



MAGAZIN

Ausgabe 03/2017

- DLH Bilanz 1. Hj. 2017
- Brosamen bei HAM WT
- Tarifeinheitsgesetz
- Fachbereichsstruktur ver.di
- Spirale dreht sich nach unten

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)

© pixabay



VORWORT

Vorwort des Bundesvorsitzenden Frank Schott

Liebe Mitglieder,

liebe Kolleginnen, liebe Kollegen,

ich begrüße Sie recht herzlich zur neuesten Ausgabe unseres VL-Magazins.

Die Lufthansa-Welt in der wir leben und arbeiten ist wirklich eine sehr seltsame und widersprüchliche Welt:

Da wird auf der einen Seite am 02. August 2017 in Frankfurt das historisch beste Halbjahresergebnis verkündet, das es jemals gegeben hat. Ein Ergebnis, das mit folgender einfachen Formel durch unseren neuen Finanzvorstand Ulrik Svensson erklärt wurde: Höherer Umsatz und niedrigere Kosten. Eine gute Nachricht also für Investoren, Aktionäre, Vorstand und Belegschaft!

Moment mal, eine gute Nachricht auch für die Belegschaft??

Das wäre es vielleicht, wäre da nicht die andere Seite der Lufthansa-Welt:

Trotz Rekordgewinn, Wachstum und einer steigenden Stärke im Wettbewerb wird gebetsmühlenartig und mit einer Ausdauer, die schon bewundernswert ist, den Kolleginnen und Kollegen in allen Geschäftsfeldern und -bereichen verkündet, dass es existenziell wichtig und für die Wettbewerbsfähigkeit und das Überleben des Lufthansa-Konzerns unbedingt notwendig ist, die Personalkosten erheblich zu senken und die Produktivität weiter zu steigern. Die bisher durch Zugeständnisse der tarifgebundenen Belegschaft erbrachten Beiträge zur Verbesserung der Kostenstruktur seien zwar positiv, aber bei weitem nicht ausreichend.

Ja, es ist unbestritten, dass äußere Faktoren, wie der niedrige Ölpreis, die Stagnation der Kapazitäten am

Markt, als auch die derzeit gute Konjunkturlage ihren Anteil an diesem sehr guten Ergebnis haben. Faktoren also, die sich jederzeit wieder umkehren können.

Es ist und muss aber genauso unbestritten in der Öffentlichkeit klar gestellt werden, dass gerade die Kolleginnen und Kollegen in allen Bereichen des Lufthansa Konzerns durch Zugeständnisse **dauerhaft** an der Kostensenkung und damit ebenso an diesem wirtschaftlichen Erfolg beteiligt sind!

Vor diesem Hintergrund sollte man annehmen, dass es nun genug sein sollte mit Forderungen seitens der Geschäftsleitung nach weiteren Einschnitten und Sparmaßnahmen.

Ja, sollte man annehmen, aber nicht in unserer Lufthansa-Welt:

Wie man einem Interview im Hamburger Abendblatt mit dem Vorstandsvorsitzenden der Lufthansa Technik AG, Johannes Bussmann, entnehmen kann, sind es nun die 4000 Kolleginnen und Kollegen in der Line Maintenance in Frankfurt bei denen die Kosten ebenfalls um 25% gesenkt werden müssten, um auf dem Markt bestehen und im Wettbewerb mithalten zu können.

Auffällig hierbei ist jedoch, dass in allen Bereichen, in denen die Personalkosten reduziert werden sollen, fast ausschließlich die operativen, mit der Produktion betrauten Mitarbeiter betroffen sind.

Hier stellt sich für mich die Frage, wer oder was muss denn nun wettbewerbsfähig sein oder werden? Sind es die Konzerngesellschaften als Ganzes, oder sind das nur die eben erwähnten Kolleginnen und Kollegen, die rund um die Uhr im Schichtdienst dafür Sorge tragen, dass eine gleichbleibende, zuverlässige und hochwertige Qualität erbracht und somit der gute Name unserer Lufthansa weiter erhalten wird?

Unsere Lufthansa-Welt scheint tatsächlich geteilt zu sein und hier sehe ich eine sehr große Gefahr für den sozialen Frieden innerhalb des Konzerns:

Wenn der Eindruck entsteht, dass offensichtlich nur eine bestimmte Gruppe innerhalb der Belegschaft von erheblichen Einschnitten betroffen ist, dann entsteht unweigerlich mehr Dampf auf dem Kessel, als es sich unsere Lufthansa auf Dauer leisten kann.

