

WiWo+ LUFTHANSA

Die unerwartete Macht der Piloten

Noch vor gut einem Jahr drohte der Flugzeugführer-Gewerkschaft Vereinigung Cockpit die Bedeutungslosigkeit. Jetzt ist sie einflussreicher denn je. Das verdankt sie geschickter Planung – und einer Fehleinschätzung ihres Arbeitgebers.

Rüdiger Kreß

29.04.2023 – 08:59 Uhr





Fliegen, nicht streiken: Lufthansa-Kapitän im Cockpit eines Airbus A350. Foto: Picture-Alliance/SZ Photo

Eigentlich sollte Lufthansachef Carsten Spohr dieser Tage wenig Grund zu schlechter Laune haben. Seine Fluglinien werden bereits im kommenden Sommer nicht nur stellenweise wieder mehr Passagiere transportieren als vor der Coronakrise. Und seine Kunden zahlen klaglos bis zu 20 Prozent mehr pro Ticket.

Doch leider kommt neben dem Verkehr auch etwas anderes aus der Zeit vor 2020 zurück: die Ansprüche seines Cockpitpersonals. Um wie geplant zu wachsen, braucht Spohr mehr denn je einsatzbereite Piloten. Doch die fordern nicht nur höhere Einkommen und mehr Einfluss. Sie sind nun schlagkräftiger denn je, weil

sie die Pandemie genutzt haben, um sich neu aufzustellen. Gerade hat die Gewerkschaft Vereinigung Cockpit (VC) die Zuständigkeit für die Tarifverhandlungen im Konzern in einer zentralen Kommission gebündelt. Bislang verhandelten die bis zu acht deutschen Gewerkschaften einzeln und waren dadurch weniger mächtig.

Was das neue Motto „(noch) mehr Power, wenn alle an einem Strang ziehen“ bedeutet, dürfte sich bald zeigen. Denn durch geschickte Planung erreichte die VC, dass am 30. Juni bei allen fliegenden Konzerntöchtern die Piloten-Tarifverträge auslaufen. Nun kann die VC erstmals nicht nur Teile, sondern den gesamten deutschen Lufthansa-Flugbetrieb bestreiken. Bisher konnten bei einem Ausstand etwa der Hauptmarke Lufthansa  andere Gesellschaften wie Lufthansa CityLine oder Eurowings zumindest einen Teil des Flugbetriebs aufrechterhalten oder gar Flüge übernehmen, was Arbeitskämpfen einen Teil des Schreckens nahm.



PROTOKOLL EINES CO-PILOTEN

Eurowings-Pilot: „Meine Frau fragt mich am Esstisch schon mal, ob ich noch wach bin“



Dazu will die VC über die neue Tarifkommission die Unterschiede zwischen den einzelnen Gesellschaften verkleinern. Mit Ausnahme des Frachtgeschäfts und der Regionaltochter CityLine verdienen die Flugzeugführer der Töchter nicht nur meist deutlich weniger als ihre Kollegen in der „Passage“ genannten Hauptairline mit dem Kranich am Leitwerk. Sie haben häufig auch schlechtere Arbeitsbedingungen und Überstundenregelungen. Das gelang der Lufthansa nicht zuletzt dadurch, dass sie die Piloten der einzelnen Gesellschaften gegeneinander ausspielte. Dabei versprach Spohr etwa als Gegenleistung für günstige Tarifabschlüsse überproportionale Investitionen und ein stärkeres Wachstum, wodurch die Flugzeugführer schneller vom Co-Piloten zum verantwortlichen Piloten aufsteigen konnten. Und die neue Verhandlungsmacht könnte noch weiter reichen, etwa indem die VC bei der Eingliederung von Gesellschaften wie bei Ita aus Italien bremst, wenn die Neulinge im Konzern auf Kosten der deutschen Flugbetriebe wachsen sollen, befürchten Aufsichtsratskreise: „Die VC-Position ist auf lange Zeit besser denn je.“

**„DAS WAR EIN KLARER AFFRONT, DER UNS WOHL DIE
MACHTVERHÄLTNISSE ZEIGEN SOLLTE“**

Dieser Machtzuwachs schien noch Anfang 2022 unerreichbar, als die Omikron-Variante des Coronavirus erneut für Verkehrseinbrüche sorgte. Damals konnte die Gewerkschaft nicht verhindern, dass die Lufthansa einen im Jahr 2017 mühsam erkämpften Kompromiss kündigte, der für die Kernmarke Lufthansa eine Mindestflottengröße von 325 Maschinen und damit gut 4000 Jobs garantierte. „Das war ein klarer Affront, der uns wohl die Machtverhältnisse zeigen sollte“, kommentiert ein Funktionär einer anderen Gewerkschaft.



