

Jürgen Klocke, Redaktion AWW-Informationen

Exklusiv-Interview mit Peter Gerber

Deutsche Lufthansa AG, Bereichsleiter Tarifpolitik Konzern und Koordinator der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“

Globalisierung – ob als Chance begriffen oder kritisiert – ist heute in allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens spürbar. Was sind für den deutschen Luftverkehr heute in der globalisierten Welt die größten Herausforderungen, insbesondere angesichts des verschärften internationalen Wettbewerbs?

Peter Gerber: Das reibungslose Funktionieren des gesamten Systems ist sicher die größte Herausforderung des deutschen Luftverkehrs. Nur wenn es uns gelingt, zwischen den verschiedenen Teilnehmern in der Aviation-Industrie, wie Flughäfen, Fluggesellschaften, Flugsicherung, aber auch z. B. den zuständigen Sicherheitsbehörden, möglichst fugenlos zusammenzuarbeiten, haben wir die Chance, die mehr als 800.000 Arbeitsplätze, die direkt und indirekt vom Luftverkehr in Deutschland abhängen, zu erhalten und zu vermehren. Dabei ist der Wettbewerbsdruck, der von Staatscarriern aus dem Nahen Osten oder wachsenden Gesellschaften aus Asien und Amerika ausgeht, enorm. Zudem sind vernünftige Rahmenbedingungen unerlässlich. D. h., es muss die notwendige Infrastruktur, wie Flughafenkapazitäten oder eine einheitliche Flugsicherung ebenso vorhanden sein, wie gleiche und faire Wettbewerbsbedingungen für alle. Hierbei haben staatliche Subventionen für Wettbewerber nichts verloren.

Laut Geschäftsbericht hat die „Deutsche Lufthansa AG“ im abgelaufenen Geschäftsjahr 2007 zum zweiten Mal in Folge Rekordwerte bei Gewinn und Umsatz er-

zielt. Welche Faktoren haben zu diesem beachtlichen Ergebnis geführt und welche Innovationen plant Ihr Konzern in den nächsten Jahren?



Peter Gerber: Wir sind mit unserem Ergebnis natürlich zufrieden, dürfen uns aber angesichts der eben beschriebenen Wettbewerbsintensität nicht auf unseren Lorbeeren ausruhen. Sicher haben verschiedene Aspekte zu den Erfolgen beigetragen. An erster Stelle möchte ich hier unsere Mitarbeiter nennen. Die Kundenorientierung spielt eine entscheidende Rolle und hat besonders im Premium-Segment Erfolge gezeigt. Weiter ist sicher die Star Alliance als die größte und erfolgreichste Luftverkehrsallianz ebenso ein Erfolgsgarant wie die Zusammenarbeit mit den wichtigsten Partnern an den Flughäfen. Schließlich ist entscheidend, die Kosten im Griff zu behalten. Wer in der Aviation-Industrie seine Kosten nicht im Griff hat, hat weder aktuell noch zukünftig eine Chance. Innovationen der Zu-

kunft? Es ist sicher nicht die richtige Stelle, darüber hier ausführlich zu sprechen. Deshalb: Lassen Sie sich überraschen. Ich darf Ihnen aber versichern, dass wir die Hände nicht in den Schoß legen werden.

Der Luftverkehr steht weltweit und natürlich auch hierzulande seit Jahren im Fokus der öffentlichen Debatte: Klimawandel und die Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs und Sorgen über die Folgen beim Ausbau von Flughäfen in Ballungsräumen sind nur zwei der Fragen, die sich viele Menschen heute stellen. Wie nimmt die Deutsche Lufthansa ihre ökologische Verantwortung wahr?