Die Tatsache, dass die Vorstandsgehälter massiv gestiegen sind und seitens des Aufsichtsrats auch eine erhebliche Erhöhung der Vorstandsboni beschlossen wurde, während gleichzeitig die Tarifmitarbeiter zu weiteren Zugeständnissen und Einschnitten gedrängt werden, verursacht nur weiteren Unmut und Unverständnis innerhalb der Belegschaft!

Ich möchte an dieser Stelle noch einmal deutlich machen, dass es sich hierbei nicht um die viel beschworene Neiddebatte handelt, ein „Totschlagargument“ übrigens, das sehr gut dazu dient, sich dieser Diskussion zu entziehen.

Nein, so schlicht unser Finanzvorstand das exorbitant hohe Ergebnis erklärt hat, so einfach kann man auch dieses Thema erklären:

Wasser predigen und dabei selbst aus goldenem Kelch Wein trinken, das kann und wird auf die Dauer nicht länger gutgehen!

Ich denke, wenn alle, vom tarifgebundenen Mitarbeiter bis hoch zum Konzernvorstand die notwendigen Kostensenkungen mittragen und die Last auf alle

Schultern verteilt wird, wären die Einschnitte für jeden Einzelnen wesentlich erträglicher und unsere Lufthansa-Welt wieder ein klein wenig gerechter!

Ich wünsche Ihnen viel Spaß bei der Lektüre unseres VL-Magazins.

Ihr

Frank Schott

Bundsvorsitzender

Vereinigung Luftfahrt e.V.



DLH AG - Bilanz 1. Hj. 2017

Halbjahreszahlen - ein Rekordergebnis

Die Deutsche Lufthansa AG hat im ersten Halbjahr 2017 ein Rekordergebnis erwirtschaftet. Das beste Halbjahresergebnis in der Geschichte des Unternehmens. Die Verkehrserlöse stiegen um 14,2%, das Adjusted EBIT wurde auf 1.042 Mrd € und der Free Cash Flow auf 2.1 Mrd. € jeweils verdoppelt. Gestiegene Treibstoffkosten haben das Ergebnis mit 223 Mio. € belastet. Die Nettokreditverschuldung ist um mehr als die Hälfte auf 1,1 Milliarden zurückgegangen.

Dieses sehr positive Ergebnis wurde mit einer starken Nachfrage und drastischer Kostensenkung begründet. Die Umstellung der Betriebsrente/Altersversorgung hat eine spürbare Einsparung bei den Rückstellungen hierfür erbracht, bisher 200 Millionen €, aber bis zum Jahresende werden durch die Umstellung der Altersversorgung bei den Flugbegleitern noch mehr Rückstellungen eingespart werden können.

Alle Netzwerkairlines konnten die Stückkosten senken (Stückkosten = Kosten pro Passagier). Lufthansa Classic und Austrian haben dadurch sogar die Stückerlöse erhöhen können. (Dafür müssen die Ticketpreise entsprechend hoch gehalten werden und man muss trotzdem konkurrenzfähig bleiben.)

Im zweiten Quartal haben die Punkt-zu-Punkt Airlines Brussels und Eurowings positive Ergebnisse erzielen können.

Die Lufthansa Cargo konnte ihr Ergebnis verbessern, obwohl gerade das erste Quartal in der Regel das schwächste im ganzen Jahr ist.

Lufthansa Technik steigerte ihren Gewinn um 8,8% auf 222 Mio. €.

Die LSG erwirtschaftete im ersten Halbjahr 13 Mio €, in 2016 waren es 24 Mio. €. Begründet wurde dies vor allen Dingen mit Restrukturierungskosten.

„Aufgrund des erfolgreichen ersten Halbjahres und der besseren Visibilität auf das wichtige dritte Quartal, haben wir unsere Prognose für das Gesamtjahr angehoben.“ Zitat Ulrik Svensson CFO Deutsche Lufthansa AG.

