

FAQ ZUR TARIFAUSEINANDERSETZUNG MIT LUFTHANSA

Wie sehen die Forderungen der Vereinigung Cockpit für die Piloten aus?

Seit 2011 hat es keine Lohnangleichung mehr für die Piloten gegeben. Die Forderung umfasst somit einen Zeitraum von fünf Jahren:

Mai 2012 – April 2013 5,2%

Mai 2013 – April 2014 4,6%

Mai 2014 – April 2015 2,7%

Mai 2015 – April 2016 3,1%

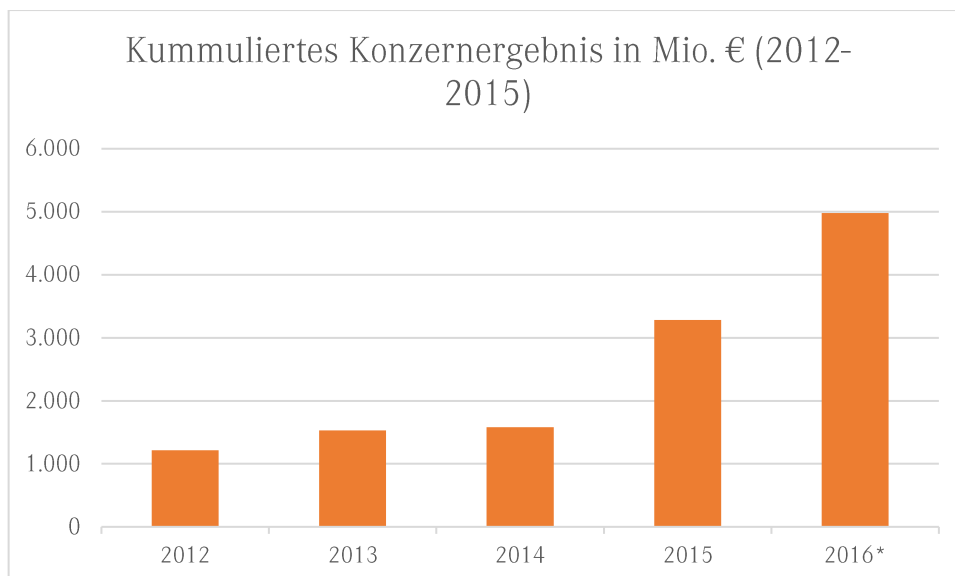
Mai 2016 – April 2017 2,7%

Der Durchschnitt beträgt 3,66% pro Jahr.

Die Forderungen entsprechen in der Größenordnung den Forderungen anderer Gewerkschaften im gleichen Zeitraum, bzw. für die letzten drei Jahre sogar nur der allgemeinen Tariflohnsteigerung in der Bundesrepublik Deutschland.

Zusätzlich beinhaltet die Forderung eine strukturelle Anpassung bei den Copiloten ab dem 12. Beschäftigungsjahr, da diese durch das fehlende Wachstum im Kernbereich deutlich länger Copilot bleiben und daher ein deutlich niedrigeres Lebensarbeitsgehalt zu erwarten haben. Diese Anpassung soll diese Verringerung lindern.

Das Ergebnis der Lufthansa ist wiederholt sehr gut und lässt Lohnanpassungen in der geforderten Höhe aus Sicht der VC zu.



Die Vereinigung Cockpit fordert eine Gehaltserhöhung von knapp 20%. Lufthansa sieht sich in einem schwierigen Marktumfeld den Herausforderungen von Billigairlines und staatlich subventionierter Golfairlines gegenüber. Ist diese Forderung vor diesem Hintergrund nicht unverhältnismäßig?

Die Gesamtforderung ergibt sich aus dem sehr langen Zeitraum von 5 Jahren. Die größtenteils rückwirkenden Forderungen belaufen sich ungefähr auf die durchschnittliche Erhöhung der Bruttolöhne in Deutschland während der angestrebten Laufzeit des Vertrages. Daher ist die Forderung nicht unverhältnismäßig, sondern entspricht dem, was alle deutschen Tarifangestellten in dieser Zeit an Lohnanpassung erfahren haben.

