüberschreitende Flüge. Wird dieses Vorhaben realisiert, würde dies die bereits jetzt bestehenden Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des Luftverkehrs noch weiter verstärken. Der Luftverkehr trägt seine Wegekosten weitgehend selbst, während die Bodenverkehrsmittel dadurch subventioniert werden, dass die öffentliche Hand ihre Infrastrukturkosten übernimmt.

Der Luftverkehr ist im internationalen Verkehr weltweit von der Mehrwertsteuer befreit. Deutschen Flughäfen und Fluggesellschaften drohen somit gravierende Wettbewerbsnachteile gegenüber den EU-Nachbarn.

Das Vorhaben steht damit im Widerspruch zu dem im Koalitionsvertrag genannten Ziel, die Unterschiede in der EU abzubauen.

Die Begründung der Steuer mit ökologischen Gesichtspunkten lässt außer Acht, dass die Energiebilanz der Flugzeuge kaum ungünstiger ist als die der Bahn. Die Aufhebung der bisherigen Steuerbefreiung führt unserer Ansicht weder zu höheren Steuereinnahmen, noch hilft sie der Bahn.

Die hohe Preissensibilität der Kunden lässt bereits bei einer geringen Erhöhung der Ticketpreise für Flüge von deutschen Flughäfen ein weiteres Abwandern von Fluggästen befürchten. Eine einseitige deutsche Steuereinführung zieht sofort Marktreaktionen nach sich und am Ende erzielt der Staat nicht mehr, sondern weniger Einnahmen. Bereits heute befindet sich der Luftverkehrsstandort Deutschland durch seine Kapazitätsprobleme und restriktiven Lärmschutzanforderungen in einer schwierigen Marktposition. Wir befürchten einen weiteren Attraktivitätsverlust. Flughäfen wie Amsterdam, Brüssel, Luxemburg und Zürich bemühen sich schon jetzt erfolgreich um deutsche Kunden.

Auf den längeren grenzüberschreitenden Verbindungen ist die Bahn, bedingt durch die langen Fahrtzeiten, keine Alternative zum Luftverkehr. Fluggäste werden wohl kaum für Strecken wie Frankfurt - Ibiza, Düsseldorf - Kopenhagen oder München - London auf die Bahn umsteigen.

Aus diesen Gründen halten wir die Einführung einer Mehrwertsteuerpflicht für grenzüberschreitende Flüge für wenig sinnvoll und plädieren dafür, von diesem Plan Abstand zu nehmen.

Schlussendlich möchten wir an das Versprechen von Bundeskanzler Gerhard Schröder anlässlich der Betriebsversammlung der Lufthansa Beschäftigten vom Dezember 2001 erinnern. Der Bundeskanzler gab den Mitarbeitern die Zusage, dass die Lufthansa im internationalen Wettbewerb keine Nachteile erleiden werde.



**Geschäftsführerin, VL  
RA Barbara Bleicher**

# Endlich Vergütungsstruktur in Schlichtung vereinbart.

**Volumen der Strukturverbesserung wirkt ab dem 1. Januar 2003 rückwirkend.**

Die Tarifrunde bei Lufthansa ist mit einer Schlichtungsempfehlung des Schlichters Bundesminister a.D. Dr. Klaus von Dohnanyi beendet worden. Die Tarifkommission der Gewerkschaft ver.di/VL hat mit großer Mehrheit dieser Schlichtungsempfehlung zugestimmt.

Die genauen Ergebnisse können Sie in der Schlichtungsempfehlung auf unserer Homepage ([www.vluffahrt.de](http://www.vluffahrt.de)) nachlesen. (LINKS / ARBEITNEHMER – Luftfahrt Tarifinformation von ver.di)

Unter dem Abschnitt VI (Besonderheiten für das Bodenpersonal), wurde ein Finanzierungsvolumen für eine verbesserte Lohnstruktur benannt und ab dem 1.1.03 bereitgestellt. Die Ausgestaltung muss bis zum 31.7.03 abgeschlossen sein.

