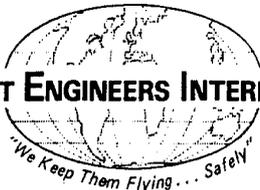


VEREINIGUNG
LUFTFAHRT

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL



INFO

Oktober

1998

Nr. 2

Herausgegeben von der Vereinigung Luftfahrt e.V.
64521 Gross-Gerau, Adolf-Kolping Straße 4
Telefon: 06152/82699 Telefax: 06152/3049
Seit 1994 Mitglied der AEI (Aircraft Engineers International)

Freie Marktwirtschaft auf europäisch...

Europa schließt sich immer mehr zusammen. Unternehmen schließen sich gar auf weltweiter Basis zusammen.

Da muß es doch etwas zu regeln geben. Bei der Gründung der europäischen Bürokratie hat mit Sicherheit die gefürchtete, deutsche Bürokratie Pate gestanden.

Wie anders ist es zu erklären, daß sich diese Bürokratie in immer mehr Bereiche einmischt. Sicherlich ist es richtig, daß sich die EU-Bürokraten auf geltendes Recht stützen, wie dieses allerdings von Zeit zu Zeit ausgelegt wird, ist schon einigermaßen haarsträubend.

Da werden nicht nur Vorschriften zur „Vereinheitlichung von Uniformen für die Feuerwehr“, oder Vorschriften über „Größe und Farbe von Erdbeeren“ erlassen, da mischt sich diese Bürokratie auch massiv in die freie Marktwirtschaft ein.

Vor einiger Zeit haben sich die Kommissare in Brüssel die Airlines in Europa vorgenommen.

Ein Gutachten wurde erstellt, welches nicht nur die British Airways, sondern auch den Verbund der Deutschen Lufthansa, SAS und United betrifft.

Darin wird festgestellt, daß die Allianz von DLH, SAS und UA an manchen Drehkreuzen marktbeherrschend ist.

Bei der Gründung der europäischen Bürokratie hat mit Sicherheit die gefürchtete, deutsche Bürokratie Pate gestanden.

Dies würde somit gegen Artikel 85 des EG-Vertrages verstoßen. Man

hat sich deshalb „geeignete Mittel“ einfallen lassen um, „...die Zuwiderhandlung abzustellen“:

Die Allianz aus LH, SAS und UA soll beispielsweise 108 Zeitfenster (Slots), an interessierte Mitbewerber abtreten.

Es darf nicht sein, daß die Allianz mehr als 45% der Frequenzen auf einer Strecke bedient. Dies gilt auch, wenn die Frequenzen erhöht werden.

Gibt es auf der betroffenen Strecke mehr als einen Anbieter, dann stehen der Allianz 50% der Frequenzen zu.

Die Regelungswut geht gar soweit, daß sich die so gerupften Airlines der Allianz auch noch um die notwendigen Landeslots bemühen müssen.

Zitat aus der Behördenschrift hierzu: „...so hat die Allianz diese Zeit-

nischen (Landeslots in USA) einschließlich der erforderlichen Flughafeneinrichtungen nach denselben Modalitäten wie in Frankfurt zur Verfügung zu stellen.“

Für Lufthansa würde das bedeuten, daß auch die erforderlichen Flughafenanlagen dem neuen Nutzer überlassen werden müssen.

Dies halten wir für rechtlich sehr bedenklich. Da dies auch auf unseren Allianzpartner United zutrifft, darf **man gespannt sein, wie europäisches Recht in den USA umgesetzt wird.**

Noch ein Wort zu den betroffenen Slots: Die dürfen natürlich auch nicht an einen Partner oder an eine Airline die im Auftrag fliegt abgegeben werden.

Damit ist der gemeinsame Flug mit Lauda Air (Wien - München - Miami), betroffen.

Im Dekret aus Brüssel heißt es dazu lapidar: „**Lufthansa muß ihre Code-Sharing-Vereinbarung mit Lauda Air für die Strecke Wien - München - Miami innerhalb von drei Monaten nach Anwendbarkeit der zur Abstellung der Zuwiderhandlung geeigneten Mittel beenden.**“

Ein Verkauf der Slots ist auch nicht möglich. Hier vertritt British Airways eine andere Meinung. Sie will ihre Slots verkaufen und man sehe und staune, nicht nur die britische Regierung steht ihrer Airline hier zur Seite.