Seit mehr als fünf Jahren gibt es keine Anpassung der Gehälter der Piloten mehr. Das entspricht einem Reallohnverlust von alleine 5% bis heute. Im gleichen Zeitraum hat die Lufthansa stets einen deutlichen Gewinn von insgesamt über 5 Milliarden Euro gemacht. An diesem Erfolg sollten auch die Angestellten teilhaben.

Warum hat die Vereinigung Cockpit das letzte Angebot der Lufthansa zurückgewiesen?

Es handelt es sich nicht um ein Angebot, sondern vielmehr um eine Forderung seitens Lufthansa. Die Forderung sah eine 44-Monatige Nullrunde mit einem damit verbundenen Reallohnverlust vor. Für die im Anschluss an die Nullrunde gebotene Lohnanpassung verlangt Lufthansa eine Kompensation der Gehaltsanpassungen durch andere Tarifverträge. Damit zeigt sie deutlich, dass sie überhaupt nicht zu einem Ausgleich des Nachholbedarfs bereit ist. Im gleichen Zeitraum hat Lufthansa jedoch regelmäßig erhebliche Gewinne eingefahren. Daher ist nicht ersichtlich, warum die Angestellten der Lufthansa in einem Zeitraum kontinuierlicher Gewinne sogar einen Reallohnverlust hinnehmen sollen.

Wäre eine Schlichtung ein möglicher Weg?

Die VC lehnt eine Schlichtung zur Vergütung ab, da das Angebot der Lufthansa nicht schlichtungsfähig ist. Mit der von Lufthansa geforderten Nullrunde bzw. Reallohnverlusten macht der Einstieg in eine Schlichtung keinen Sinn.

Sind die Gehälter der Lufthansa Piloten nicht sowieso schon viel zu hoch?

Die Gehälter der Lufthansa Piloten sind marktgerecht. Vergleichbare Mitbewerber zahlen vergleichbare Gehälter. Richtig ist, dass es Piloten gibt die schlechter entlohnt werden, richtig ist aber auch, dass es Piloten gibt die erheblich besser entlohnt werden. Lufthansa Piloten liegen also mit ihrer Vergütung im internationalen Mittelfeld.

Kann Lufthansa mit den Gehaltsstrukturen gegen die aufstrebenden Billigairlines bestehen?

Die großen Unterschiede in den Kostenpositionen einer Netzwerk-Airline und einer Billig-Airline sind nicht durch die Cockpitkosten gegeben, sondern durch Vereinfachung in allen Bereichen des Unternehmens. Einige Billiggesellschaften drücken die Lohnkosten mit teils illegalen Mitteln wie der Vermeidung von Sozialabgaben, Steuern und Modellen zur Scheinselbstständigkeit. Diese Unternehmen dürfen kein Maßstab sein, sondern müssen stattdessen angeprangert und diese Modelle abgestellt werden. Prekäre Arbeitsbedingungen können nicht der Maßstab für Tarifverträge in Deutschland sein.

Schaut man sich die Geschäftszahlen der Lufthansa genauer an, so ist es genau der Kern der Lufthansa, der Geld verdient und nicht die Billigableger, bei denen bisher nur Geld verbrannt wird.