Im Mittelpunkt dieser jetzt folgenden Gespräche steht die von uns seit vielen Jahren geforderte „...Anpassung von Wertigkeitsrelationen“. Selbstverständlich hat eine solche Anpassung nichts mit einer Anhebung aller Berufsgruppen zu tun, wie von einigen Mitarbeitern oder Mitarbeiterinnen vielleicht vermutet wird, sondern es geht um „...Schwerpunktmaßnahmen“.

Wo wir die „Schwerpunktmaßnahmen“ als VL sehen, haben wir in den einschlägigen Veröffentlichungen hinreichend dargelegt. Und genau mit diesen Vorstellungen gehen wir jetzt in die Gespräche mit dem Arbeitgeber, um eine neue Lohnstruktur zu erreichen.

In der Schlichtung selbst war eine abschließende Verhandlung des Themas „Lohnstruktur“ nicht zu bewerkstelligen. Schließlich handelt es sich um mehrere hundert von verschiedenen Berufen, die in eine neue Tabelle eingruppiert werden sollen.

Wir sind aber zuversichtlich, dass wir in dem vorgesehenen Zeitraum die Verhandlungen zu einem zufriedenstellenden Ergebnis bringen. Damit wäre dann ein seit vielen Jahren bestehender Konflikt um vorwiegend innerbetriebliche Wertigkeitsrelationen endlich beigelegt.

*Werner Zielina,  
Vorsitzender, VL*



## Berufsunfähig mit 25 ?

Seit vielen Jahren bin ich für ein Unternehmen am Frankfurter Flughafen tätig. Am Morgen des 2. Januar dieses Jahres hatte ich meinen ersten Arbeitstag im neuen Jahr. Gut gelaunt stellte ich mein Auto im Mitarbeiter-Parkhaus ab und machte mich auf den Weg zu meinem Arbeitsplatz. Heute kam ich dort jedoch nicht an.

Ein unerwarteter Sturz auf dem rutschigen Boden des Parkhauses sollte meinem Leben in eine ganz andere, schreckliche Wendung geben, doch das konnte ich mir zu diesem Zeitpunkt überhaupt nicht vorstellen.

Ohne für mich ersichtlichen Grund rutschte ich aus und stürzte so ungünstig, dass ich mir eine schwere Wirbelsäulenverletzung zuzog. Dies erfuhr ich natürlich erst, nachdem ich im Unfallkrankenhaus mehrfach geröntgt wurde. Die Ärzte eröffneten mir, dass ich meinen Kinderwunsch für mindestens drei Jahre zurückstellen müsse, da die Wirbelsäule sich stabilisieren muss um die statische Belastung durch eine Schwangerschaft ohne weitere Folgen zu verkraften.

**Während meines Krankenhausaufenthaltes sorgte ich mich endlose Stunden um die eventuellen Spätfolgen des Sturzes, die Sorgen um meine finanzielle Zukunft in dieser plötzlichen existentiellen Notlage verfolgten mich regelmäßig bis in meine Träume.**

Da es sich bei diesem Unfall um einen Wegeunfall handelt, ist die Berufsgenossenschaft für die

Leistungen zuständig.

Nachdem die 42-tägige Lohnfortzahlung meines Arbeitgebers ausgelaufen war, stellte ich zunächst fest, dass ich von der Berufsgenossenschaft nur 80% des entgangenen Bruttoentgelts bis maximal zur Höhe des Nettolohnes, soweit und solange vom Arbeitgeber kein Entgelt gezahlt wird, erhalte. Die Berufsgenossenschaft nennt dieses Geld „Verletztengeld“. Zum Bezug dieses Geldes muss ich jedoch oft und regelmäßig einen Vertauensarzt der Berufsgenossenschaft aufsuchen, was wiederum hohe Taxikosten auslöst, kann ich doch wegen meiner Verletzung nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem eigenen PKW dort hin fahren.

Mit der Zahlung von Verletztengeld stehe ich zwar besser da als ein arbeitsunfähiger Bezieher von Krankengeld, da es sich ja um einen Arbeitsunfall handelt, dieser Umstand konnte mich aber nicht wirklich trösten.