Zusammengefasst

Uta Dechert



Meinung zur Bilanz

erstes Halbjahr 2017



© Kebox/Fotolia

Warum hat die Deutsche Lufthansa AG dieses Rekordergebnis erwirtschaftet? Weil der Konzern neu ausgerichtet wird! Werden teure deutsche Mitarbeiter gegen Mitarbeiter in Niedriglohnländern ersetzt? Zitat Ulrik Svenson (CFO): *„Unsere harte Arbeit an Kostensenkungen zahlt sich aus. Diese Anstrengungen müssen wir weiter fortsetzen. Kostensenkungen sind das wichtigste Mittel, um unsere Marge auch nachhaltig zu verbessern.“*

Wie wird er neu ausgerichtet? Die Arbeitnehmerzahl in Deutschland wird konsequent gesenkt. Älteren Arbeitnehmern wird der vorzeitige Ausstieg schmackhaft gemacht. Es werden leider nicht die Zahlen veröffentlicht, wieviel Abfindungen an Mitarbeiter gezahlt werden, um sie aus dem Konzern zu drängen. Die produktive Arbeit wird in Niedriglohnländer delegiert. Catering in Tschechien, Weight and Balance in Kapstadt, Istanbul und Brünn, die Buchhaltung in Polen und Mexico, die Technik u.a. in China und Malta sowie auf den Philippinen. Puerto Rico ist als Technik-Standort für den amerikanischen Markt gegründet worden. Die dezentralen Stationen sind ganz ausgegliedert. Ich befürchte, dass diese Arbeit bald von Abfertigungsfirmen übernommen wird, die gerne auch Arbeitnehmer aus Litauen beschäftigen, die in Wohnmobilen am Flughafen schlafen. Wann werden die Hubs geschlossen? Hub Control Center geht auch von Timbuktu aus! Wahrscheinlich nicht ganz so gut wie aus FRA und MUC. Es gibt nicht von ungefähr den Spruch: *„If you pay peanuts, you will get monkeys.“*

Merke: die Deutsche Lufthansa AG bleibt ein deutsches Unternehmen, wenn mehr als 50% Aktienanteile von deutschen Staatsangehörigen gehalten werden, nicht weil die meisten Arbeitnehmer in Deutschland arbeiten. Nur noch die Hälfte aller Arbeitnehmer arbeitet in Deutschland. Die Zahl ist in den letzten Jahren kontinuierlich gesunken. Und die Ankündigung, dass in Hamburg bei der Technik noch mehr Stellen gestrichen werden und noch mehr Arbeit ins Ausland verschoben wird, macht mir Angst. Stellt Euch vor, die Deutsche Lufthansa AG hätte nur noch 100 Arbeitnehmer in Deutschland, alle AT, weil in Niedriglohnländern mit 1,00 € Mindeststundenlohn gearbeitet wird. So macht man Profit. Aber das trägt nicht zu der deutschen Volkswirtschaft bei!

Die neuesten Meldungen heißen:

„Air Berlin: Insolvenz in Eigenregie.“ „Ryan Air fliegt ab Frankfurt.“ „Ryan Air interessiert sich für Alitalia wegen des Brexits“ Die Lufthansa ist auch noch interessiert, ist sie doch in Italien mit LH Italy gescheitert. Nur: Italien möchte nicht, dass Alitalia zerschlagen wird, sonst hätten die beiden sich bestimmt schon geeinigt, wer welches Stück vom Braten bekommt.

Die Gewinner werden die Mitarbeiter mit den hohen Gehältern sein und hoffentlich die Aktionäre bei einer hohen Ausschüttung nächstes Jahr. Einige deutsche Mitarbeiter sind ja auch Aktionäre.

Uta Dechert

Ergebnisse der Sozialwahl 2017



© Kebox/Fotolia

Im April und Mai 2017 (Wahltag 31.05.2017) fanden die Sozialwahlen 2017 bei den gesetzlichen Renten-, Kranken- und Unfallversicherungen statt. Diese Wahl zur Festlegung der Mitglieder der Selbstverwaltungen wird alle sechs Jahre durchgeführt. Insgesamt waren 43 Mio. Versicherte wahlberechtigt.

Im Januar 2017 wurden die Barmer GEK und die Deutsche BKK zur neuen Barmer fusioniert. Dort haben noch einmal sieben Mio. Versicherte die Möglichkeit an den Wahlen teilzunehmen, die erst im September 2017 stattfinden werden.

Zu den bisherigen Wahlen waren insgesamt 43.481.708 Versicherte aufgerufen worden und rund 13 Mio. (30,39%) haben sich auch beteiligt. Die 217.280 Selbständigen haben mit 67,60% die höchste, die 15.770 Arbeitgeber hingegen mit 11,76% die niedrigste Wahlbeteiligung erreicht. Hier haben wir einige Ergebnisse aufgelistet.