ERSTAUNLICHES ZUGESTÄNDNIS

Lufthansa verzichtet auf die neue Billiglinie

von Rüdiger Kreß



Doch bald wendete sich das Blatt. Weil sich Omikron als vergleichsweise harmlos erwies, wuchs der Flugverkehr – und damit der Bedarf an Piloten. Also suchte die Lufthansa eine neue Vereinbarung, die sie erstmals in vertraulichen Runden ohne Zeitdruck erarbeiten wollte. Doch die Piloten brachen die Gespräche ab, als auch Dutzende Termine kein aus ihrer Sicht angemessenes Ergebnis brachten.

Und statt eines Angebots ging Lufthansa in die Offensive. Sie trieb den Aufbau einer neuen mehr oder weniger tariffreien Gesellschaft namens City Linien 2 voran und schaltete sogar eine Internetseite dafür frei. Und ihre Führung machte klar: sie würde diesen Schritt gehen. „Doch damit haben Lufthansaverhandler um Arbeitsdirektor Michael Niggemann ihr Blatt offenbar überschätzt“, heißt es in Aufsichtsratskreisen. „Dazu erkannten sie wohl den Wandel auf VC-Seite zu spät.“

Denn parallel zu den Verhandlungen hatte die Gewerkschaft gleich zwei machtbildende Maßnahmen angestoßen. Sie managte die Laufzeiten der Tarifverträge so, dass alle zum gleichen Zeitpunkt auslaufen. Dazu bereitete sie das neue zentrale Tarifgremium vor.

Lesen Sie auch: Superjumbo A380 – Totgesagte leben länger

Als einer der führenden Köpfe des Wandels gilt der neue Tarifvorstand der VC, Marcel Gröls. Der promovierte Ökonom und Arbeitsrechtler war im Sommer 2020 zur Gewerkschaft gestoßen. Und weil er zuvor bei der Hamburger Hochbahn als Leiter Tarifpolitik der Arbeitgeberseite praktisch den entgegengesetzten Job hatte, hatte er ein besseres Gefühl für mögliche Konter der

Gegenseite – und wie sich die VC darauf einstellen konnte. „Damit denkt er nicht nur deutlich nüchterner, sondern auch strategischer als die oft eher klassenkämpferischen und sehr von sich überzeugten Piloten“, beobachtet ein Vertreter einer anderen Gewerkschaft.

TARIFVORSTAND MARCEL GRÖLS GIBT SICH IRONISCH

Das zeigt sich nicht zuletzt im Umgang mit der neuen Macht der VC. Die verkündete Gröls statt auf einer Pressekonferenz vergleichsweise zurückhaltend in einem Post über das Karrierenetzwerk LinkedIn, auch wenn der dann eifrig geteilt wurde. Dort verzichtete Gröls auf schroffe Töne und setzte stattdessen auf Ironie. „Mein herzlicher Dank gilt aber natürlich auch dem Lufthansa-Konzern, dessen suchthaftes Neugründen von immer weiteren Töchtern bei uns auch den Letzten davon überzeugt hat, dass gegen so viel Diffusion nur konsequente Einheit hilft“, bemerkt Gröls süffisant auf LinkedIn und lobt: „Ohne euch weiß ich gar nicht, ob wir das so schnell geschafft hätten!“ Das wirkte auch auf der Kapitalseite, berichten Aufsichtsratskreise.

Gleichzeitig dämpfte Gröls gegenüber der Öffentlichkeit die Furcht eines Ausstands schon zur Ferienzeit im Sommer: „Ich kann mir gut vorstellen, dass wir ohne Streiks auskommen“, erklärte er im Gespräch mit dem Branchenportal Airlines.de.

WiWo+



WiWo+ BERENBERG BANK

Deutschlands ehemals erfolgreichster Banker und das Privatjet-Syndrom

von Melanie Bergermann und Lukas Zdrzalek



WiWo+ SPARPROGRAMM

BMW nimmt Gehälter seiner Leistungsträger ins Visier

von Martin Seiwert



WiWo+ IT-SPARTE VON LIDL

Die zwei Wahrheiten über den Abgang von Lidl-Topmanager Rolf Schumann

von Michael Kroker



Doch zwischen den Zeilen klang durch: um Ausstände im Herbst zu verhindern, müsste Spohr deutlichere Zugeständnisse machen als zu Beginn der vertraulichen Verhandlungen im vorigen Jahr. Laut Konzernkreisen hat nicht nur der hohe Abschluss im öffentlichen Dienst höhere Erwartungen geweckt. Auch die Stimmung der Flugzeugführer ist wenig kompromissbereit. Zu schmerzhaft sei die Erinnerung, dass Spohr in der Coronazeit Löhne senken wollte und bis 2021 bis zu 1000 Entlassungen drohte – besonders bei den gut bezahlten 5000 Piloten der Kernmarke Lufthansa. „Wie immer am Ende die Einigung VC-Lufthansa aussieht, ich fürchte sie wird für das Unternehmen teurer und für die Kunden stressiger als nötig“, meint ein Beobachter.

Lesen Sie auch, wie der Qatar-Airways-Chef im Interview ausführt, warum in Europa viele Menschen nicht mehr richtig arbeiten wollen

[Zur Startseite](#)[Nachricht an die Redaktion](#)