Der Vollständigkeit halber sei hier erwähnt, dass die Bezieher von Krankengeld nur 70 % der Nettozüge und auch das nur auf Zeit erhalten, denn nach Ende der Krankengeldzahlung stehen sie - sollten sie nicht wieder völlig gesund werden - ohne Einkünfte da! Dies war mir bis zu diesem Zeitpunkt nicht bewusst.

Nach Rücksprache mit meinem zuständigen Betriebsratsmitglied stellte ich fest, dass ich die Absenkung der Einkünfte nach sechs Wochen hätte vermeiden können. Als Mitarbeiterin der Lufthansa oder einer Konzern-

gesellschaft in der der Manteltarifvertrag gilt, werden die Mitarbeiter im § 27 Abs. 3 b) darauf hingewiesen, dass, „...Mitarbeiter die wegen der Höhe ihres Einkommens nicht krankenversicherungspflichtig sind, verpflichtet sind, eine angemessene Krankentagegeld-Versicherung abzuschließen - für die Zeit nach Erlöschen des Anspruches auf Krankengeldzuschuss - die der Höhe nach mindestens dem Höchstsatz der AOK entspricht.“

Eine weitere, bedrohliche Lücke wurde mir in diesem Zusammenhang auch bewusst: Was wäre eigentlich passiert, wenn ich nicht mehr hätte arbeiten können und berufsunfähig geworden wäre?

Wohl hatte mich mein Berater in Versicherungsfragen mehrfach auf eine „Deckungslücke“ und „finanzielle Risiken“ bei möglicher Berufsunfähigkeit hingewiesen. Die Ausgaben für eine entsprechende Absicherung hielt ich jedoch für überflüssig. Schließlich bin ich doch gerade mal „25 Jahre jung“ und bei blendender Gesundheit - dies war, wie ich heute weiß, ein fataler Trugschluss.

Derzeit befinde ich mich glücklicherweise auf dem Wege der Besserung. Sobald möglich will ich mich jetzt gegen die unwägbareren, finanziellen Folgen von Berufsunfähigkeit absichern, wenn dies jetzt noch möglich ist. Ein dummer Unfall und seine furchtbaren Folgen sollen meine Zukunft nicht länger zerstören können!

*Leserbrief eines Mitgliedes.*

# Vom versicherungstechnischen Standpunkt ...

Der vorliegende Fall zeigt drastisch, wie schnell ein junger Mensch mit großen Erwartungen an seine Zukunft, durch einen dummen Zufall ganz unerwartet vor einem Scherbenhaufen steht.

Man muss wissen, dass dies heute jedem Berufstätigen passieren kann, denn die gesetzlichen Versorgungssysteme **reichen bei Weitem nicht aus, um den gewohnten Lebensstandard im Falle einer Berufsunfähigkeit halten zu können.**

Anspruch auf eine gesetzliche Rente wegen Berufsunfähigkeit besteht zunächst grundsätzlich nur für Berufstätige, mit Geburtsdatum **vor dem 1.1.1961.**

Der Anspruch gilt für diesen Personenkreis bei Berufsunfähigkeit jedoch nur unter der Voraussetzung, dass der Anspruchsteller in den letzten fünf Jahren vor Eintritt der Berufsunfähigkeit (BU) drei Jahre Pflichtbeitragszeiten hatte und vor Eintritt der BU die allgemeine Wartezeit von fünf Jahren erfüllt hat.

Berufsunfähig im Sinne der gesetzlichen Versicherung ist, wer aus gesundheitlichen Gründen in seinem oder einem anderen zumutbaren (!) Beruf weniger als die Hälfte leisten kann, wie vergleichbare gesunde Berufstätige.

**Die Berufsunfähigkeitsrente beträgt dann ca. 26% des Bruttogehaltes.**

Wer nach **dem 1.1.1961** geboren wurde, hat im „Fall des Falles“ allenfalls Anspruch auf eine gesetzliche „Rente wegen voller und teilweiser Erwerbsminderung“.