Rentenversicherung

Die größte Gruppe stellte mehr als 29 Mio. Wahlberechtigte und erzielte eine Beteiligung von 30,10%.

Bei der Deutschen Rentenversicherung Bund haben die angetretenen 12 Listen rund 8,7 Mio. Stimmen erhalten. Die BfA DRV-Gemeinschaft erhielt 31,81% der Stimmen und 5 Sitze. Auf Platz 2 landete ver.di mit 14,32% und behielt 2 Sitze. Die weiteren 8 der insgesamt 15 Mandate verteilen sich auf 5 Listen. 5 Listen blieben ohne Mandat.

Bei der Deutschen Rentenversicherung Saarland (abgegebene Stimmen 100.767 / Beteiligung 25,60%) erhielt die Liste IG Metall 38,95% der Stimmen und 6

Sitze. Weitere 2 Listen erhielten 5 bzw. 4 Sitze. Eine Liste ging leer aus.

Krankenkassen

Von den rund 14 Mio. Berechtigten haben sich 30,43% an der Wahl beteiligt.

Bei der Techniker Krankenkasse (TK) haben 2,4 Mio. Wähler ihre Stimme abgegeben (32,40%) und mit 63,69% die TK-Gemeinschaft auf Platz 1 (10 Sitze) gewählt. Die angetretene ver.di behielt ihre beiden Mandate. Die weiteren 3 Sitze verteilen sich auf 2 Listen. Eine Liste erhielt kein Mandat.

Im Bereich DAK-Gesundheit wurden 1.349.659 Stimmen für 7 Listen abgegeben (28,40%). Die Liste DAK-Mitgliedergemeinschaft e.V. erhielt mit 46,72% der Stimmen und 13 Sitzen die Mehrheit. Ver.di konnte mit 9,96% ihre drei Mandate verteidigen. Weitere 12 der hier insgesamt 28 Sitze verteilen sich auf 4 Listen.

Zur Wahl bei der KKH-Kaufmännische Krankenkasse sind 329.452 Stimmen abgegeben worden. Das entsprach einer Beteiligung von 28,53%. Die KKH-Versichertengemeinschaft e.V. erhielt mit 83,52% und 17 Sitzen die überragende Mehrheit. Ver.di bleibt mit 11,31% bei 2 Sitzen und der DGB als dritte Liste mit 5,17% bei einem Sitz.

An der Wahl der Versichertenvertreter bei der Handelskrankenkasse (hkk) beteiligten sich 115.993 Mitglieder (29,00%) und wählten mit 64,03% die hkk-Gemeinschaft e.V. mit 6 Sitzen auf Platz 1. Die BfA DRV-Gemeinschaft erhielt 2, ver.di einen Sitz (wie bisher) und der DGB als vierte Liste ging leer aus.

Weitere Details können im Internet nachgelesen werden.

Werner Langendörfer

Auftakt LH-Konzernwahlen 2018

Es stehen in diesem und im nächsten Jahr wieder wichtige Wahlen an. Den Auftakt macht die Wahl zum Deutschen Bundestag am 24. September 2017.

Konzern-Aufsichtsratswahl 2018

Mit der Unternehmensmitteilung vom 13. Juni 2017 hat der Lufthansa-Konzernvorstand die Wahlen zum Aufsichtsrat des DLH-Konzerns 2018 eingeläutet. Es sind 10 Arbeitnehmervertreter (davon mindestens 3 Frauen) zu wählen: 6 Angestellte, 3 Gewerkschaftsvertreter und ein/e Leitende/r Angestellte/r.

Diese Aufsichtsratsmitglieder werden nicht direkt sondern von zuvor gewählten Delegierten in der Delegiertenversammlung am 2. und 3. März 2018 gewählt und treten ihr fünfjähriges Amt voraussichtlich am 8. Mai 2018 an. Zur Aufstellung ihrer Kandidatenliste führt ver.di am 8. September 2017 eine Nominierungsversammlung in Frankfurt durch.

Die Delegierten, also Ihre Vertreter bei der Wahl des Aufsichtsrats, werden Anfang des Jahres 2018 aus 217 Betrieben aller Konzern-Unternehmen bei den Delegiertenwahlen mittels Listenwahl ermittelt. Dazu sind insgesamt 75.621 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Bodenbetriebe 46.582 Wahlberechtigte - Flugbetriebe 29.039 Wahlberechtigte) zur Wahl aufgerufen.