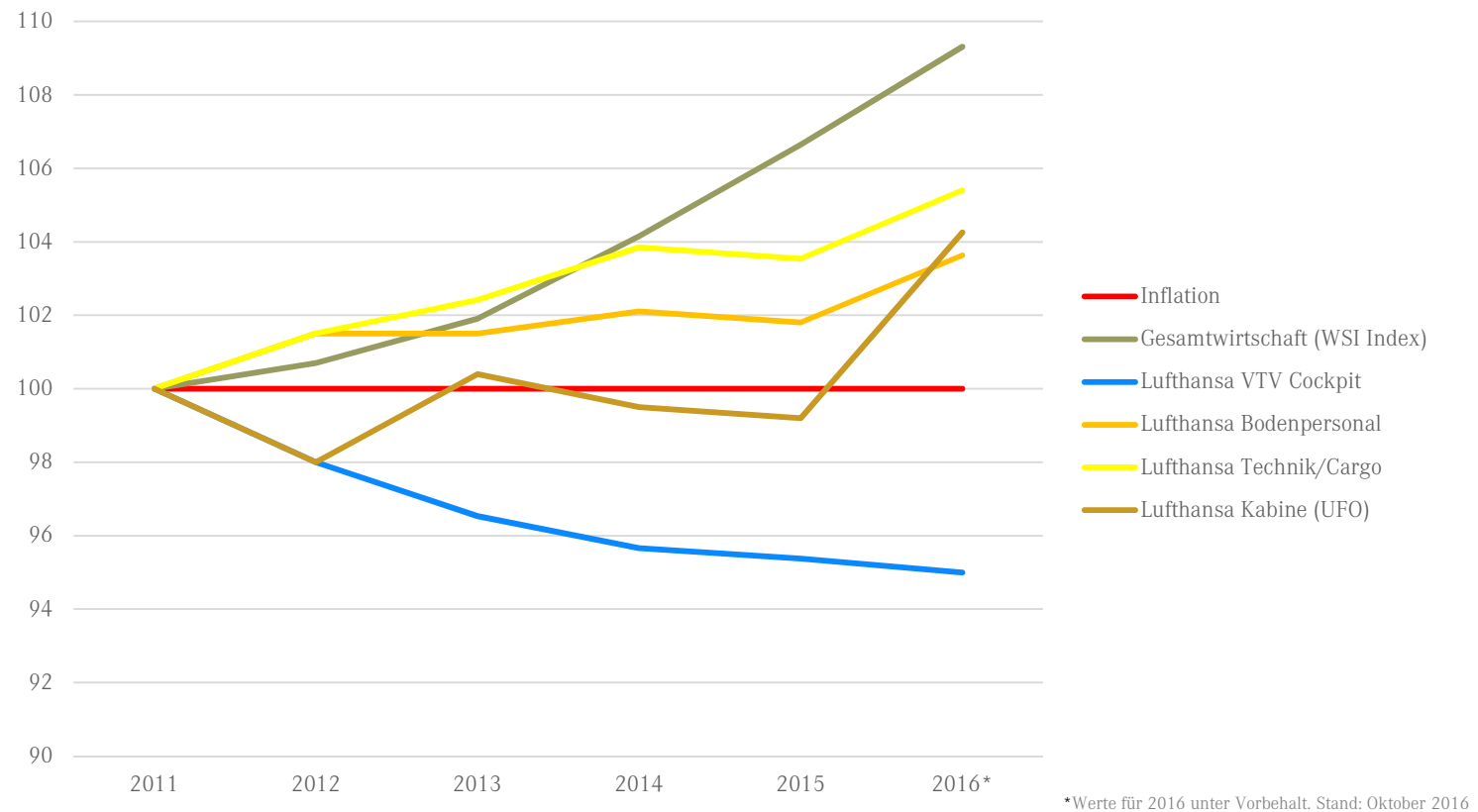
Die Behauptung, dass das Kostenniveau der Cockpitbesetzungen über das Wohl einer Airline entscheiden ist unzutreffend. Der erfolgreichste Low Cost Carrier in Amerika (Southwest) zählt zu den Unternehmen die die besten Cockpitgehälter in den USA zahlen. Viel entscheidender für den Erfolg eines Unternehmens sind zufriedene und motivierte Mitarbeiter und ein funktionierendes Geschäftsmodell.

Warum umfassen die angekündigten Arbeitskampfmaßnahmen nicht die Germanwings?

Der Schwerpunkt der VC bei Germanwings liegt auf Verhandlungen zur Übergangsversorgung, da hier – im Gegensatz zu Lufthansa – mehr als ein Drittel der Piloten nicht durch eine Übergangsversorgung abgesichert ist. Gleichzeitig fehlt diesen Piloten damit auch eine Absicherung bei Lizenzverlust, was für Piloten existenzbedrohend ist. Um die Verhandlungen an den von uns vorgeschlagenen Terminen nicht zu belasten, sieht die VC bei Germanwings zunächst von Streikmaßnahmen ab.

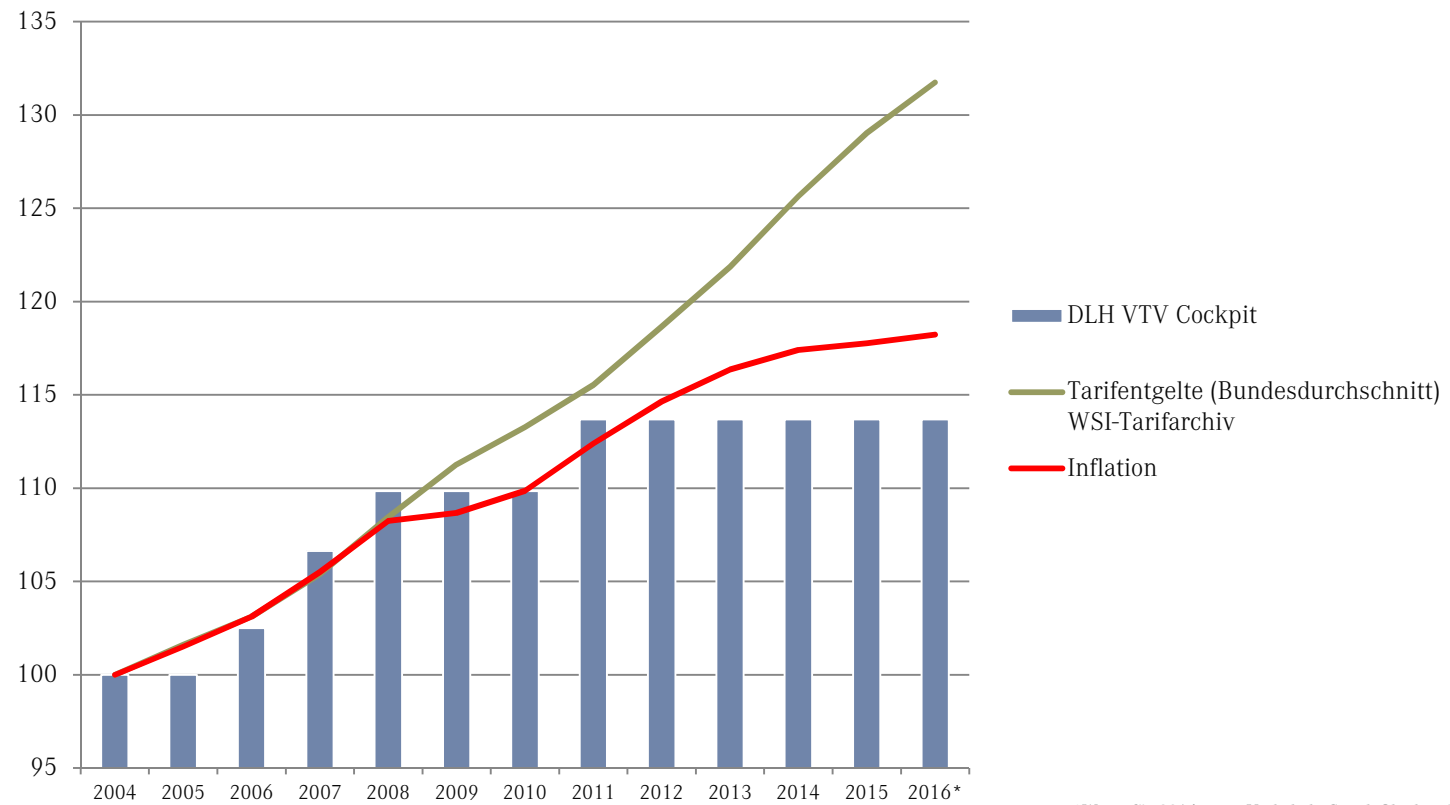
WIRTSCHAFTSDATEN

TARIFENTWICKLUNG LUFTHANSA VS. GESAMTWIRTSCHAFT



WIRTSCHAFTSDATEN

INDEXENTWICKLUNG 2004-2016



*Werte für 2016 unter Vorbehalt. Stand: Oktober 2016