Peter Gerber: Der Luftverkehr ist sich seiner ökologischen Verantwortung sehr bewusst. Deshalb hat sich z. B. die Lufthansa bereits 1999 Emissionsminderungsziele gegeben, die bis zu diesem Jahr schon zu einer konkreten Reduzierung der spezifischen CO²-Emissionen um rund ein Drittel geführt haben. Aber auch in die Zukunft gerichtetes, vernünftiges ökologisches Handeln geht nicht ohne weitreichende und ehrgeizige Ziele. Deshalb setzt der Luftverkehr auf eine integrierte 4 Säulen-Strategie. Dabei soll mit einer Mischung aus technischem Fortschritt, adäquater Infrastruktur, Optimierung operationeller Verfahren und ökonomischer Instrumente eine weitgehende Entkopplung von Wachstum und Emissionen erreicht werden. Durch ein gegenwärtiges Investment von rund 14 Mrd. € in neue, treibstoffeffiziente und lärmarme Flugzeuge sowie durch wirksame operationelle

Maßnahmen, wie z. B. eine steti-
ge Optimierung der Flugrouten
oder eine innovative Triebwerkswä-
sche, die zu deutlichen Emissions-
minderungen führen, zeigt die
Lufthansa ihr kontinuierliches
Bestreben, ihre ökologische und
ökonomische Verantwortung in
Einklang zu bringen. An dieser
Stelle muss jedoch auch erwähnt
werden, dass das größte Klima-
schutzprojekt des Luftverkehrs in
Europa aufgrund eines fehlenden
politischen Willens der Mitglieds-
staaten der EU bisher nicht um-
gesetzt wird, obwohl Sachverhalt
und Ursachen, aber auch Wege zur
Lösung der Probleme bekannt
sind: Das Verkehrsmanagement im
europäischen Luftraum leidet seit
Jahrzehnten an der Zersplitterung
der Zuständigkeiten und Flugsi-
cherungsdienste in den nationalen
Lufträumen. Die Folgen: Ineffizi-
enzen im europäischen Luftraum
führen insgesamt zu jährlichen
Mehrkosten von 2,4 Mrd. € und
ca. 10 Mio t vermeidbaren CO²-
Emissionen. Hier besteht dringen-
der Handlungsbedarf. Gleiches gilt
natürlich für den schon hinlänglich
diskutierten, dringend notwendi-
gen Ausbau der Flughafenkapazi-
täten in Frankfurt, München und
Berlin.

*Die Einschätzungen der internati-
onalen und bundesweiten ökonomi-
schen Entwicklung sind heu-
zutage je nach Standpunkt sehr
unterschiedlich. Welche Auswir-
kungen hat das auf die Tarifpolitik
bei der Deutschen Lufthansa AG,
für die Sie im Konzernbereich ver-
antwortlich zeichnen? Wie sieht
das Tarifgefüge bei der Deutschen
Lufthansa heute aus, und welches
sind die nächsten tarifpolitischen
Herausforderungen aus Ihrer
Sicht? Wie gehen Sie mit dem
Thema Spartengewerkschaften
um? Sind die Piloten die „Lokfüh-
rer der Lufthansa“?*

Peter Gerber: Lassen Sie mich hier
ganz klar sagen: Wenn ein Unter-
nehmen ökonomisch erfolgreich
ist, müssen die Mitarbeiter ver-