Die Flug- und die Bodenbetriebe sowie die Leitenden Angestellten wählen die Anzahl ihrer Delegierten in getrennten Wahlgängen.

Betriebsratswahlen 2018

Im Frühjahr 2018 (1. März bis 31. Mai 2018) finden die turnusgemäß alle vier Jahre durchzuführenden Betriebsratswahlen statt. Die genauen Wahltermine werden durch die örtlichen, betrieblichen Wahlvorstände beschlossen und veröffentlicht.

Die zur Wahl antretende Gewerkschaft ver.di und andere Organisationen befinden sich bereits in der Vorbereitungsphase.

Wegen der mehr oder weniger parallel laufenden Aufsichtsratswahl ist besonders auf die einzelnen örtlichen und betrieblichen Wahltermine zu achten, damit niemand seine Stimme verschenkt.

Wir wünschen uns und allen Mitbewerbern eine deutlich höhere Wahlbeteiligung als in der Vergangenheit, denn beide Gremien, Betriebs- und Aufsichtsrat sind Ihre Stimme gegenüber dem Arbeitgeber.

Damit Sie nicht versäumen, rechtzeitig Ihre Stimme abzugeben, werden wir Sie mit unserem VL-Magazin, unserer Homepage <https://www.vluffahrt.de> und weiteren Infomaterialien in den nächsten Wochen und Monaten auf dem Laufenden halten.

VL-Redaktion



© Anton Sokolov/Fotolia

Der Low Cost Markt

Vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. wird zweimal jährlich der Markt der Low Cost Angebote von Fluggesellschaften im deutschen Luftverkehr untersucht und eine Studie dazu herausgegeben.

Es werden hier die Fluggesellschaften betrachtet, die ihre Tickets ihrer gesamten Flüge im Direktvertrieb im Internet anbieten. Damit fallen Airlines aus der Betrachtung, die überwiegend ihre Flüge an Reiseveranstalter verkaufen, wie z.B. Condor oder Tui Fly. Air Berlin hat bei der ICAO beantragt, nicht mehr als Low Cost Anbieter geführt zu werden, sondern als Netzwerk-Carrier. Die Angebote von z.B. Germanwings und Eurowings wurden gemeinsam bewertet.

Wichtigstes Kriterium ist, dass der Preis der Tickets abhängig ist vom Vorausbuchungszeitraum. Je früher man weiß, dass man fliegen möchte und entsprechend früh bucht, desto günstiger ist der Preis. Wer kein Gepäck hat, zahlt keinen Aufschlag. Wer eigenständig online eincheckt spart Gebühren. Teuer wird der Billigflug, wenn man Gepäck erst beim Abflug am Flughafen dazukaufft oder sich am Flughafen einchecken lässt. Auch die Möglichkeit zur Stornierung und Umbuchung lassen sich die Low Cost Airlines teuer bezahlen. Das haben die Netzwerk-Carrier leider übernommen. Die Summe - günstiges Ticket plus Extra-Kosten - übersteigt sehr schnell den Preis für ein Ticket bei einem Netzwerk-Carrier, wie z.B. Deutsche Lufthansa, die bei einem entsprechenden Vorausbuchungszeitraum auch günstige Angebote hat.

In Deutschland ist der größte Anbieter Eurowings/Germanwings mit 1800 Starts/Woche mit 78 eigenen Flugzeugen und 39 im Wetlease. Das ist rund die Hälfte aller angebotenen Low Cost Flüge in Deutschland. Ryanair hat 365 Flugzeuge und übertrumpft hiermit sogar die Deutsche Lufthansa Classic mit 350 Flugzeugen. Die Lufthansa Group hat 617 Flugzeuge. Ryanair operiert aber noch überwiegend aus England und Irland nur mit B737, genauso wie Easyjet mit 235 Flugzeugen. Ryanair dringt weiter in den deutschen Markt ein. Seit kurzer Zeit bietet Ryanair jetzt auch Langstreckenflüge von Air Europa auf ihrer Webseite an.

Insgesamt ist in Deutschland die Zahl der Starts um rund 1,5% zurückgegangen, aber die Anzahl der angebotenen Sitzplätze um rund 6% gestiegen. Dieser Effekt entsteht durch die angebotenen Langstreckenflüge mit größeren Flugzeugen. Ein neuer Trend im Low Cost Markt. Diese Variante gilt als nicht so einträglich, weil die Kerosinkosten und die Übernachtungskosten für die Crews vergleichbar sind zu Liniensflügen.