Als kleiner Trost nach Lektüre der Brüsseler Verordnung bleibt übrig: Sollte sich keine Airline finden, um die so frei gemachten Slots in Anspruch zu nehmen, verbleiben diese bei der Allianz.

Darüber hinaus will die Kommission auch in das Buchungssystem eingreifen.

Sollte auf der ersten Bildschirmseite der Buchungssysteme eine Allianzverbindung zwei Bildschirmzeilen in Anspruch nehmen, so würde dies dazu führen, daß

„...die erste Bildschirmseite für Strecken mit hoher Flugdichte gänzlich überfüllt ist“. Deshalb behält sich die Kommission vor, dies so zu verändern, daß nur noch in einer Bildschirmzeile die Anzeige erscheint.

Regulierung vom Feinsten...

Vielfliegerprogramme der Allianz sind der EU-Kommission ebenfalls ein Dorn im Auge.

So hat man LH-SAS-UA die Wahl gestellt, **entweder ihre Vielfliegerprogramme für Strecken nach Skandinavien und die USA nicht zusammenzulegen, oder andere Fluggesellschaften an diesem Programm zu beteiligen.**

Auch will die Kommission in die Vergütung der Reisebüros eingreifen:

Es wird erklärt, daß jede Vergütung auszuschließen ist, die auf umsatzabhängige Staffelung basiert.

Das hört sich so an, daß ein Reisebüro, daß im Monat 10 Flugscheine verkauft, pro Flugschein genauso viel Provision erhält, wie ein Reisebüro das 10000 Flugscheine verkauft.

Alles im allem halten wir diese Gedanken der Kommission in Brüssel für sehr bedenklich und einen schweren Eingriff in die freie Marktwirtschaft.

Dachten wir doch, daß die Zeiten der Planwirtschaft mit dem Fall des Ostblocks beendet seien...

Die Vereinigung Luftfahrt hat deshalb in einem Schreiben an den zuständigen EU-Kommissar van Miert Ihren Unmut darüber zum Ausdruck gebracht.

Sehen wir doch mit dieser Maßnahme massiv Arbeitsplätze in der deutschen Luftfahrt gefährdet.

Besonders die Mitarbeiter der Lufthansa haben durch Verzicht an Einkommen massiv dazu beigetragen, daß ihre Airline so gut für den Wettbewerb gerüstet ist. Aus der Verantwortung gegenüber unseren Mitgliedern fordert deshalb die Vereinigung Luftfahrt:

Hände weg von unseren Arbeitsplätzen! Wir sind nicht der Ansicht, daß man die Erfolgreichen bestrafen und die Maroden mit Milliarden beschenken sollte.



Werner Zielina
VL-Bundesvorsitzender

An die
Europäische Kommission
GDIV/D2
Rue de la Loi 200
B-1049 Brüssel
Herrn Kommissar Karel van Miert

Frankfurt, 29. August 1998

Betrifft: IV/36201 (Wettbewerbsbeschränkungen gegen die Deutsche Lufthansa und ihrer Allianzpartner)

Sehr geehrter Herr van Miert,

mit Bestürzung und großem Entsetzen hat der Bundesvorstand der Vereinigung Luftfahrt zu Kenntnis genommen, daß Sie eine für die Beschäftigten der Lufthansa und ihrer Allianzpartner äußerst bedrohliche Entscheidung getroffen haben.

Als Berufsverband, der die Interessen der Beschäftigten in der Zivilluftfahrt vertritt, protestieren wir gegen diese, aus unserer Sicht, überflüssige als auch ungerechte Maßnahme. Eine Dominanz der Star Allianz im Nordatlantikverkehr ist bei einer genauen Betrachtung der Anbieter von deutschen Flughäfen nicht zu erkennen.