nünftig an diesem Erfolg des Un-
ternehmens beteiligt werden. Das
ist bei Lufthansa gute Tradition,
und mit unseren letzten Abschlüs-
sen haben wir das auch gezeigt.
Naturgemäß ist bei aller Mitarbei-
terorientierung dennoch auf die
Wettbewerbsfähigkeit zu achten.
Auch die Flexibilität in einem so
volatilen Geschäft wie dem Luft-
verkehr darf nicht gänzlich verlo-
ren gehen. Das Tarifgefüge der
Lufthansa ist heute wie bei vielen
anderen Arbeitgebern fragmentier-
ter, als es das früher war. Wir ar-
beiten im Konzern mit drei Ge-
werkschaften zusammen (Verdi,
Vereinigung Cockpit, Unabhängi-
ge Flugbegleiter Organisation).
Das macht die Dinge natürlich
komplizierter. Jeder hat aber das
Recht, sich in der ihm genehmen
Gewerkschaft zu organisieren.
Entscheidend ist die Frage, wie die
große Verantwortung, die der deut-
sche Gesetzgeber den Tarifpartei-
en zugewiesen hat, gelebt wird.
Wenn es gelingt, in der gemeinsa-
men Verantwortung für das Unter-
nehmen und die dort Beschäftig-
ten zu agieren, ist eine größere
Anzahl von Gewerkschaften, die
zum Teil nur Interessen von be-
stimmten Belegschaftsteilen ver-
treten, unproblematisch. Daran
wird aber auch in der Zukunft die
Entwicklung der Spartengewerk-
schaften zu messen sein. Gelingt
es auch mit mehr Gewerkschaften,
das wichtigste Asset der deut-
schen Tarifpolitik der letzten 60
Jahre zu erhalten: Verteilungsg-
erechtigkeit und Tariffrieden? Si-
cher eine der großen Herausforde-
rungen der nächsten Jahre.

*Die öffentliche Diskussion um die
Erhöhung der gesetzlichen Rente
in den letzten Wochen bringt
besonders deutlich die Sorge um
die Zukunft der Altersversorgung
zum Ausdruck. Wie sehen Sie mit-
telfristig die Situation der gesetz-
lichen Rente? Welche Rolle spielt
im Zusammenhang mit der ge-
setzlichen Rente die betriebliche
Altersversorgung in Ihrem Unter-
nehmen?*

Peter Gerber: Angesichts der
steigenden Lebenserwartung steht
schon seit einigen Jahren fest,
dass das Leistungsniveau der ge-
setzlichen Rentenversicherung
wohl weiter sinken wird und die
gesetzliche Rente sich künftig
damit eher in Richtung Grunds-
icherung bewegt. Umso wichtiger
ist die ausschließlich vom Arbeit-
geber (Deutsche Lufthansa) finan-
zierte Betriebsrente. Sie bietet
rund 65.000 aktiven Mitarbeitern
und ca. 12.000 Pensionären eine
bewährte zusätzliche Absicherung
für das Alter, die Erwerbsminde-
rung und für Hinterbliebene im
Fall des Todes.

*Wie hat sich die Deutsche Luft-
hansa auf das Thema „Private Al-
tersversorgung“ im Betrieb einge-
stellt?*

Peter Gerber: Trotz ihres ver-
gleichsweise hohen Leistungs-
niveaus kann die Lufthansa-Ber-
etriebsrente die Versorgungslücke,
die durch die stetig sinkenden
Leistungen der gesetzlichen Ren-
te entsteht, nicht vollständig aus-
gleichen. Eine angemessene Ab-
sicherung im Alter kann deshalb
künftig nur über zusätzliche pri-
vate Eigenvorsorge erreicht wer-
den. Deshalb hat der Gesetzgeber
entsprechende Förderinstrumente
zur Verfügung gestellt. Bei der
Deutschen Lufthansa wurden mit
der Direktversicherung und der
Lufthansa-Privatrente (Entgeltum-
wandlung über eine Pensionskas-
se) bereits frühzeitig entsprechen-
de Vorsorgeprodukte entwickelt.
Dabei können über steuerlich be-
günstigte Entgeltumwandlung,
häufig mit Arbeitgeberbeteiligung,
zusätzliche Versorgungsleistungen
aufgebaut werden. Zunächst ist es
jedoch wichtig, Klarheit darüber
zu gewinnen, welche Versorgungs-
leistungen später zur Verfügung
stehen werden. Die Vorsorgeexper-
ten des Lufthansa-Konzerns haben
ein Beratungsprogramm entwi-
ckelt, das die tatsächliche Versor-
gung, nach Abzügen, ausrechnet.
Erst dieser Wert lässt dann die

wirkliche Versorgungslücke erkennen und ist eine realistische Basis für eine ausreichende private Vorsorge. Auf Basis der individuellen Versorgungslücke erfolgen konkrete Empfehlungen zu privaten Vorsorgemöglichkeiten, die insbesondere die stark geförderten betrieblichen Modelle der Entgeltumwandlung berücksichtigen und damit den Eigenaufwand gering halten.