Anspruch auf gesetzliche Rente

wegen voller Erwerbsminderung hat, wer nicht mehr als drei Stunden täglich in einer beliebigen Tätigkeit arbeiten kann. Kenntnisse, Fähigkeiten und die bisherige soziale Lebensstellung finden hierbei ausdrücklich keine Berücksichtigung. Die Rentenhöhe beträgt in diesen Fällen gerade einmal 34% des letzten Bruttogehaltes.

**Sofern 3 - 6 Stunden tägliche Arbeit in einer beliebigen Tätigkeit möglich sind, beträgt die Rentenhöhe nur noch 17% des letzten Bruttogehaltes.**

Sind mehr als 6 Stunden tägliche Arbeit in einer beliebigen Tätigkeit möglich, besteht überhaupt kein Rentenanspruch!

**Eine Berufsunfähigkeitsversicherung bewahrt vor dem Weg in das soziale Abseits!**

Sie wird als eigenständige Risikoversicherung abgeschlossen und bietet eine vollwertige Absicherung gegen die finanziellen Folgen einer Berufsunfähigkeit.

Vollständige Berufsunfähigkeit liegt vor, wenn der Versicherte infolge Krankheit, Körperverletzung oder Kräfteverfalls, für eine bestimmte Zeit außerstande sein wird, seinen Beruf auszuüben. Die weitere Beitragszahlung für den Vertrag entfällt.

Bei führenden Anbietern wird auf die Verweisung auf beliebige oder zumutbare Tätigkeiten verzichtet. Es gilt weltweiter Versicherungsschutz.

Da im Schadensfall keine weiteren Beiträge mehr in die gesetzliche Altersrentenversicherung mehr eingezahlt werden können, wird im

Ruhestand nur eine entsprechend geminderte Altersrente gezahlt. Um hier vorzusorgen, **empfiehlt sich ergänzend der Abschluss einer zusätzlichen Renten- und/oder Lebensversicherung.**

**Die Beiträge hierfür werden im Berufsunfähigkeitsfall vom Versicherer weitergezahlt.**

**Die Krankenversicherung zahlt während der nötigen Behandlung nur etwa 70% des Nettogehaltes.**

Durch Abschluß einer privaten Krankentagegeldversicherung kann die entstehende Lücke (immerhin ca. 30%!) schon für einen sehr geringen Beitrag sicher geschlossen werden.

[Die genannten Zahlen und Daten sind Näherungswerte]



*Barbara Bleicher*  
Fachanwältin für Arbeitsrecht  
Tel. 06081 - 44 63 06

*Markus Jean Himmler*  
Versicherungskaufmann  
Tel. 069 - 300 89 405

# ZUP\* die Dritte

**\* Zuverlässigkeitsüberprüfung von Mitarbeitern in Luftfahrtunternehmen**

Auf der Grundlage von § 29 d Luftverkehrsgesetz in Verbindung mit der Luftverkehr - Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung werden derzeit (und in Zukunft jährlich) alle Personen überprüft, die in Ausübung ihrer beruflichen Tätigkeit regelmäßig Zugang zu den nicht allgemein zugänglichen oder sicherheitsempfindlichen Bereichen des Flughafengeländes haben.

Die Luftfahrtbehörden entscheiden dann darüber, welchen Personen die Berechtigung zum Zugang erteilt werden kann oder welchem gegenüber diese zu widerrufen ist. Hierzu werden die Mitarbeiter/innen einer Zuverlässigkeitsüberprüfung unterzogen = ZUP.

Bereits im Rahmen der VL-Info Aktuell im Juni 2002 hatten wir eine ausführliche Besprechung der Problematik der Zuverlässigkeitsüberprüfung veröffentlicht. Diese ist unter [www.vluffahrt.de](http://www.vluffahrt.de) -VL Home – Aktuell – Sonderinfo zur ZUP zu finden. Im Dezember 2002 wurde Ihnen dann der aktuelle Stand berichtet.

Auf Grund vieler Nachfragen weisen wir an dieser Stelle nochmals hierauf hin und informieren gerne über unsere Aktivitäten.

Wir hatten Ihnen berichtet, dass von der VL unterstützt eine Verfassungsbeschwerde beim Bundesverfassungsgericht anhängig gemacht wurde. Es sollte erreicht werden, dass die Verfassungsmäßigkeit der ZUP überprüft wird, da uns diese in vielen Punkten verfassungswidrig erscheint.

Leider wurde diese Verfassungsbeschwerde nicht zur Entscheidung angenommen und als unzulässig verworfen.

Damit sind wir auf den beschwerlichen und zeitaufwendigen Weg durch die Instanzen angewiesen. Aber auch dies kann uns nicht wirklich abschrecken. Es wurde das Gutachten eines renommierten Experten in Auftrag gegeben. Dieses soll nun als Grundlage für Präzedenzfälle dienen und die Diskussion mit den Entscheidungsträgern weiter voran bringen.

Einen Etappensieg haben wir in Bezug auf die Problematik Datenschutz errungen. Die Datenschutzbeauftragte des Landes Nordrhein-Westfalen hat bestätigt, dass die Speicherung von Mitarbeiterdaten aufgrund der Antragstellung gemäß § 3 Abs.1 LuftVZÜV nur dann datenschutzrechtlich unbedenklich sei, wenn diese Daten in einem gesonderten System gespeichert und verarbeitet werden. Zugang dürfen nur der Systemadministrator und die überprüfende Behörde haben.

Unsere Empfehlung nach den bisherigen Erfahrungen:

Sollten Sie im Rahmen ihres ZUP-Verfahrens von der Luftfahrtbehörde eine Aufforderung zur Stellungnahme erhalten, setzen Sie sich bitte unverzüglich mit der VL in Verbindung, bevor Sie Erklärungen gegenüber der Luftfahrtbehörde abgeben. Jedwede ab diesem Zeitpunkt erteilte Auskunft kann zu rechtlichen Nachteilen für Sie führen.

*Geschäftsführerin VL  
Barbara Bleicher*



# MITGLIEDERZUWACHS BEI CONDOR

In den letzten Wochen während der Tarifrunde haben über vierzig Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für sich entschieden, den gewerkschaftlichen „Dornröschenschlaf“ im Hause CONDOR am Boden zu beenden.

Wir begrüßen alle neuen Kolleginnen und Kollegen ganz herzlich in der Doppelmitgliedschaft Vereinigung Luftfahrt e.V. (VL) und Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di). Wir freuen uns auf ihre aktive Mitgestaltung in der Kooperation aus Gewerkschaft und Berufsverband.

Die ab 2005 vereinbarte eigene tarifpolitische Neuausrichtung der CONDOR und CONDOR Berlin unter dem Dach der AVH (Arbeitsrechtliche Vereinigung Hamburg) und die notwendigen Nachverhandlungen aus der Schlichtung sollen und wollen die wenigen alten ver.di - und die vielen neuen ver.di – und ver.di / VL – Mitglieder mitgestalten.

Bereits am 10. März 2003 wurde in einer Mitgliederversammlung die neue ver.di – Tarifkommission CONDOR-Boden gebildet.

Ihr gehören die ver.di - Mitglieder  
Annemarie Maiwald (Verkehrszentrale / Dispatch),  
Hans-Dieter Ries-Züchner (IT-Management),  
Jürgen Walther (GBR-Vorsitzender) und  
Uwe Strohschön (Betriebsleitung München) sowie die beiden VL/ver.di – Mitglieder  
Hans-Herbert Wunder und  
Torsten Pehns (beide Verkehrszentrale / Dispatch) an.

In der nächsten Sitzung des VL-Bundesvorstandes werden wir aus dem Kreise der neuen Mitglieder Ansprechpartner(innen) für den Bereich der CONDOR / CONDOR Berlin benennen, die die Kommunikation zwischen der Organisation und den Mitgliedern vor Ort übernehmen werden.

*Werner Langendörfer*

# Der Aufsichtsrat

**Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser!**

---

"Schwarze Autos, Fenster abgedunkelt, Gestalten in dunklen Anzügen. Hinter verschlossenen Türen werden Sitzungen und Konferenzen abgehalten, alles unter Ausschluss der Öffentlichkeit. Eine kleine gierige Clique bereichert sich auf Kosten der Mehrheit der Menschen eines Landes."

So oder so ähnlich stellen sich viele von uns Aufsichtsräte vor. Korrupt, faul, dumm und nur ein Ziel vor Augen, schnell und ohne große Anstrengung Tantiemen abzukassieren.

Dieser Eindruck kommt nicht von ungefähr. Gerade in letzter Zeit in der doch sehr viele börsenorientierte Unternehmen Konkurs angemeldet haben. In allen dieser Unternehmen gab es einen Aufsichtsrat. Ein Rat also, der über die Geschäftsgebaren des Vorstandes wachen soll. Und diese Räte haben versagt, könnte man meinen. Sicherlich ist es auch so. Nicht kritisch nachgefragt, nicht den notwendigen Sachverstand, zu sehr der Visionen von Vorständen folgend, grenzenloses Vertrauen etc., etc., haben zu diesen Fehleinschätzungen geführt. Wenn man das liest, kann man sich zu Recht die Frage stellen, ob es überhaupt sinnvoll ist, Menschen mit der Aufgabe zu betrauen, Vorstände zu kontrollieren, wenn unter Umständen die Ergebnisse so sein könnten wie oben beschrieben.

Trotzdem meine ich „Ja“.

Wenn man seine Aufgaben ernst nimmt, wenn man den Sachverstand hat und wenn man kritisch mit den Vorständen umgeht, die man als Aufsichtsrat kontrollieren soll.

## **Die Aufgabe des Aufsichtsrates ist es:**

- **Den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens regelmäßig zu beraten und - was ganz wichtig ist -, zu überwachen.**
- **Bei Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen, mit einzubinden.**
- **Der Aufsichtsrat bestellt und entlässt die Mitglieder des Vorstandes und er soll auch gemeinsam mit dem Vorstand für eine langfristige Nachfolgeplanung sorgen.**

Über die Geschäftsordnung hinaus ist die Bildung von Ausschüssen möglich, um spezifische Gegebenheiten des Unternehmens fachlich qualifiziert zu behandeln. Hierzu gehört u.a. Strategie des Unternehmens, Vergütung der Vorstandsmitglieder, Investitionen und Finanzierungen. Wichtig ist auch zu wissen, dass die Mitglieder des Aufsichtsrates ausschließlich dem Unternehmensinteresse verpflichtet sind und bei all ihren Entscheidungen keine persönlichen Interessen verfolgen dürfen.

Sollte dies jedoch einmal der Fall sein, dass ein Interessenskonflikt vorliegt, dann muss dies gegenüber dem Aufsichtsrat offengelegt werden. Ein ganz wichtiger Punkt ist auch, dass jedes Mitglied des Aufsichtsrates mit seinem persönlichen Vermögen haftet. Diese Haftung beschränkt sich auf Entscheidungen, die wissentlich dem Unternehmen Schaden zufügen soll. Dass der Aufsichtsrat den Jahresabschluss eines Unternehmens kritisch überprüfen soll und muss ist selbstredend.

Also ist es wichtig, **kritische und mit dem notwendigen Sachverstand** ausgestattete Aufsichtsräte zu wählen, damit diese ihre Aufgabe wie oben beschrieben wahrnehmen können, damit nicht der Eindruck entsteht, dass dunkle schwarze Männer hinter verschlossenen Türen dunkle Geschäfte betreiben.

Sprechen Sie mit Ihren Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat über seine Aufgaben und sein Tun. Hinterfragen Sie die Entscheidungen, denn er ist Ihrem und dem Interesse des Unternehmens verpflichtet.

*Ein Mitglied der VL*

---

Vergütung Boden

KONZERN DEUTSCHE LUFTHANSA AG ohne LSG

VTV Nr. 40

ab 1. Januar 2003

VTV 40A	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	S1	S2
Eingangswert	1467,55	1515,50	1605,22	1691,55	1757,30	1840,86	1929,25	2062,15	2162,84	2255,98	2350,52	2442,31	2546,43	2706,74	2705,35	2818,38	3148,77
Endwert	1799,11	1854,59	2064,89	2166,26	2292,31	2534,13	2780,70	2913,59	3021,81	3130,07	3262,27	3384,20	3488,33	3663,66	3918,50	4304,83	4811,75
Steigerungsbetrag	30,59	31,27	42,34	43,71	49,23	63,73	78,18	78,18	78,82	80,18	83,60	86,34	86,34	87,67	111,09	139,33	
Prozent Steigerung	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	

ab 1. Oktober 2003

VTV 40B	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	S1	S2
Eingangswert	1493,97	1542,76	1634,11	1722,00	1788,93	1874,00	1963,98	2099,27	2201,77	2296,59	2392,83	2486,27	2592,27	2755,46	2754,05	2869,11	3205,45
Endwert	1831,49	1887,97	2102,06	2205,25	2333,57	2579,74	2830,75	2966,03	3076,20	3186,41	3320,99	3445,12	3551,12	3729,61	3989,03	4382,32	4898,36
Steigerungsbetrag	31,14	31,83	43,10	44,50	50,12	64,88	79,59	79,59	80,24	81,62	85,10	87,89	87,89	89,25	113,09	141,84	
Prozent Steigerung	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	

ab 1. Mai 2004 bis 31. Dezember 2004

VTV 40C	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	S1	S2
Eingangswert	1511,90	1561,29	1653,72	1742,66	1810,40	1896,49	1987,55	2124,46	2228,19	2324,15	2421,54	2516,11	2623,38	2788,53	2787,10	2903,54	3243,92
Endwert	1853,47	1910,63	2127,28	2231,71	2361,57	2610,70	2864,72	3001,62	3113,11	3224,65	3360,84	3486,46	3593,73	3774,37	4036,90	4434,91	4957,14
Steigerungsbetrag	31,51	32,21	43,62	45,03	50,72	65,66	80,55	80,55	81,20	82,60	86,12	88,94	88,94	90,32	114,45	143,54	
Prozent Steigerung	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	



### Beitrittserklärung

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

Name:	_____	Vorname:	_____
PLZ:	_____	Wohnort:	_____
Strasse:	_____	Hausnummer:	_____
Geb.-Datum:	_____	Telefonnummer:	_____
Beschäftigt als:	_____	E-Mailadresse:	_____
Betrieb:	_____	Dienststelle:	_____
Eintritt ab:	_____	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:	_____	Vorname:	_____
PLZ:	_____	Wohnort:	_____
Strasse:	_____	Hausnummer:	_____
Geb.-Datum:	_____	Telefonnummer:	_____
Beschäftigt als:	_____	E-Mailadresse:	_____
Betrieb:	_____	Dienststelle:	_____
Eintritt ab:	_____	Beitragshöhe:	_____
Krankenkasse:	_____	Beitragsverhältnis:	Ver.di 3/4 VL 1/4

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

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

Kontonummer	_____	bei:	_____
in:	_____	BLZ:	_____
Kontoinhaber:	_____	Datum:	_____

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

Diese Daten werden EDV-mäßig gespeichert

### Impressum

Die VL-Info ist ein Informationsblatt der Vereinigung Luftfahrt für Mitarbeiter in der Luftfahrt.

Die VL-Info erscheint unregelmäßig in einer Auflage von 3500 Exemplaren. Angestrebt wird eine viermalige Ausgabe pro Jahr.

Redaktionsleitung:  
Werner Zielina

Redaktion:  
Reinhard Bind, Bernd Michel,  
Heinz-Werner Langendörfer,  
Jürgen Rakowski, Brigitte Will-  
roth, Werner Zielina

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 912

Gesamtherstellung:  
E+K, Ettner und Karst  
Stockstädter Straße, Riedstadt