Alleine vom Frankfurter Flughafen aus bieten vierzehn verschiedene Fluggesellschaften Ihre Dienste auf den nordamerikanischen Kontinent an. Hier von einer drohenden Monopolstellung der Deutschen Lufthansa und ihrer Allianzpartner zu reden entbehrt somit jedweder Grundlage. Die von Ihnen vorgeschlagenen Maßnahmen wie beispielsweise Slotabgabe ohne finanzielle Gegenleistung, Einschränkung der Vielfliegerprogramme, Beendigung des Code-sharings mit Lauda-Air und vielem mehr, sind unserer Meinung nach ein nicht zu rechtfertigender Eingriff in den freien europäischen Wettbewerb. Es ist nicht zu sehen, daß solche Maßnahmen in anderen, nicht europäischen Ländern, wie z.B. den Vereinigten Staaten von Amerika, auch nur ansatzweise angedacht werden würden.

Im Unterschied zu anderen, industriellen Zusammenschlüssen, die in der Tat eine Monopolstellung zur Folge haben könnten, befindet sich die Deutsche Lufthansa mit Ihren Allianzpartnern im freien Wettbewerb mit anderen, vergleichbaren Bündnissen. Im Endergebnis dieses Wettbewerbes profitieren nicht nur die Belegschaften der teilnehmenden Fluggesellschaften, sondern auch die Verbraucher im europäischen Markt. Als Beleg hierfür sind die ständig sinkenden Beförderungspreise, hier vor allem im Nordatlantikverkehr, zu sehen.

Als Bestrafung sehen wir diese Maßnahme vor allem für die Deutsche Lufthansa.

Während der Golfkrise kam diese Gesellschaft gänzlich ohne staatliche Fördermittel, wie sie heute noch an europäische Fluggesellschaften mit Billigung der EU-Kommission entgegen aller Vernunft ausgeschüttet werden, aus eigener Kraft aus der finanziellen Talsohle heraus.

In dieser Zeit waren es gerade die Beschäftigten der Deutschen Lufthansa, die durch große finanzielle Opfer diese Fluggesellschaft wieder wettbewerbsfähig machten.

Im Hinblick auf die immer wieder angeprangerten Fördermittel, wie z.B. für Air France, Alitalia u.a., fühlen sich die Kolleginnen und Kollegen nicht nur ungerecht behandelt sondern hintergangen.

Es entsteht bei ihnen der Eindruck, daß der Erfolgreiche bestraft wird.

Ein solche Entscheidung ist daher für die Akzeptanz der Europäischen Union innerhalb der Arbeitnehmerschaft nicht nur nicht förderlich, sondern sogar schädlich.

Wir fordern Sie deshalb auf, diese Wettbewerbsbeschränkungen im Interesse aller betroffenen Fluggesellschaften und deren Arbeitnehmer, als auch des europäischen Miteinanders, zurückzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Werner Zielina
Bundesvorsitzender
Vereinigung Luftfahrt

gez.
Frank Schott
stellvertr. Bundesvorsitzender
Vereinigung Luftfahrt

Frankfurt Rhein/Main muß ausgebaut werden

Der Frankfurter Flughafen gerät heute in Spitzenzeiten bedenklich nah an den Rand seiner Kapazität.

Durch bestimmte technische Veränderungen ist eine geringfügige Erhöhung der Kapazität möglich. Langfristig jedoch kommt man nicht um die Beantwortung der Frage herum, den Flughafen auf hohem Niveau stagnieren zu lassen, (falls dies überhaupt funktioniert...) oder eine zusätzliche Landebahn in Betrieb zu nehmen.

Die Stagnation auf hohem Niveau verbietet sich von selbst, ist doch die Luftfahrt eine Wachstumsbranche, die mit Begriffen wie „gebremsten Wachstum“ oder „Kapazitätsanpassung nach unten“ überhaupt nichts anfangen kann. Lediglich in Zeiten von schweren Wirtschaftskrisen oder Kriegen, sind solche Begriffe mit all ihren verheerenden Folgeerscheinungen offenbar geworden.

Als "Jobmaschine" hat sich der Flughafen in der Vergangenheit schon hervorragend bewiesen. Insofern ist die Betrachtung eines Flughafenbaus auch aus diesem Blickwinkel erforderlich. Wenn man bedenkt, daß 10% des Bruttosozialproduktes der Bundesrepublik im Rhein-Main-Gebiet erzeugt wird, ist dies schon sehr beeindruckend.

Werden 1000 Arbeitsplätze am Flughafen Frankfurt geschaffen, - so eine Untersuchung - dann bedeutet das, daß in der Region bis zu 4000 weitere Arbeitsplätze entstehen. Heute bereits beschäftigt der

Flughafen ca. 57000 Arbeitnehmer und die Tendenz ist weiter steigend.

Vorhersagen rechnen mit ca. 60 Millionen Passagiere im Jahr 2010.

Um diese Kapazitäten zu bewältigen, wird der Flughafen mit seinen drei Bahnen, wovon eine nur als Startbahn dient, weit überfordert sein.

Um für die Zukunft gerüstet zu sein, möchte die FAG die Kapazität des Flughafens erweitern.

Dazu wurden folgende Szenarien vorgestellt.

1. Den Bau einer Landebahn von 2600mtr.Länge im Norden des Flughafens.

2. Einbeziehung des Flughafen Erbenheim in die Kapazitätserweiterung.

Die Nordbahn würde mit einer Anbindung über die Autobahn am Flughafen angeschlossen werden.

Von den Airlines wird eindeutig die neue Landebahn im Norden favorisiert. Die FAG hingegen sieht beide Vorschläge als gleichrangig an.

Schon regt sich Widerstand innerhalb der betroffenen Gemeinden, Umweltverbände und Bürgerinitiativen. Als Gegenargumente werden das bedrohte Wassereinzugsgebiet, die Vernichtung von Wald und die Lärmbelästigung angeführt.

Es darf jedoch nicht außer acht

gelassen werden, daß der Frankfurter Flughafen im Wettbewerb mit London, Amsterdam und Paris steht.

Ein Ausbau des Flughafens Frankfurt wird von der Vereinigung Luftfahrt als unumgänglich angesehen. Im Interesse für die Zukunft der Arbeitsplätze am Frankfurter Flughafen und hier insbesondere für die Arbeitnehmer der Deutschen Luft-hansa.

Sich in Zeiten der zunehmenden Globalisierung im Luftverkehr gegen den Ausbau des Flughafens zu entscheiden, hätte verheerende Folgen für die Beschäftigten dieser Industrie.

Ein Abwandern wichtiger, großer Airlines wäre die Folge. Wenn man bedenkt, daß ca. 800000 Menschen vom Flughafen Frankfurt direkt oder indirekt profitieren, ist eine positive Entscheidung für den Ausbau schon vorgegeben.



Reinhard Bind
VL-Beiratsvorsitzender

Wechsel im Betriebsratsvorsitz bei der Lufthansa AG in Frankfurt

Nachdem der bisherige Betriebsratsvorsitzende Felix Stahlke im Juli aus persönlichen Gründen von seinem Amt zurückgetreten war, wurde in der ordentlichen Sitzung des Betriebsrats der Deutschen Lufthansa AG in Frankfurt eine Nachwahl notwendig.

In diesem Betriebsrat war nach der Wahl 1997 die bewährte Koalition zwischen ÖTV und DAG fortgesetzt worden.

Die Frankfurter Vertrauensleute der ÖTV hatten in ihrer Sitzung am 3. August 1998 Werner Langendörfer (VL/DAG) einstimmig zur Kandidatur vorgeschlagen.

In der Betriebsratssitzung am 12.8.1998 wurde Werner Langendörfer gegen Joachim Bock (Unabhängige Lufthanseseaten) mit fraktionsübergreifender Mehrheit als neuer Vorsitzender für den Stations- und Basis-Betrieb in Frankfurt gewählt.

Seine Wahl ist eine Bestätigung der

guten Zusammenarbeit zwischen ÖTV und DAG, nicht nur auf Tarif- sondern auch auf der Betriebsebene, und setzt einen neuen Trend in der gemeinsamen gewerkschaftlichen Stärke.



Werner Langendörfer war in der letzten Amtszeit bereits stellvertretender Vorsitzender.

Damals betätigte er sich schon als Be-

triebsausschuß-Vorsitzender und nimmt auch seit Beginn der laufenden Periode diese Aufgabe wahr.

Seine Maxime ist die Einbindung der Betriebsräte aller Fraktionen in die Optimierung des Mitbestimmungsauftrags zur Vertretung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Er wird diesen Auftrag sicher auch im neuen Amt konsequent weiterführen, wenngleich sich die bevorstehenden schwierigen Aufgaben ohne den gewerkschaftlichen Rückhalt der DAG und der ÖTV nicht optimal lösen lassen werden.

Die Redaktion wünscht Werner Langendörfer eine glückliche Hand, weiterhin das nötige politische Fingerspitzengefühl und viel Erfolg in seinem neuen Amt.

Marc Traut

Kommentar von Dave Morrison, AEI Public Relation Chairman

Neue Flugzeugbestellungen, volle Flughafenhallen, überfüllter Luftraum und Slotverknappung, sie deuten alle auf eine expandierende und sich entwickelnde Industrie hin. Ein sehr großer Teil dieser Entwicklung verursacht jedoch einen rapide wachsenden Wettkampf, er reduziert die Gewinne und verursacht starke Kostensenkungsprogramme. Durch den Prozess der Kostensenkung wurden bereits viele unnötige Kosten abgebaut. Hardware und Brennstoff bleiben unvermeidbare Kosten. Die Bereiche, bei denen nach wie vor Kosten gesenkt werden sollen, sind die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten.

Am Ende einer solchen Entwicklung werden diese Bedingungen nur noch durch „Angebot und Nachfrage“ definiert.

Es gibt noch einige andere Faktoren, die in Betracht gezogen werden müssen. Es wird immer wieder Menschen geben, die mit ihrer Qualifikation und Fertigkeit

zu niedrigeren Arbeitsbedingungen arbeiten müssen, und es wird auch ein Management geben, welches diese Arbeitskräfte einstellt. Die Fremdvergabe von Arbeiten an „Low Cost Companies“ ist ein einfacher Weg Kosten zu sparen.

Das Management muß jedoch immer wieder daran erinnert werden, daß solche Prozesse mit Sicherheit dazu führen, daß das Zusammengehörigkeitsgefühl der Belegschaft verloren geht. Die Auswirkungen auf die Moral und die Loyalität sind katastrophal.

Moral und Loyalität haben bei den Buchhaltern keinen Wert, und sie erscheinen auch nicht als Gewinn in einer Bilanz. Bei jedem Schritt, den man im Leben macht, sind sie jedoch wichtig. In einer Dienstleistungsindustrie sind sie sogar lebenswichtig. Diese Moral wird durch ein Gefühl der Zusammengehörigkeit, der Sicherheit und der Vorhersehbarkeit erzeugt. Man kann sogar sagen, daß es

sich hierbei um grundlegende menschliche Bedürfnisse handelt. Moderner Management-Stil liegt jedoch in einem direkten Konflikt mit solchen Bedürfnissen. Geschäftsbedürfnisse sind sehr real, genau so wie die menschlichen Bedürfnisse, deshalb muß dort ein Ausgleich geschaffen werden.

Dave Morrison,

AEI Public Relation Chairman

Anmerkung der Druckerei

Offsetpapier ist ein Naturprodukt, bestehend aus Zellstoff, Holz und Kaolin, und hat somit keine schädigenden Einflüsse auf die Umwelt; ebenso die Druckfarbe, bestehend aus Ruß und Firnis.

ÖTV/DAG - Zusammenarbeit im Tarifbereich des Lufthansa-Konzerns

Die 1997 begonnene Zusammenarbeit zwischen der Gewerkschaft DAG und ÖTV wird in Arbeitsgruppen, die zu bestimmten Tarifprojekten gegründet wurden, weitergeführt und mit konkreten Zielstellungen versehen.

Im Frühjahr wurde zwischen DAG und ÖTV verabredet, daß die Forderungen zur Vergütungsrunde 1999 gemeinsam beschlossen werden sollen. **Erstmals soll auch gemeinsam mit dem Arbeitgeber verhandelt werden.** Zur ersten Beratung dieser gemeinsamen Forderungen trafen sich die Bundestarifkommission der ÖTV und die Große Tarifkommission den DAG am 25. September in Kelsterbach.

Im Bereich des Bodenpersonals des Lufthansa-Konzerns bereiten gemeinsame Arbeitsgruppen in einer Reihe von Zusammenkünften die Möglichkeiten zur Verhandlung eines neuen Entgelt-Rahmentarifvertrages (ERTV) vor. Vom 8. bis 10. Juni fand in Alsfeld die Eröffnungsveranstaltung hierzu statt, die von Ilona Ritter, Werner Langendörfer und Dirk Langer als erfolgreicher Beginn gewertet wurde.

Professor Gaugler von der Universität Mannheim hat dort als anerkannter Experte über Arbeits- und Leistungsbewertung referiert. Er war bereits von der ÖTV bei der Neugestaltung der Entgeltstruktur beim TÜV eingesetzt worden und genießt auf Arbeitgeberseite ebenfalls einen guten Ruf.

Wir haben uns in Alsfeld mit der ÖTV auf folgendes Vorgehen verständigt:

1. Die Arbeitsgruppen der ÖTV und VL/DAG erarbeiten die Bau-

steine eines Entgelt-Rahmentarifvertrages (ERTV) und die Grundsätze zur Struktur eines Entgelt-Tarifvertrages (ETV) als Gesamtpaket.

2. Arbeitsergebnisse werden dann innerhalb der Tarifkommission beraten und anschließend in der Mitgliedschaft diskutiert.

3. Nach Abschluß dieser Diskussions- und Beratungsphase sollen die Verhandlungen über eine ERTV mit einem Anhang „Leistungsbezogene Komponenten“ mit dem Arbeitgeber beginnen. Auf die bisherige Regelung- und Interpretationsvereinbarung zum VRTV soll ganz verzichtet werden.

4. Danach soll die Verhandlung zu einer Struktur eines neuen ETV aufgenommen werden. Nach unseren bisherigen Vorstellungen wollen wir mit deutlich weniger Zeitstufen (mit geringeren DM-Beträgen) zugunsten von wesentlich höheren Umgruppierungsbeträgen und der parallelen Einführung einer Leistungskomponente ohne Absenkung der heutigen Endwerte der Vergütungstabelle zurechtkommen.

5. Nach hoffentlich erfolgreichem Abschluß der Verhandlungen zum ERTV und ETV werden die daraus ggf. notwendigen Anpassungen im Manteltarifvertrag und anderen Tarifverträgen vorzunehmen sein.

6. Unsere Verhandlungsabsicht setzt voraus, daß es keine Kompensate mit anderen Tarifverträgen geben wird.

Nach intensiver, interner ÖTV/DAG-Vorbereitung am 29. Juni fand am Folgetag eine 1. Gesprächsrunde mit FRA PT (Arbeitgebervertreter) und hochkarätigen Vertretern der Technik, Fracht und LSG in Seeheim statt. Die überraschend harmonische Runde erzielte nach aus-

föhrlichen Darstellungen von Ilona Ritter und Andreas Hess weitestgehend Einvernehmen über die genannte Vorgehensweise und Zielsetzung. Auf die von uns geforderte Datenlieferung reagierten die Arbeitgeber zögerlich und favorisierten stattdessen einen ständigen Berater aus Ihren Reihen in unseren Arbeitsgruppen.

Erste Arbeitsergebnisse sollen im November 1998 in einem erweiterten Kreis, der sich aus Mitgliedern der Tarifkommissionen von DAG und ÖTV zusammensetzt, diskutiert werden.

Eine andere Arbeitsgruppe hat Verhandlungen zum Tarifvertrag Altersteilzeit vorbereitet und die gemeinsamen Forderungen der ÖTV und DAG formuliert. Nachdem die beiden Tarifkommissionen darüber beschlossen haben, sollen Ende Oktober die Verhandlungen zwischen der Lufthansa und den Gewerkschaften zu diesem Thema beginnen.

Wir wissen, daß wir ein „Gebirge heben wollen“ - sehen aber in der geplanten Vorgehensweise die konsequente Fortsetzung unserer Tarifpolitik zur Änderung des Vergütungsrahmentarifvertrages, die seitens der VL/DAG schon seit 1986 angestrebt wird. Bei optimistischer Einschätzung gehen wir von einem Tarifabschluß im Herbst 1999 aus. Die Umsetzung auch von ggf. notwendigen Übergangsregelungen könnte zum 1.1.2000 erfolgen.

Wir werden weiter aktuell über konkrete Arbeitsergebnisse berichten.

Werner Langendörfer
VL-Arbeitsgruppe Tarif

Krankheit - Geldmangel - Verdienstauffallrisiko !?!



wer klärt auf ?



Aufgrund von Erfahrungen mit Problemfällen, die vielfach im Krankheitsfall die Gefährdung der eigenen Existenz und der Sozialstand bewirken, möchte ich hier einige erklärende Worte schreiben:

Trotz sozialer Absicherung kann es durch gesetzliche Regelungen und tarifliche Verpflichtungen bei der einzelnen Person zu ggf. erheblichen Geldeinbußen kommen.

Dieser Beitrag soll einerseits Informationen vermitteln, zum Überdenken der eigenen Lage anregen und Teilgefahren aufzeigen, die oft erst dann erkannt werden, wenn es für eine Vorsorge zu spät ist. Andererseits kann dieser Artikel aufgrund der individuellen Faktoren keine vollständige Beantwortung aller Fragen darstellen, aber Hinweise auf deren Lösung geben.

Es soll hier zunächst auf den Krankheitsfall eingegangen werden.

Wie jedem bewußt ist, bleibt bei einer Arbeitsunfähigkeit von bis zu sechs Wochen die volle Gehaltsfortzahlung nahezu unverändert bestehen.

Allerdings existiert schon hier eine Einschränkung hinsichtlich Steuer- und sozialversicherungsfreier Zulagen, wie z.B. Schichtzulagen etc.

Diese werden dann versteuert und können unter Umständen auch sozialversicherungspflichtig werden. Mit anderen Worten, der Geldbetrag für Ausgaben des Haushaltes wird kleiner! Bei längeren Krankheiten ist, je nach den persönlichen

Voraussetzungen, eine deutliche Gehaltseinbuße spürbar, die bis zur Existenzgefährdung und sozialem Abstieg führen kann.

Dabei muß beachtet werden, daß nicht nur eine zusammenhängende Erkrankung von sechs Wochen wirkt, sondern jede Folgekrankheit innerhalb von zwölf Monaten zusammengerechnet wird.

Nach einer Erkrankung ab dem 43. Tag erhalten Sie als Mitglied einer gesetzlichen Krankenversicherung ein Krankengeld von der Krankenkasse, das aufgrund gesetzlicher Verpflichtung wesentlich geringer sein wird als der Nettolohn.

Darüber hinaus gibt es durch den Manteltarifvertrag der DLH, als Teilüberbrückung der Versorgungslücke, noch einen Anspruch auf einen Krankengeldzuschuß durch den Arbeitgeber. Wie lange, wann und in welcher Höhe dieser Zuschuß gezahlt wird, hängt von sehr vielen individuellen Faktoren ab. So ist z.B. neben der Steuerklasse die Gehaltshöhe und die anrechenbare Dienstzeit im Unternehmen ausschlaggebend.

Krankengeldzuschuß wird Dienstzeitbezogen bei LH gezahlt:

2 Jahren	bis	9. Woche
3 Jahren	bis	12. Woche
5 Jahren	bis	15. Woche
8 Jahren	bis	18. Woche
10 Jahren	bis	26. Woche
15 Jahren	bis	39. Woche

Es ergibt sich jedoch eine weithin unbekanntere Versorgungslücke: Im Manteltarifvertrag §27 Absatz 3

(b) heißt es dazu:

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind selbst verpflichtet eine angemessene Krankentagegeldversicherung zur Existenzabsicherung abzuschließen, wenn die Höhe ihres Einkommens die Krankenversicherungspflichtgrenze übersteigt.

Die Ursache für diese Versorgungslücke liegt in der Berechnung des Krankengeldzuschusses des Arbeitgebers und dem von der Krankenkasse gezahltem Krankengeld, da sich die Berechnung auf den Krankengeld-Höchstsatz der gesetzlichen Pflichtkrankenkasse bezieht. Besonders ist hierbei zu bedenken, daß nicht nur die Perso-

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: Marc Traut

Redaktion:

Reinhard Bind, Bernd Michel, Heinz-Werner Langendörfer, Jürgen Rakowski, Hans-Peter Schwarz, Dietrich Kummer, Klaus Wohlmacher, Brigitte Willroth, Werner Zielina

Adresse:

Vereinigung Luftfahrt e.V.
Adolf-Kolping Straße 4
64521 Gross-Gerau
Telefon: 06152/82699
Telefax: 06152/3049
Eintragung bei Amtsgericht
Gross Gerau: VR 912

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

nen welche eine einmalige Benachrichtigung aufgrund der Überschreitung der Krankenversicherungshöchstgrenze erhalten haben hierunter fallen. Es gibt auch Personen, die durch Steuer- und sozialversicherungsfreie Zuschläge, wie z.B. Schichtzulagen monatsweise über bzw. unter die Höchstgrenze gelangen und dann ggf. entsprechenden Gefahren ausgesetzt sind.

Auch soll in diesem Artikel ein weiteres Risiko für besondere Berufsgruppen angesprochen werden. Für unsere Kolleginnen und Kollegen im fliegerischen Einsatz, könnte

sich zur Abdeckung der Risiken ggf. eine Berufsunfähigkeitsversicherung empfehlen. Neben dem obengeschilderten Gefahren könnte hiermit unter Umständen ein wirtschaftlicher Verlust bei längerer Fluguntauglichkeit ausgeglichen werden. Besonderes Augenmerk sollte man vor einem Vertragsabschluß aber auf die Bedingungen des Versicherers legen, da sich speziell hier die Frage im Leistungsfall stellen könnte, ob eine nicht mehr arbeitsunfähige, also arbeitsfähige Person, die aber aufgrund der Krankheitsgeschichte zur Zeit nicht flugtauglich ist, Leistungsanspruch

gegen die Versicherung besitzt oder nicht.

Fazit: Bei gesetzlich krankenversicherten sorgen Krankengeld der Krankenkasse und Zuschuß des Arbeitgebers nicht für vollen Lohnausgleich. **Falls Sie freiwillig versichert sind, sollten Sie jedoch für den Abschluß einer Zusatzversicherung sorgen.**

Allen Leserinnen und Lesern sei somit der Rat erteilt Ihre Lage zu überdenken und ggf. Versicherungsexperten Ihres Vertrauens zu befragen. Diese können mit Ihrer

letzten Gehaltsabrechnungen zumindest eine ungefähre Einschätzung abgeben, ob für Sie ein Risiko besteht oder nicht.

Persönlich kann ich über gute Erfahrungen mit Albatros berichten. Bei der genaueren Ermittlung Ihrer Vorsorgelücke, wird dann die Mithilfe von HAM-PV unverzichtbar sein.



Bernd Michel



BEITRITTSERKLÄRUNG

Hiermit erkläre ich meinen Beitritt als Mitglied und erkenne die Satzung der VEREINIGUNG LUFTFAHRT an.

Name: _____ Vorname: _____
 (PLZ) _____ Wohnort: _____
 Straße: _____ Haus-Nr.: _____
 Geb.-Datum: _____ Tel. priv.: _____
 Beschäftigt als: _____ Dienststelle: _____ Tel: _____
 Betrieb: _____ Beitragshöhe: _____ DM
 Eintritt ab Monat: _____ 19 _____

Unterschrift



BEITRITTSERKLÄRUNG

Deutsche Angestellten-Gewerkschaft

Name: _____ Vorname: _____
 (PLZ) _____ Wohnort: _____
 Straße: _____ Haus-Nr.: _____
 Geb.-Datum: _____ Krankenkasse: _____
 Beschäftigt als: _____ Dienststelle: _____
 Betrieb: _____ Beitragshöhe: _____ DM
 Eintritt ab Monat: _____ 19 _____

Unterschrift

Ich bitte den Beitrag VL/DAG mittels Lastschrift monatlich/vierteljährlich von dem Girokonto/Postscheckkonto

Nr.: _____ bei: _____
 in: _____ (BLZ _____) Kontoinhaber: _____

abbuchen zu lassen und erteile hierzu jederzeit durch mich widerruflich Vollmacht.

Datum: _____ Unterschrift: _____

Diese Daten werden EDV-mäßig gespeichert.