sen, stark belastet. Wichtig ist daher zunächst, das gesetzte Ziel so zu erreichen, dass die Entlastungen auch spürbar ankommen. Es reicht nicht aus, exotische Vorschriften zu streichen, die in der Praxis gar keine Rolle spielen. Mit dem Standardkostenmodell bietet sich nun zum ersten Mal die Chance, den Bürokratieabbau systematisch und messbar zu betreiben. Dabei ist das Abbauziel als ehr-

Peter Gerber: Ein großer Teil der Informationspflichten der Wirtschaft ist auf Regelungen der EU zurückzuführen. Daher kann und darf der Bürokratieabbau nicht an Ländergrenzen halt machen. Es gibt ja ein europäisches Aktionsprogramm, das ebenfalls eine Entlastung von 25 % bis zum Jahr 2012 vorsieht. Es bleibt zu hoffen, dass die Reduzierung der Verwaltungslasten auf europäischer Ebene genau so ernsthaft betrieben wird wie auf nationaler Ebene.



Innenansichten „Lufthansa Aviation Center“ am Flughafen Frankfurt/Main

Die deutsche Wirtschaft hat in den letzten Jahren immer wieder bürokratische Hürden kritisiert und Abhilfe gefordert. 2006 wurde das Programm „Bürokratieabbau und bessere Rechtsetzung“ von der Bundesregierung initiiert, bei dem als erster Schritt kostenintensive Informationspflichten der Wirtschaft deutlich reduziert werden sollen. Konkretes Ziel für das Jahr 2011 ist die Senkung der Bürokratiekosten um 25 %. Entspricht dieses Programm Ihren Vorstellungen, oder müsste im Interesse der Wirtschaft beim Bürokratieabbau eventuell noch an „Tempo“ und „Umfang“ zugelegt werden?

Peter Gerber: Mehr als drei Viertel aller Unternehmen fühlen sich durch Aufgaben, die sie unentgeltlich für den Staat erbringen müs-



geizig, aber auch nicht als zu hoch gegriffen zu bewerten. Das zeigt ein Vergleich mit den europäischen Nachbarländern, die ähnliche Zielvorgaben haben.

Unverhältnismäßige und kostenintensive Bürokratie wird vielfach auch im europäischen Kontext beklagt. Wie werden die Belastungen konkret bei der Lufthansa erfahren und welche Vorstellungen hat Ihr Konzern bezüglich des Bürokratieabbaus auf europäischer Ebene?

Welchen Beitrag konnte die Deutsche Lufthansa beim Kampf gegen die Bürokratie bisher leisten, und wie werden Sie diesen Prozess weiter begleiten?

Peter Gerber: Wegen der besonderen Bedeutung des Themas bringt sich die Lufthansa in vielfältiger Weise in den Prozess ein durch Mitwirkung in den Arbeitgebervertretungen, z. B. der Bundesvereinigung der deutschen Arbeitgeberverbände (BDA). Daneben ist die AWV als Plattform für Wirtschaft und Verwaltung besonders geeignet, um praxisorientierte, für alle Beteiligten sinnvolle Lösungen zu finden. Als Beispiel seien hier die verschiedenen Projekte zum Datenaustausch genannt, wie etwa mit der Finanzverwaltung, den Krankenkassen oder den statistischen Ämtern.

Damit könnte ein erhebliches Einsparpotenzial erschlossen werden. Wiederholt hat sich die Lufthansa als Pilotanwender zur Verfügung gestellt, um sicherzustellen, dass die Bemühungen zum Bürokratieabbau in der praktischen Umsetzung vorangekommen. Dieses Engagement werden wir auch in Zukunft fortsetzen.