Aus deutscher Sicht werden im Low Cost Segment hauptsächlich innerdeutsche Flüge angeboten, Großbritannien und Spanien stehen an zweiter und dritter Stelle. Europaweit betrachtet ist immer noch Großbritannien das Low Cost Flugland Nr.1, gefolgt von Spanien.

Bisher operierten die Low Cost Airlines vornehmlich von unbedeutenden und damit günstigeren Flughäfen aus. Ryanair will jetzt auch von/nach Frankfurt/Main fliegen und sucht die Konkurrenz zur Lufthansa, indem sie schon mehrere Strecken anbietet, die so auch von Lufthansa angeboten werden. Eurowings/Germanwings übernehmen auf Kurzstrecken oft Zubringerdienste für Lufthansa und Ihre Partner, innerhalb Europas bedienen sie häufig touristische Ziele, wie z.B. Mallorca.

Konkurrieren zwei Airlines freut sich der Kunde.

Uta Deckert



© Aquir/Fotolia

Dagmar Fricke, die erste Frau in der Flugzeugwartung der LHT, geht in den Freizeitblock

Herbst 1980 – Gezeitenwende in der Personalpolitik der Lufthansa Technik. Nach der Einstellung der ersten Frau im Cockpit der DLH wurde es Zeit, dass auch in der Flugzeugtechnik die erste Frau eingestellt wurde. Und am 01.09.1980 war es dann auch soweit: Die erste Lehrschrift der LHT wurde zusammengestellt, welcher eine Frau angehörte. Dagmar Fricke war die Wagemutige, die sich diesen Schritt zutraute.

Die ersten Tage am neuen Arbeitsplatz in der Halle 5 in Frankfurt verliefen recht ungewöhnlich. Schnell hatte sich herumgesprochen, dass dort eine Frau eingestellt worden sei. Aus heutiger Sicht kann man sich über diesen Hype eher amüsieren, damals war es jedenfalls eher spektakulär. Besuche der Lehrschrift in der Kantine wurden mit ungläubigen Blicken verfolgt. Ablehnung allerdings, schlug Dagmar niemals entgegen. Es war Bewunderung. Zitate von damals: „...die traut sich was...“, „...wurde auch Zeit“, „...eine muss ja mal den Anfang machen“ zeugen von großer Anerkennung.

Kleine organisatorische Probleme, wie das Fehlen eines eigenen Umkleideraumes wurden von der Lehrschrift solidarisch und professionell gelöst. Kurzerhand wurde einer der Toilettenräume in der Halle 5 zur Damenumkleidekabine umgebaut. Sogar edle Auslegeware aus der Flugzeugkabine wurde für den Bodenbelag verwendet.

Die sechs Monate andauernde Lehrschrift unter Führung des Artikelverfassers verliefen völlig problemlos. Fachliche Hürden wie Zwischenprüfungen wurden von Dagmar ohne Schwierigkeiten gemeistert. Nach Beendigung der Ausbildung wurde Dagmar in eine Schicht-Arbeitsgruppe versetzt und blieb dort einige Jahre. Später bewarb sie sich erfolgreich bei der Arbeitsvorbereitung, bis sie dann irgendwann zum Engineering wechselte.

Seit 1987 gehört Dagmar der VL/ver.di (damals noch DAG) an und bekleidete seither etliche Ämter als Betriebsratsmitglied.

Nun endet dieses erfolgreiche Arbeitsleben von Dagmar am 30.09.2017. Zusammen mit Ihrem Lebensgefährten kann sie sich nun ausgiebig Ihren Leidenschaften wie Tennis, Motorrad und natürlich Urlaub im fernen Osten widmen.

Wir wünschen Dagmar viele gesunde Jahre zunächst im Freizeitblock und anschließend ein ebenso gesundes wie langes Leben als „Dauerurlauber“.

Werner Zielina



© Foto/VL

Rüdiger Fell verstorben ein Nachruf

Zum Tod von Rüdiger Fell

Völlig unfassbar für alle die ihn kannten, ist Rüdiger Fell am Samstag den 27. Mai 2017 während seines Urlaubs auf Kreta plötzlich verstorben. Rüdiger hat im Zenit seines Wirkens mit nur 57 Jahren diese Welt viel zu früh verlassen müssen.

Die Trauerfeier mit anschließender Urnenbeisetzung fand am 20. Juni 2017 auf dem neuen Rüsselsheimer Friedhof statt. Zu seinem Gedenken gab es am 4. Juli 2017 eine Andachtsfeier in der Frankfurter Flughafenkapelle.

Rüdiger Fell war lange Jahre Vorsitzender der Vereinigung Boden e.V. und nach über 30 Jahren aktiver Mitbestimmung zuletzt Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender bei der Deutschen Lufthansa AG in Frankfurt.

Da dieses unerwartete Ereignis erst nach unserem Redaktionsschluss eintrat, kommen wir erst in dieser Ausgabe zu einer Würdigung seiner Arbeit. Frank Schott hatte als VL-Bundvorsitzender unmittelbar nach Bekanntwerden dieser traurigen Nachricht der Familie und der Vereinigung Boden unser tief empfundenes Mitgefühl ausgesprochen.

Frank Schott und Werner Langendörfer haben ihn in den vergangenen Jahrzehnten als Mitbewerber bei Betriebsratswahlen, auch im Konkurrenzkampf zwischen ver.di/Vereinigung Luftfahrt und Vereinigung Boden und vor allem in der Betriebsratsarbeit immer als fairen „Gegner“ kennen und schätzen gelernt. Die nicht immer einfache Zusammenarbeit im Betriebsratsgremium hat aber stets dem Wohl der Belegschaft gedient. Der vor einigen Jahren von ihm mitinitiierte lockere Zusammenschluss diverser Organisationen in Frankfurt zu „Lufthansa Power“ hat zu einer Entwicklung geführt, die es heute auch möglich macht, noch viel enger zusammenzuarbeiten.

Seine Organisation und der Lufthansa-Betriebsrat Frankfurt werden nach diesem Schock diese Lücke nur schwerlich schließen können.

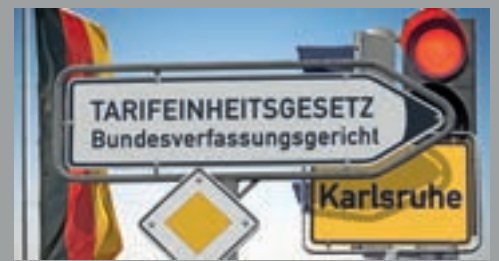
Wir beide und die Vereinigung Luftfahrt werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Frank Schott und Werner Langendörfer



© Foto/VL

Tarifeinheitengesetz auf dem Prüfstand



© Kamasigns/Fotolia

Über viele Jahrzehnte hatte die andauernde ständige Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts dafür gesorgt, dass der Grundsatz der Tarifeinheit geltendes Recht war. Unter Tarifeinheit versteht man eine Kollisionsregel, die zur Anwendung kommt, wenn mehrere Tarifverträge zum Beispiel in einem Betrieb auf den gleichen Sachverhalt zur Anwendung kommen können.

Im Jahr 2010 haben zwei Senate des Bundesarbeitsgerichts diese Regel verlassen und entschieden, es fehle der übergeordnete Grundsatz, dass für verschiedene Arbeitsverhältnisse derselben Art in einem Betrieb nur einheitliche Tarifregelungen zur Anwendung kommen könnten.

Am 10. Juli 2015 trat das von Bundesarbeitsministerin Andrea Nahles vorgelegte Gesetz zur Tarifeinheit in Kraft. Es sieht vor, dass bei mehreren, kollidierenden Tarifverträgen in einem Betrieb nur noch der Tarifvertrag derjenigen Gewerkschaft zur Anwendung kommt, die die meisten Mitglieder in diesem Betrieb hat. Ziel war u.a. die Verhinderung von Streiks, mit denen kleinere Spartengewerkschaften „das Land lahm legen könnten“.

Die unmittelbar schon in der Entwurfsphase laut werdende Kritik sah eine erhebliche Gefährdung der im Grundgesetz verankerten Koalitionsfreiheit und des Streikrechts. In der Folge legten die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di, die Pilotenvereinigung Cockpit (VC), die Unabhängige Flugbegleiterorganisation (UFO), der Marburger Bund, der Deutsche Journalistenverband, der Beamtenbund (dbb), die Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) und am Ende auch die Gewerkschaft Deutscher Lokführer (GDL) Verfassungsbeschwerde ein. Eine vorher beantragte einstweilige Verfügung gegen das Gesetz war vom Bundesverfassungsgericht abgelehnt worden.

Mündliche Verhandlung

In der zweitägigen mündlichen Verhandlung im Januar 2017 in Karlsruhe machten die Kläger die massive Grundrechtsverletzung noch einmal deutlich. Die Bundesregierung verteidigte das Gesetz ohne klar darlegen zu können, welchem Zweck es eigentlich diene.

Entscheidung

Am 11. Juli 2017 hat das Bundesverfassungsgericht seine Entscheidung nun verkündet. Das Tarifeinheitengesetz sei weitestgehend mit dem Grundgesetz vereinbar. Zwei der insgesamt acht Richter halten das Gesetz allerdings für teilweise verfassungswidrig, da es Grundrechte unzumutbar beeinträchtigt. Obwohl mit diesem Spruch die Klage abgewiesen wurde, verlangt das Gericht bis zum 31.12.2018 Nachbesserungen von der Bundesregierung, damit bei der Verdrängung bestehender Tarifverträge die Interessen einzelner Berufsgruppen nicht einseitig benachteiligt werden. Bis zum Ende des Jahres 2018 kann, *„wenn plausibel dargelegt ist, dass die Mehrheitsgewerkschaft die Belange der Angehörigen der Minderheitsgewerkschaft ernsthaft und wirksam in ihrem Tarifvertrag berücksichtigt hat“* ein Tarifvertrag einen anderen verdrängen. Bei Streitigkeiten sollen Arbeitsgerichte entscheiden, welche Gewerkschaft die meisten Mitglieder hat und damit den „richtigen“ Tarifvertrag festlegen. Tarifverträge zur Alterssicherung, zur Lebensarbeitszeit und zur Arbeitsplatzgarantie hat das Gericht von der Verdrängung ausdrücklich ausgenommen.

Bewertung

Auf der Klägerseite machte sich Enttäuschung über das Urteil breit, wenngleich das Gericht das Streikrecht von Minderheitsgewerkschaften ausdrücklich gestärkt hat. Das Urteil schaffe aber neue Rechtsunsicherheiten und verlagere die Klärung zur Umsetzung von Tarifverträgen im Zweifel auf die Arbeitsgerichte.

Die Dienstleistungsgewerkschaft ver.di sieht z. B. im vom Gericht festgestellten „Nachzeichnungsrecht“ (die kleinere kann den von der größeren Gewerkschaft ausgehandelten Tarifvertrag nachzeichnen) eine „Veredelung des Trittbrettfahrertums“ und sieht im Urteil „wenig Licht, viel Schatten“.

Nun gilt es abzuwarten, wie die Bundesregierung die Auflage des Gerichts umsetzt und das Gesetz entsprechend ergänzt.

Werner Langendörfer

Fachbereichsstruktur in ver.di



Ver.di gliedert sich seit ihrem Bestehen in Ebenen, Fachbereiche und Personengruppen. Nach einigen im Laufe der Jahre durchgeführten Veränderungen gibt es derzeit als Ebenen den Bund sowie 10 Landesbezirke mit 44 Bezirken. Dazu kommen 13 Fachbereiche mit jeweils diversen Fachgruppen und 8 Personengruppen auf allen Ebenen.

Die hauptamtliche Seite besteht aus einem zur Zeit 14-köpfigen Bundesvorstand (Vorsitzender und 13 Fachbereichsleiter/innen), diverse Bundesfachgruppenleiter/innen, 10 Landesbezirksleiter/innen und bis zu 13 Landesfachbereichsleiter/innen mit diversen Landesfachgruppenleiter/innen sowie 44 Bezirksleiter/innen mit entsprechenden Fachbereichs- und Fachgruppenleiter/innen.

Auf der ehrenamtlichen Seite ist der Gewerkschaftsrat mit 90 Mitgliedern das höchste ver.di-Gremium zwischen den Kongressen, zu denen alle vier Jahre

ca. 1000 Delegierte berufen werden. Dazu kommen Bundesfachbereichsvorstände, Bundesfachgruppenvorstände, Landesbezirksvorstände, Landesfachgruppenvorstände, Bezirksvorstände und Bezirksfachbereichsvorstände und ggf. auch noch Bezirksfachgruppenvorständen.

Diese Menge an hauptamtlichen Vorständen und Leitern sowie riesige ehrenamtliche Gremien leiten die Geschicke zusammen mit rund 3000 Beschäftigten der noch rund 2 Mio. von einst 2,81 Mio. Mitgliedern. