



MAGAZIN

Ausgabe 04/2018

2019



- DLH Bilanz 1. - 3. Quartal 2018
- 50 Jahre B-747
- AEI Kongress 2018 Stockholm
- VL Delegiertenversammlung 2018
- Mitgliederversammlung OVB HAM

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
© Luisa Venturoli/fotolia



VORWORT

Vorwort des ehemaligen Bundesvorsitzenden Frank Schott

Liebe Mitglieder,

liebe Kolleginnen, liebe Kollegen,

ich begrüße Sie sehr herzlich zur Dezember- und damit zur letzten Ausgabe unseres VL Magazins in diesem Jahr!

Dies ist auch die Ausgabe, in der ich mich von Ihnen, liebe Mitglieder, Kolleginnen und Kollegen, als Bundesvorsitzender der Vereinigung Luftfahrt e.V. verabschieden möchte.

Aus persönlichen Gründen habe ich mich schweren Herzens dafür entscheiden müssen, in der diesjährigen Delegiertenversammlung am 24. Oktober 2018 nicht mehr für dieses Amt zu kandidieren.

Die Jahre als stellvertretender und amtierender Bundesvorsitzender waren eine spannende und interessante Zeit. Seit meinem ersten Tag im Bundesvorstand der VL hat sich unsere Lufthansa grundlegend gewandelt und bis heute ist ein Ende der stetigen Veränderungen nicht in Sicht.

All die bisherigen Herausforderungen gemeinsam mit unserem Kooperationspartner ver.di am Tariftisch und in den Betriebsräten gemeistert zu haben, macht nicht nur mich, sondern den gesamten Vorstand der Vereinigung Luftfahrt sehr stolz!

Sorge bereitet mir jedoch die Entwicklung, die sich derzeit abzeichnet: Die sich immer weiter fortführende Spaltung der Arbeitnehmervertreter. Es ist mehr als kurios, dass nicht das Management für die ständigen Veränderungen und Angriffe auf die Tarifverträge verantwortlich gemacht wird, sondern die für das Bodenpersonal zuständige Gewerkschaft.

Hier ist nach meiner Meinung ein dringendes Umdenken erforderlich, andernfalls hat der Vorstand in Zukunft ein immer leichteres Spiel, die Belegschaft gegeneinander auszuspielen.

Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen und Kollegen, vor diesem Hintergrund wünsche ich Ihnen und uns allen alles Gute für die Zukunft, was auch immer sie bringen mag!

Meiner Nachfolgerin Anke Heß, wünsche ich ebenfalls viel Glück, Kraft und Ihre Unterstützung für die vor ihr liegenden Aufgaben!

Herzlichst Ihr

Frank Schott



VORWORT

Vorwort der Bundesvorsitzenden Anke Heß

Liebe Mitglieder,

liebe Kolleginnen und Kollegen,

in der Delegiertenversammlung vom 24. Oktober 2018 bin ich als neue Vorsitzende der Vereinigung Luftfahrt gewählt worden. Erst einmal möchte ich meinem Vorgänger Frank Schott für die hervorragende Arbeit als „alter“ Bundesvorsitzender danken. Ebenfalls meinen Kollegen im Bundesvorstand Werner Langendörfer und meinem Stellvertreter Werner Zielina. Nicht zu vergessen den Bundesschatzmeister Reinhard Bind. Und natürlich unserer guten Fee, dem „Kontakt“ der VL, Brigitte Willroth. Ich weiß, dass ich auf alle zählen kann und freue mich auf die neue Herausforderung.

Dafür hat nun u.a. auch die „Richtungsweisung“ aus dem Konzernvorstand der DLH für die Lufthansa Technik gesorgt. Ebenfalls die Pressemitteilungen, die weiter für Verwirrung sorgen.

Was kommt auf uns, die LHT Kolleginnen und Kollegen, zu? Keiner weiß es genau. Erst einmal wurde eine Projektgruppe mit einem Projektleiter der LHT und einem der DLH gegründet.

Hier hoffe ich für alle, dass der gesunde Menschenverstand regiert und nicht die Politik oder persönliche Befindlichkeiten.

Heißt das nun, dass die Matrix und TFM gescheitert sind? Das Konzernoptimum wird immer angeführt, aber mir scheint, dass es nicht bei allen im Fokus steht.

Die „einfachen“ Kollegen an der Basis haben einen Fokus und der ist maßgeblich, der Dienst am Kunden. Ob das in der Technik, der Passage, dem Catering oder der Cargo ist: Es wird gemacht, was möglich ist. Der Kunde soll zufrieden und Lufthansa soll weiterhin DER Premier Carrier sein, das heißt, erste Wahl.

Da mag dieses Jahr so manches nicht dafür sprechen. In der Technik z.B. liegt es nicht an den Kolleginnen und Kollegen, es hätte auch ein direkter Durchgriff nichts genutzt (der durch die Organisation doch ohnehin besteht). Dieser Sommer, der uns seit März erfreute, brachte die Räder- und Bremsenwerk-

statt unter Druck. Die Flugzeuge und Umläufe, die alle noch zusätzlich durch die Air Berlin Pleite auf uns zukamen, verstärkten die Aufgaben. Die vielen neuen Kunden und die technischen Schwierigkeiten bei den neuen und auch alten Motormustern, forderten die Maintenance in den Hubs FRA und MUC und auf den Stationen heraus. Alle Kolleginnen und Kollegen tun was in ihrer Macht steht.

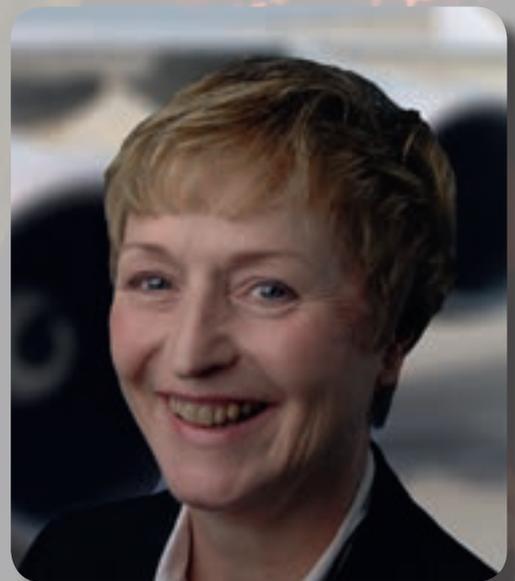
Dafür müssen aber auch die Rahmenbedingungen stimmen und das tun sie nicht! Für die Herausforderungen der kommenden Jahre müssen wir, die Mitarbeiter und auch das Unternehmen, besser gerüstet sein.

Wir werden weiterhin mit unserem Kooperationspartner ver.di zusammenarbeiten, denn nur gemeinsam sind wir stark.

Für das nun Kommende wünsche ich uns allen eine glückliche Hand und eine gute Zeit.

Mit guten Wünschen für das bevorstehende Weihnachtsfest und dem Wechsel in das Jahr 2019 verbleibe ich mit den besten Grüßen

Anke Heß



DLH Bilanz 1. - 3. Quartal

1. QUARTAL

+

2. QUARTAL

© Daniel Ernst/fotolia

„Wir rechnen in diesem Jahr mit einem Kostenanstieg von mehr als einer Milliarde Euro allein durch Treibstoffkosten und Sonderbelastungen durch Flugausfälle und Verspätungen. Trotzdem haben wir per Ende September 2018 ein Adjusted EBIT von 2,4 Milliarden Euro erzielen können und damit das **zweitbeste Neun-Monats-Ergebnis unserer Unternehmensgeschichte**. Ohne den Ergebnisrückgang bei Eurowings wäre uns sogar ein neuer Rekord gelungen. Das zeugt von der nachhaltigen wirtschaftlichen Stärke, die wir auch unter schwierigen Bedingungen in diesem Jahr unter Beweis stellen“, sagte Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG anlässlich der Pressekonferenz am 30. Oktober 2018.

Konzern

Der Konzern verbuchte bei nahezu gleichen Umsätzen (rund 27 Mrd. €) und operativen Aufwendungen (rund 26 Mrd. €) im Vergleich zum Vorjahreszeitraum Januar – September 2017 einen um 8% geringeren Adjusted EBIT von 2.362 Mio. € (Adjusted EBIT-Marge 8,8% ggü. 9,6% Vorjahreszeitraum) und ein um 6% niedrigeres Konzernergebnis von 1.742 Mio. €. Die Nettokreditverschuldung sank gegenüber Jahresende 2017 um 14% auf 2,5 Mrd. Euro. Der free Cashflow ist um 59% auf 1.152 Mio. € gesunken. Dies wurde hauptsächlich durch die gestiegenen Nettoinvestitionen auf 2,6 Mrd. € (+57%) beeinflusst. Diese Investitionen bezogen sich mit 2,2 Mrd. € auf Flugzeuge und Reservetriebwerke.

Der Materialaufwand des Konzerns betrug 13.847 Mio. €. Die Personalkosten beliefen sich auf 6.528 Mio. € für eine um 5% gewachsene Mitarbeiteranzahl von 135.033.

Airlines

Die Airlines der Lufthansa Group haben in den ersten drei Quartalen auf 924.954 Flügen (850.717 Flüge im Vergleichszeitraum Vorjahr) rund 108,5 Millionen Fluggäste befördert und eine Auslastung von 82% erreicht. Beide Werte sind Bestmarken für diesen Zeitraum.

Lufthansa, SWISS und Austrian Airlines konnten ihr Rekordergebnis aus dem Vorjahr in den ersten neun Monaten 2018 noch einmal um 13 Mio. € auf 1.960 Mio. € Adjusted EBIT steigern.

Lufthansa blieb mit ihrem Adjusted EBIT von 1.346 Mio. € um 4,2% hinter dem Ergebnis des Vorjahres zurück.

SWISS hat mit 525 Mio. € ein exzellentes Ergebnis mit 18,8% Zuwachs über dem des Vorjahres erzielt. Mit einer Adjusted EBIT-Marge von 14,3% bleibt SWISS die profitabelste Airline des Konzerns.

Das Ergebnis von Austrian Airlines ist bei geringerem Umsatz um 14% auf 86 Mio. € Adjusted EBIT zurückgegangen.

Maßgeblich durch Einmalkosten von 170 Mio. € für

+

© Daniel Ernst/fotolia

© Daniel Ernst/fotolia

die Integration von Teilen der Air Berlin sowie zusätzlichen Kosten für Flugverspätungen und -ausfälle beeinflusst, ist das Ergebnis von Eurowings von Januar – September 2018 um 210 Mio. € auf minus 65 Mio. € zurückgefallen.

Geschäftsfelder

Das Geschäftsfeld Logistik hingegen konnte sein Ergebnis in den ersten drei Quartalen 2018 um 56,1% auf 153 Mio. € ausbauen. Eine starke Nachfrage und weiterhin hohe Yields haben dabei geholfen.

Auch die LSG Group konnte ihr Ergebnis in diesem Zeitraum erfreulicherweise deutlich steigern und einen um 50% höheren Adjusted EBIT von 99 Mio. € ausweisen.

Das Ergebnis von Lufthansa Technik ist aufgrund von Kostensteigerungen für Ersatzteile und die Erhöhung externer Wartungskapazitäten um 3,3% leicht auf 322 Mio. € zurückgegangen.

Ausblick

Die Treibstoffkosten 2018 werden sich nach Einschätzung des Vorstands um etwa 850 Mio. € gegenüber dem Vorjahr erhöhen. Daher erwartet der Konzern im Bereich Aviation Services einen leichten Ergebnismrückgang. Für 2019 rechnet die Lufthansa Group (ohne Berücksichtigung des Mengenwachstums und trotz Preissicherungsmaßnahmen) mit einem weiteren Anstieg der Treibstoffkosten um 900 Mio. €.

In den ersten neun Monaten 2018 waren rund 1,7 Mio. Passagiere von der Annullierung von ca. 18.000 Flügen betroffen. Die Pünktlichkeit ist um 7 Prozentpunkte auf 70% zurückgegangen. Dem will der Konzern entgegenwirken. Die Airlines der Lufthansa Group wachsen 2018 nur noch um 8%. Im Sommer 2019 wird das Kapazitätswachstum dann nochmals auf 3,8% gedämpft. Es sollen zusätzliche Reservflugzeuge bereitgestellt werden, weitere Flugzeugbestellungen erfolgen und das Personal um ca. 600 Mitarbeiter verstärkt werden.

Fazit

Das vorgelegte Ergebnis für die ersten neun Monate des Jahres und der Ausblick 2018/2019 ist insgesamt sehr erfreulich. Dennoch reagierte die Börse von einem ohnehin niedrigen Niveau mit einem Kurssturz von 18,84 € auf 17,13 €.

Zusammengestellt von

Werner Langendörfer

AEI Kongress 2018 Stockholm

Der diesjährige 46. Kongress der AEI Aircraft Engineers International fand vom 18. - 21. September 2018 in Stockholm/Schweden statt. Eingeladen hatte Ola Blomqvist, President of AEI und Chairman of SFF (Svensk Flygteknikerförning). In diesem Jahr trafen sich 53 Mitglieder aus 18 Ländern. Neu dabei waren Vertreter aus Indien, Pakistan und Sri Lanka. Als Gäste waren zum Kongress geladen: Gunnar Ljungberg, Civil Aviation and Maritim Director - Swedish Transport Agency, Ralf Erckmann, Deputy Flight Standards Director, Head of Maintenance and Production Department – EASA und Dirk Polloczek, European Cockpit Association

In seiner Eröffnungsrede hat er auf die Neuwahlen von AEI-Generalsekretär (General secretary) Treasurer (Kassier), Trustee A (Beisitzer), Auditor (Kassenprüfer) und drei Executive Officers (Unterstützer für den Vorstand) hingewiesen. Er entschuldigte Robert Always (Secretary General) der beruflich verhindert war. Er wünschte den anwesenden Vertretern einen interessanten Kongress.

Danach folgten Berichte aus den Gebieten, USA, Europa und Afrika sowie aus Asien / Australien.

Gunnar Ljungberg stellte in seiner Präsentation die Schwedische Luftfahrtbehörde als Teil des Ministeriums für Wirtschaft, Energie und Kommunikation vor. Die Politik habe die Richtlinie vorgegeben: *The objective of transport policy is to ensure the economically efficient and sustainable provision of transport services for people and businesses throughout the country.*

Dabei soll sichergestellt werden: *The design, function and use of the transport system will be adapted to eliminate fatal and serious accidents. It will also contribute to the achievement of the environmental quality objectives and better health conditions.*

Er ergänzte den Bericht über die Organisation der Schwedischen Luftfahrtbehörde mit interessanten, aktuellen und auch statistischen Zahlen. So gibt es 48 „Part 145“ MRO Instandhaltungsbetriebe, 8 „Part

147“ MTO Schulen und 1361 „Part 66“ Lizenzträger in Schweden.



Olaf Blomqvist / Gunnar Ljungberg

Ralf Erckmann stellte in seinem Power-Point-Beitrag folgende Themen vor:

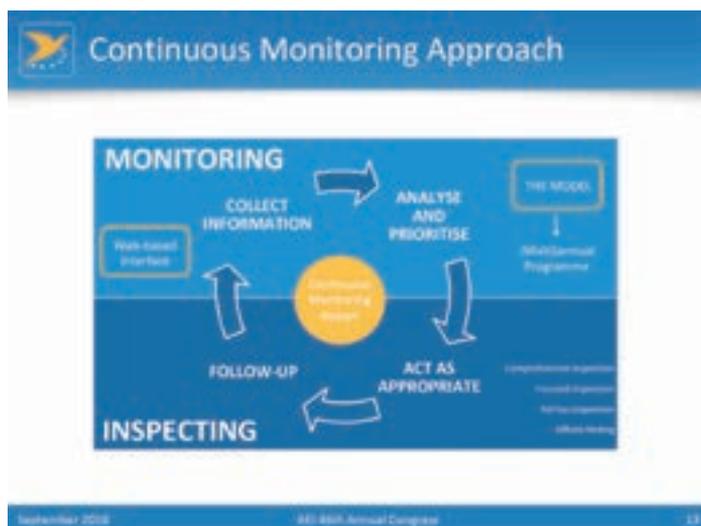


Ralf Erckmann

Die „**New Basic Regulation** (EU) 2018/1139“ wurde am 4. Juli 2018 im EU-Parlament abgestimmt und tritt zum 11. September 2018 in Kraft. Sie hat eine neue Struktur und zusätzliche Elemente (z.B. Drohnen, Cybersecurity), mit einem ganzheitlichen Ziel. Dazu gehören 88 “Whereas”, 5 Chapters, 141 Articles sowie 10 Annexes. Meiner Meinung nach eine sehr umfangreiche Beschreibung, 122 Seiten stark.

<https://www.easa.europa.eu/document-library/regulations/regulation-eu-20181139>

Continuous Monitoring of Member States



Die derzeitige Praxis der EASA wird gut angenommen. Wiederkehrende Inspektionen in allen technischen Bereichen führten zu einem positiven Feedback. Als anerkannte Stärken wurden ein gut strukturierter Prozess, technische Fachkenntnis, die Fähigkeit zuzuhören und zu erklären sowie eine flexible Planung ausgemacht. Allerdings: Die Ergebnisse sind nicht einheitlich und zeigen große Unterschiede. Hier wurde immer wieder auf die deutsche Behörde verwiesen, die unter fehlendem Fachpersonal leide.

EASA Rulemaking

September 2018 EASA Annual Congress 20

Es wurden zwei neue Lizenzkategorien in der General Aviation (nicht komplexe Flugzeuge) geschaffen: B2L (Avionik light – für definierte Systeme) und L-(light) Mechaniker ohne type training

Weiter gab es „On going activities“:

1. SMS in Part 145 and Part 21 Organisations)
2. Instruction for Continuing Airworthiness
3. Parts without Form 1
4. B1 & B2 Support staff

Ein weiterer Punkt war die Policy der EASA zum CRS. Hier wurde immer wieder durch einige Mitglieder auf die Lufthansa Technik verwiesen und unterstellt, der LHT-CRS Verantwortliche würde seiner Prüfpflicht nicht nachkommen. (Fall Gatwick)

September 2018 EASA Annual Congress 20

Unter „new priorities“ wurde der Rulemaking Prozess überprüft und Folgendes festgestellt:

1. Starker EU-Mehrwert und robustes System
2. Einige Probleme wurden identifiziert, z. B.: OJT, Aktualisierung der technologischen Entwicklung, veraltete Flugzeuge, Doppelarbeit

3. Hohe Auswirkungen auf die Glaubwürdigkeit des Instandhaltungsschulungssystems aufgrund von Betrugsfällen in Teil-147

Jedoch hat die EU nicht die Kapazität die gewünschten Änderungen abzuwickeln und hat deshalb ein max. Kontingent vorgegeben. Deshalb priorisiert die

New priorities

New challenges require re-prioritisation of available resources.
The Agency will focus on areas such as:

- New Book Requirements
- Implementation Support & Safety Promotion
- Drones
- Cybersecurity
- Emerging Technologies
- Digital Transformation
- International Cooperation

Need to review the current rulemaking programme
Significant changes are expected

September 2018 | AEI 2018 Annual Congress | 21

EASA aktuell das Rulemaking Programm, um der Vorgabe der EU-Kommission nachzukommen.

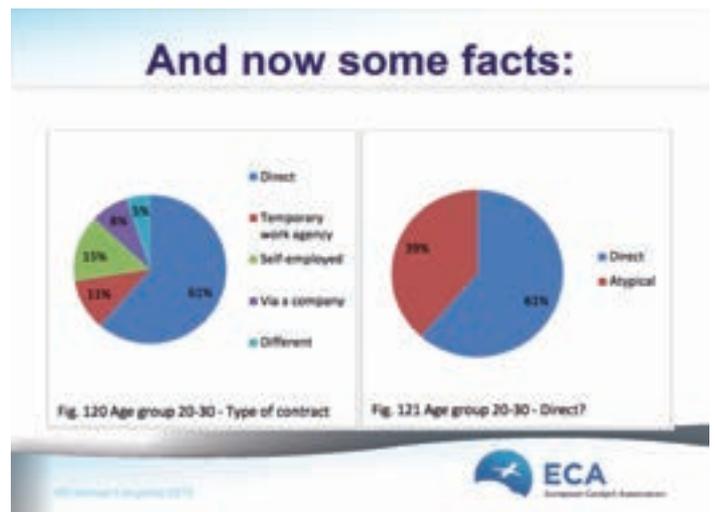
Dirk Polloczek stellte die ECA European Cockpit Association vor. Dazu gab es fact and figures. (siehe auch unter: eca@eurocockpit.be)

Sein Präsentationsthema lautete:

Was ist typisch für atypische Beschäftigung in der Luftfahrt?

Er stellte in seiner Präsentation zwei Studien vor, die zum gleichen Ergebnis kamen.

Nur noch 2/3 der Beschäftigten zwischen 20 und 30 Jahren haben eine direkte Beschäftigung d.h. sind direkt bei ihrer Fluggesellschaft angestellt. 1/3 befindet sich in atypischen Beschäftigungen. (siehe folgende Grafik)



Ein weiteres Problem ist die Zuständigkeit der Behörden und Gerichte (siehe Ryanair) oder wo werden Sozialabgaben, wenn überhaupt, entrichtet?

Die Studien stehen auf der Homepage der ECA frei zugänglich zur Verfügung.



Dirk Polloczek

Die AEI-Wahlen gaben keine nennenswerten Veränderungen. Die Vorstandsmitglieder wurden in ihren Ämtern bestätigt. Lediglich bei den Executive Officer gab es keine Meldungen, sodass das Executive Board bis zum nächsten Kongress 2019 in Berlin, Executive Officer in einer internen Sitzung bestimmen wird.

Der 47. Kongress wird vom Berufsverband der Prüfer von Luftfahrtgerät e.V. (BPvL) in Berlin Mitte Oktober 2019 ausgetragen. Der Präsident Thomas Becker wird dazu einladen.



Thomas Brand

VL-Agent



Der Jumbo wird 50



Der Rollout des ersten Prototyps der Boeing 747 mit Namen „City of Everett“, dessen Montage im Januar 1967 begonnen hatte, erfolgte am 30. September 1968. Der Jungfernflug fand am 9. Februar 1969 statt und setzte eine legendäre neue Ära in Gang.

Wie alles begann:

Im Jahr 1965 wünschte sich PanAm ein vierstrahliges Flugzeug mit der doppelten Kapazität der Boeing 707.

Zwischen dem damaligen Pan-Am-Chef Juan Trippe und dem Boeing-Chef William Allen, ist ein Gespräch mit folgendem Inhalt überliefert: Trippe: „Wenn Sie es bauen, dann kaufe ich es.“ Antwort Allen: „Wenn Sie es kaufen, dann baue ich es.“ Gesagt, getan. Am 13. April 1966 bestellte PanAm wunschgemäß 25 Passagierflugzeuge mit dieser Spezifikation und unter dem Leitenden Ingenieur Joe Sutter wurde mit der Entwicklung begonnen. Als Triebwerke wurden anfangs ausschließlich das Pratt & Whitney JT9D verwendet. Später kamen der Rolls Royce Motor RB211 und das erfolgreichste General Electric Triebwerk CF6-50 hinzu.

Schwieriger Anfang

Die nur zweieinhalb Jahre dauernde Entwicklung des Flugzeugs ruinierte zunächst fast die Boeing-Werke. Das charakteristischste Merkmal des „Jumbo“ genannten Flugzeugs war und ist bis heute das aufgesetzte Oberdeck mit dem Cockpit in der „2. Etage“ und zwei Kabinengangreihen. Die B747-100 hatte eher einen geringen Absatz, wurde aber dennoch bis 1986 205 Mal gebaut. Lufthansa hatte drei dieser Flugzeuge mit der beliebten Bar im Oberdeck. Erst ab 1970 begann mit der B747-200, die bis 1992 389 Mal gebaut wurde, der wirtschaftliche Erfolg für Boeing. Mit dieser Version gab es auch den ersten Frachter mit hochklappbarem Bug und einer maximalen Nutzlast von 112,5 Tonnen, dessen Erstkunde 1972 die Lufthansa war.

Entwicklung

Die Evolution setzte sich mit dem verlängerten Oberdeck der B747-300 fort. Ab 1988 wurde dann mit der B747-400, unter anderem auf Druck der Lufthansa,

das Cockpit mehr und mehr elektronisch aufgerüstet. So konnten damit die bisherigen Instrumente, Schalter und Anzeigen um 600 auf 370 reduziert werden. Mit der neuen Avionik im sog. „Glascockpit“ benötigte man auch keinen Flugingenieur mehr.

Von der im November 2005 vorgestellten Passagierversion B747-8 bestellte Lufthansa erst nach erneuter Rumpferlängerung im Dezember 2006 20 Exemplare der jetzt B747-8I genannten Version. Die Frachtversion B747-8F ließ sich von Anfang an gut verkaufen. Dennoch konnte Boeing zwischen 2005 und August 2018 nur 150 Bestellungen verzeichnen. Dies ging mit der weltweiten Verkleinerung der B747-Flotte auf 685 Stück (2013) einher. Zum Ende des letzten Jahrtausends flogen noch über 1000 B747-Maschinen.

Unter den nahezu unzähligen zivilen und militärischen Varianten der 747 ist die B747-SP mit einem rund 14 Meter kürzerem Rumpf hervorzuheben. Sie stellte 1976 einen Langstreckenrekord mit 16.560 km auf, der bis 1989 gültig war. Last but not least dürfte das bekannteste Modell die Air Force One des amerikanischen Präsidenten sein.

Anzahl und Abmessungen

In Summe wurde bis August 2018 1568 B747-Flugzeuge bei Boeing bestellt und 1546 an bis zu 108 Kunden, davon rund 90 Airlines, ausgeliefert. Bis dato befinden sich noch etwa 594 Flugzeuge im Einsatz.

Die Länge der Passagierflugzeuge entwickelte sich von 70,60 m auf 76,30 m, die Spannweite von 59,60 m auf 68,40 m und die Höhe von 19,30 m auf 19,40 m. Mit der maximalen Tankkapazität von einst 183.380 Litern auf 242.470 Litern Kerosin waren und sind Reichweiten von 9.800 km bis 14.815 km möglich. Das maximale Startgewicht entwickelte sich von 333,4 to auf heute 447.696 kg.

Ob und wie es mit der B747 weitergeht, steht nicht fest. Derzeit liegen keine weiteren Bestellungen vor.

Werner Langendörfer

Mitgliederversammlung Hamburg

Wahl des VL Ortsverbandsvorstands

Der VL-Ortsverbandsvorsitzende Hamburg, Jörg Deike, hatte fristgerecht zur Mitgliederversammlung am 30. August 2018 in der altbekannten „Rotbuche“ eingeladen. Leider waren dieser Einladung nur wenige Mitglieder gefolgt.

Zur Tagesordnung gehörten der Bericht des OVB-Vorsitzenden und des örtlichen Schatzmeisters zum Geschäftsjahr 2017.

Die darauf folgende Aussprache war durch massive Kritik am Kooperationspartner ver.di und insbesondere an dessen Verhalten bei den Verhandlungen zu den Themen WT und WI geprägt. Die Versammlung entlastete im Anschluss den OVB-Vorstand für das Geschäftsjahr.

Bei der in getrennten Abstimmungen durchgeführten Wahl des OVB-Vorstands Hamburg für die Jahre 2018-2020 wurden:

Jörg Deike zum Vorsitzenden,

Andreas Scharre zum stellvertretenden Vorsitzenden,

Thies-Malte Falkenthal-Erdt zum Schatzmeister

sowie Andreas Krummlinde

einstimmig gewählt. Alle vier Personen nahmen die Wiederwahl an.

Zum Abschluss der Versammlung wurde über einen Antrag an die VL-Delegiertenversammlung am 24. Oktober 2018 entschieden, den der OVB-Vorstand entsprechend eingereicht hat. Dazu lesen Sie mehr in dem Artikel zur Delegiertenversammlung in dieser Ausgabe.

OVB Vorstand Hamburg



Jörg Deike



Andreas Scharre



Thies-Malte
Falkenthal-Erdt



Andreas Krummlinde

Streiks bei Ryanair

Ein historischer Schritt

Der erste ordentliche Pilotenstreik in der Geschichte der Ryanair fand am 13. Juli 2018 statt. Die Gewerkschaft Ialpa hatte die irischen Piloten zu einem 24-stündigen Arbeitskampf aufgerufen.

Die Airline reagierte mit Unverständnis, mit Annullierungen und mit der Androhung von Arbeitsplatzabbau. Dieser Streik wurde am 20., 24. Juli und 3. August 2018 fortgesetzt.

Vorausgegangen war bereits am 21. Dezember 2017 ein Warnstreik der Piloten in Deutschland.

Auch die Flugbegleiter der Ryanair hatten bereits am 30. März 2018 sowie am 1. und 3. April 2018 in Portugal gestreikt. Am 25. und 26. Juli 2018 folgten Arbeitskampfmaßnahmen in Belgien, Portugal und Spanien; denen sich auch Italien am 25. Juli 2018 angeschlossen hatte. Insgesamt waren fast 1000 Flüge ausgefallen.

Nachdem Verhandlungen seit Januar 2018 laut VC nur „ein Spiel auf Zeit“ gewesen seien und keine substantiellen Angebote zu verbesserten Arbeits- und Gehaltsbedingungen vorgelegt wurden, rief die VC zur Urabstimmung auf. Am 30. Juli 2018 endete diese VC-Urabstimmung über den Manteltarifvertrag (MTV) und den Vergütungstarifvertrag (VTV) für die Piloten der Ryanair. Mit den abgegebenen Stimmen sprachen sich die Piloten mit dem überwältigenden Ergebnis von 96 % beim MTV und 96% beim VTV deutlich dafür aus, mittels Streiks ihre Forderungen durchzusetzen.

Die Vereinigung Cockpit (VC) kündigte daraufhin im Rahmen einer Pressekonferenz am Mittwoch, den 08.08.2018 an, dass sie ab Freitagmorgen für 24 Stunden bei Ryanair streiken werde. Der Arbeitskampf dauerte von 03:01 Uhr am Freitag, den 10.08.2018 bis um 02:59 Uhr am Samstag, den 11.08.2018. Zum Streik aufgerufen waren alle festangestellten Piloten, die an den zehn deutschen Ryanair-Basen in Deutschland beschäftigt sind. Es waren alle Verbindungen betroffen, die in dieser Zeit aus Deutschland abflogen.



Die VC räumte Ryanair eine letzte Frist für ein verhandlungsfähiges Angebot bis zum 8. August 2018 ein.

Die Piloten aus fünf Ländern legten in der Nacht vom 10. August 2018 in einer konzertierten Aktion für 24 Stunden die Arbeit in Belgien, Deutschland, Irland, den Niederlanden und Schweden nieder. Insgesamt waren über 700 der fest angestellten Piloten zum Streik aufgerufen. Ryanair hat insgesamt rund 4650 Piloten, von denen aber fast 50 Prozent als „Selbstständige“ (Contractor-Modell) für den „Billigflieger“ arbeitet.

Insgesamt hatte der Billigflieger für diesen Freitag 400 Flüge gestrichen. Davon unter anderem 104 ab Belgien, 20 in Irland, und 22 in Schweden. In Deutschland betraf der Streik mit 250 Annullierungen nach den Aussagen von Ryanair „fast alle Flüge“. Dennoch seien rund 2000 Flüge (85%) europaweit durchgeführt worden.



© Jan Claus/pixelio

VC-Tarifvorstand Ingolf Schumacher sagte, dass er davon ausgehe, dass dieser Konflikt mit Ryanair noch Wochen oder gar Monate andauern könnte. Und: *„Ich glaube, das Kabinenpersonal auch hier in Deutschland ist stocksauer auf das Unternehmen und wird sich auch organisieren. Ich gehe davon aus, dass wir diesen Wandel bei Ryanair jetzt durchsetzen werden.“*

Und so kam es dann auch.

Nachdem sich Ryanair in Irland und Italien mit den Piloten geeinigt hatte, erwartete man eine Signalwirkung auf andere Länder. Die blieb aber mangels ausreichendem Angebot aus. Ryanair reagierte mit weiteren Repressalien und drohte mit Standortschließungen, machte aber keine Anstalten, von ihrer bisherigen Politik abzurücken. Die VC rief die Piloten und ver.di die Flugbegleiter am 12. September 2018 erneut zu einem 24-Stunden-Streik auf. Die VC-Ryanair-Tarifkommission forderte bei den Aktionären gar einen Austausch der Unternehmensleitung. Nachdem we-

der ein verbessertes Angebot noch eine Schlichtungsvereinbarung erzielt werden konnte, schloss sich die VC mit Piloten der Niederlande und Belgien einem Streik des Kabinenpersonals aus Belgien, Deutschland, Italien Niederlande, Spanien und Portugal am 28. September 2018 einem weiteren Streik an.

Die bis zum 28. September 2018 europaweit an sieben Tagen durchgeführten Streiks der Flugbegleiter und Piloten haben zwar den Ausfall vieler hundert Flüge und unzähligen Verspätungen verursacht, bis zu unserem Redaktionsschluss aber noch zu keinem Ergebnis geführt.

Daher hat die VC im Zusammenhang mit dem Luftfahrtgipfel am 5. Oktober 2018 an die Landes- und Bundespolitik appelliert, sich noch deutlicher zu positionieren und Ryanair in die Pflicht zu nehmen, endlich Arbeitnehmerrechte zu akzeptieren.

Am 12. Oktober 2018 haben die Piloten-Verbände veröffentlicht, dass die Ryanair-Standortschließungen Eindhoven und Bremen als „Kriegserklärung“ an die Besatzungen zu sehen seien und forderten die sofortige Rücknahme dieser Maßnahmen. Am gleichen Tag hat UFO, die bisher nicht zum Streik aufgerufen hatte, solche Ausstände auch angekündigt: *„Wenn sich Ryanair nicht von Grund auf erneuert, bringt sich die Airline um ihre Existenz.“*

Nach den wieder aufgenommenen Gesprächen für die rund 1000 Ryanair-Flugbegleiter in Deutschland am 18. und 19. Oktober 2018 sagte ver.di Bundesvorstandsmitglied Christine Behle: *„Wir liegen noch weit auseinander, aber die Gespräche gehen weiter.“* Zunächst gehe es jetzt um einen Sozialplan für die Bremer Kolleginnen und Kollegen, deren Standort mit 90 Arbeitsplätzen nach Plänen von Ryanair am 5. November 2018 geschlossen werden soll.

Am 23.10.2018 zusammengefasst von

Werner Langendörfer

„Richtungsweisung“

der neue Weg aus Sicht des LH Vorstands



Nicht ganz überraschend erschien am 23. Oktober 2018 ein „GROW TOGETHER Newsletter“ der LHT in dem zu Überlegungen zur zukünftigen Organisation der Schnittstelle zwischen Lufthansa Technik und Lufthansa Airline berichtet wurde. Der Vorstand der LH-Group hat mit einer **Richtungsweisung** seine Absicht vorgegeben, „einen Weg zu finden, wie die LH-Airline ihre CAMO-Verantwortung (Continuing Airworthiness Management Organisation) stärken kann und wie sie an den Standorten Frankfurt und München die Line Maintenance übernehmen kann“. Eine Projektgruppe wird auftragsgemäß die Umsetzungsmöglichkeiten mit allen Auswirkungen prüfen und ein Konzept erarbeiten.

„Unser Ziel „We are ONE PD Fleet Services“ wird möglicherweise von dieser Richtungsweisung beeinträchtigt.“

Wir glauben, man kann das Wort „möglicherweise“ ruhig streichen. Die sog. Richtungsweisung liest sich

doch eher wie eine „per Order de Mufti“, denn es geht anscheinend nicht mehr um das „ob“ sondern nur noch um das „wie“ und „wann“.

Die Rückführung der Line Maintenance in Frankfurt und München aus der LH-Technik in den Verantwortungsbereich der LH-Airline mag zwar Vorteile z.B. durch Einsparung von Umwegen und Doppelstrukturen bringen, hätte aber personelle, tarifliche und Mitbestimmungsrelevante Konsequenzen für die rund 2.000 betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Das „Handelsblatt“ berichtete in diesem Zusammenhang von einem möglichen Verkauf der LH-Technik. Ungewöhnlich schnell und selten dementierte Lufthansa

diese Gerüchte umgehend: „Derzeit gibt es keine Überlegungen in diese Richtung.“

Entscheidend sehen wir hier das Wort „derzeit“! Was würde den Konzern nach einer Rückführung der Line Maintenance in die Passage ernsthaft daran hindern, die dann verbleibende Base-Maintenance in Gänze z.B. an Airbus oder einen anderen Hersteller zu verkaufen? Oder die verbleibenden Betriebsteile auch nach dem Muster der LSG in GmbH umzuwandeln, um die lästigen Tarifverträge zu schmälern oder ganz los zu werden.

Keine guten Aussichten! Wir bleiben für Euch am Ball...

VL-Bundesvorstand

VL Delegiertenversammlung

Neuwahl des Bundesvorstands

Am 24. Oktober 2018 haben sich die Delegierten und geladenen Gäste ab 15.00 Uhr zur satzungsgemäßen Durchführung der VL-Delegiertenversammlung für das Geschäftsjahr 2017 getroffen. Die Hamburger Delegierten waren leider krankheitsbedingt arg dezimiert.

Nach der Begrüßung wurde über die vorgeschlagene Tagesordnung abgestimmt. Danach folgten der umfangreiche Bericht des Bundesvorsitzenden Frank Schott und der Kassenbericht des Bundesschatzmeisters Reinhard Bind. Dirk Borgas testierte schriftlich nach seiner Prüfung am 18. Oktober 2018 als Rechnungsprüfer eine einwandfreie Führung der finanziellen Angelegenheiten der Vereinigung.

Beiträge zur Aussprache zu den Berichten lagen nicht vor. Thomas Willroth stellte im Namen des Rechnungsprüfers Dirk Borgas den Antrag auf Entlastung des geschäftsführenden Bundesvorstands, dem einstimmig per Akklamation gefolgt wurde.

Im laufenden Jahr stand die routinemäßig alle zwei Jahre durchzuführende Wahl der Mitglieder des geschäftsführenden Bundesvorstands für die Jahre 2018 bis 2020 an. Dazu wählte die Versammlung Thomas Willroth zum Wahlleiter. Der Wahlleiter führte diese Wahl in der vorgeschriebenen Reihenfolge in drei getrennten Wahlgängen durch.

Frank Schott erklärte, er stünde nach der drittlängsten Amtszeit (2918 Tage) aus persönlichen Gründen nicht mehr für eine Kandidatur als Vorsitzender der VL zur Verfügung. Die Versammlung dankte ihm für seine jahrelange, hervorragende Arbeit.

Anke Heß wurde für den Bundesvorsitz vorgeschlagen. Jörg Deike wurde als weiterer Kandidat vorgeschlagen. Es lag aber keine Einverständniserklärung vor. **Anke Heß wurde bei zwei Enthaltungen nach 43 Jahren als erste Frau zur Vorsitzenden gewählt und nahm unter Beifall die Wahl an.** Am Ende der Versammlung legte Anke Heß ihr Amt der OVB-Vor-

sitzenden Frankfurt nieder. Damit rückt Birgit Heyer in diese Funktion nach.

Werner Zielina wurde als einziger Kandidat zum stellvertretenden Bundesvorsitzenden einstimmig wiedergewählt.

Reinhard Bind wurde ohne Gegenkandidat einstimmig zum Bundesschatzmeister wiedergewählt.

Beide Kandidaten nahmen die Wahl an.

Als nächster TOP war ein/e Rechnungsprüfer/in als Nachfolge für Ines Mühlenbrock für die Geschäftsjahre 2018 und 2019 zu wählen. Dirk Borgas ist noch für das Geschäftsjahr 2018 im Amt. Es wurde Frank Schott vorgeschlagen und anschließend auch einstimmig für die Geschäftsjahre 2018 und 2019 gewählt.

Anträge zu Satzungsänderungen waren nicht eingereicht worden. Weitere Anträge wurden nicht gestellt.

Den Abschluss der Versammlung bildete ein Bericht über die wirtschaftliche Lage (Werner Langendörfer) und die Tarifsituation des DLH-Konzerns.

Werner Zielina



Eine Zwiebel wird entblättert

Die Verheißungen eines Jürgen Weber

Wer sich noch an die Vorstellung durch Herrn Weber erinnern kann, weiß was das Bild rechts zu bedeuten hat. Für diejenigen, die die Vorstellung nicht erlebt hatten, sei erklärt: Das ist eine Zwiebel! Es war seine Vorstellung vom „Lufthansakosmos“: Im Zentrum der LH Flugbetrieb, darum herum die Satelliten der LH Betriebe.

Die Aussage von Herrn Weber war damals, dass eine Lufthansa immer überleben wird.

Die Ringe stehen also, wie bei einer Zwiebel, für die einzelnen Unternehmen innerhalb des Konzerns.

Nach dem Abbau von 8.000 Mitarbeitern wurde auch die Lufthansa 1995 in einzelne Unternehmen zerlegt. Passage, Cargo, Technik, Systems, Condor und die LSG wurden als eigenständige Unternehmen geführt. Aber alle befanden sich noch unter dem Dach des Lufthansa Konzerns.

Die Logik die dahinter stand, musste jedem damals schon klar gewesen sein. Der Konzern wird für die Zerschlagung vorbereitet. Wer Geld bringt, darf eine zeit lang weiterleben. Wer nichts bringt:

Weg damit.

Als eine der ersten Bereiche die verkauft wurden, waren Bürobedarf und Druckerei in Köln. Als nächstes wurden die Haushandwerker der LGM ausgelagert.

Weg damit.

Norderstedt: Die Abrechnung von Tickets wurde nach Indien ausgelagert. Nachdem man festgestellt hat, dass hier richtig Geld verbrannt wird, hat man die Ticketbearbeitung wieder zurückgeholt. Hat aber nichts genützt - Norderstedt wurde trotzdem dicht gemacht.

Weg damit.

Hier kann man sagen, dass es sich um Bereiche am äußersten Rand der Zwiebel handelte. Es kam der



Gedanke bei den Mitarbeitern auf: Ich bin näher am Flugzeug - mir kann nichts passieren. die brauchen mich. **Das ist und war schon immer ein Irrglauben.**

Dann war die Condor dran. Teure Investitionen in neues Fluggerät und teure Tarifverträge veranlassten den Vorstand, die Condor zu verkaufen.

Weg damit.

Danach stand Systems in Kelsterbach auf der Liste. Die Leistung für Software und EDV-Produkte kann ich mir einkaufen. Also.

Weg damit.

Die Liste kann noch bedenkenlos weitergeführt werden, würde aber hier den Rahmen sprengen.

Auch innerhalb der verbliebenen Unternehmen das gleiche Bild: Auslagern, zerlegen und dann:

Weg damit.

Der jetzige Passage-Vorstand hat nun die Idee, sich mit der Line-Maintenance einen Teil der Technik zurückzuholen. Weil er sie braucht, um besseren Zugriff zu haben oder warum auch immer. Die Mitarbeiter, die dann die Wartung der LH Flotte durchführen sollen, passen aber nicht in das Lohngefüge der LH. Hier wird man den Mitarbeitern einen „Rucksack“ verpassen, der über die Jahre dann abgeschmolzen wird. Jedenfalls wird es spannend, wie das ausgeht. Der Rest passt sich an oder:

Weg damit.

Brötchen und sonstiges Essen werden auch nicht mehr soviel verbraucht. So etwas kann man überall zukaufen. Also LSG verkleinern und dann:

Weg damit.

Fazit:

Alles, was innerhalb des Konzerns wie oben beschrieben geschieht, ist die Freiheit des Unternehmers. Es nützt nichts dagegen zu schimpfen.

Es bringt auch nichts, wenn in einigen Technik-Betrieben für eine weitere, andere Gewerkschaft Stimmung gemacht wird, wohl wissend, dass das gar nicht möglich ist. Kennt doch der DGB nur das Prinzip „Ein Betrieb – eine Gewerkschaft“.

Also gerade nicht ver.di und IGM in einem Betrieb!

Sicherlich macht die IGM gute Tarifverträge bei VW und in der Metallindustrie. Aber warum ist das so? Weil bei VW 96% der Mitarbeiter organisiert sind und zwar in EINER Gewerkschaft. Auch der Organisationsgrad in der Metallindustrie ist sehr hoch. Hier sollte man sich mal beispielhaft an die eigene Nase greifen. Der Vorstand ist nur sich, dem Aktienkurs und den Anlegern verantwortlich. Die Mitarbeiter kommen darin, wenn überhaupt, erst später vor.

Man kann mit der Arbeit der Gewerkschaft unzufrieden sein. Dann muss man dagegen angehen und sich

engagieren und organisieren, um intern Veränderungen zu erreichen. Sich umdrehen und der Gewerkschaft den Rücken zu zeigen ist genau das, was der Vorstand will. Die Mitarbeiter schwächen sich selbst und mit dem kleinen Häufchen Verbliebener und den vielen kleinen Pseudo-Gewerkschaftsgruppen kann er machen was er will.

Eine Meinung von

Reinhard Bind



VL Beitragsanpassung

Tariferhöhung und Beitragsanpassung

Am 6. Februar 2018 gab es in der 4. Verhandlungsrunde zur DLH-Vergütung ein Ergebnis mit einer Laufzeit bis 30. September 2020. Die Tabellen wurden zunächst ab 1. Februar 2018 um 3,0% erhöht. In den Geschäftsfeldern LHT und IT war dieses Ergebnis per Beschluss der Geschäftsfeld-Tarifkommission LHT/IT durch eine Anhebung um einheitlich 106,65 € umgesetzt worden.

Am 1. Mai 2019 ist nun die zweite Stufe dieses Tarifvertrages fällig. Grundsätzlich werden die Tabellenwerte in allen Geschäftsfeldern um 3,0% erhöht. Der Arbeitgeber konnte aber folgende Einschränkung durchsetzen: Die Umsetzung erfolgt nur in dieser vollen Höhe, wenn im jeweiligen Geschäftsfeld die Adjusted EBIT-Marge in Höhe von 8,0% erreicht wird. Dazu wird wie folgt gerechnet: Der Adjusted EBIT geteilt durch den Umsatz und mit 100 multipliziert ergibt die Adjusted EBIT-Marge. Diese Adjusted EBIT-Marge Geschäftsfeld 2018 geteilt durch 8% multipliziert mit

3% ergibt die Tabellenerhöhung (max. 3,0%). Dazu zwei Beispiele: 1. Adjusted EBIT-Marge 7,5% geteilt durch 8 multipliziert mit 3 ergäbe eine Tabellenerhöhung von 2,81% 2. Adjusted EBIT-Marge 4,8% geteilt durch 8 multipliziert mit 3 ergäbe eine Tabellenerhöhung von 1,8%. Die Mindestanpassung beträgt 1,8%, auch wenn die Adjusted EBIT-Marge unterhalb von 4,8% liegen sollte. Die Ausbildungsvergütung wird ab 1. Mai 2019 um 40 € erhöht.

Die Berechnung der tatsächlich umzusetzenden Tabellenerhöhung ist erst nach der Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2018 am 14. März 2019 möglich.

Der VL-Bundesvorstand wird dann, wie bereits im Februar 2018 angekündigt, zeitnah die daraus resultierenden neuen Mitgliedsbeiträge entsprechend berechnen und wenn möglich auch zum 1. Mai 2019 anpassen.

VL-Bundesvorstand



© bluedesign/fotolia

Nachfolger vorgeschlagen

Wer folgt auf Frank Bsirske?



Frank Bsirske hatte angekündigt, beim ver.di-Kongress im September 2019 in Leipzig nicht mehr für das Amt des ver.di-Vorsitzenden zu kandidieren. Bsirske ist der bisher einzige Vorsitzende von ver.di und ist seit der ver.di-Gründung im Jahr 2001 im Amt.

Der Gewerkschaftsrat hatte eine „Findungskommission“ eingesetzt, um Kandidatenvorschläge zu erarbeiten. Am 11. September 2018 hatte die Gewerkschaftsratsvorsitzende Monika Brandl die Mitglieder des Gewerkschaftsrats über das Ergebnis informiert. Die Findungskommission schlägt **Frank Werneke** zur Kandidatur für den ver.di-Vorsitz vor. Werneke ist zurzeit stellvertretender ver.di-Vorsitzender und leitet den Fachbereich Medien, Kunst und Industrie.

Für die Stellvertretungen im Führungstrio wurden als Kandidatinnen **Andrea Kocsis** und **Christine Behle** vorgeschlagen. Andrea Kocsis ist derzeit stellvertre-

tende ver.di Vorsitzende und Leiterin des Fachbereichs Postdienste, Speditionen und Logistik. Christine Behle leitet den Fachbereich Verkehr.

In der November-Sitzung 2018 des Gewerkschaftsrats werden sich die vorgeschlagenen Personen vorstellen und Fragen beantworten. Danach stimmt der Gewerkschaftsrat über die Vorschläge ab.

Noch im Oktober 2018 will sich das Gremium mit den Kandidat/innen für die weiteren Bundesvorstandsaufgaben mit Querschnittsbereichen beschäftigen.

Die Delegierten des ver.di-Bundeskongresses wählen dann im September 2019 das neue Vorstandsgremium.

Werner Langendörfer

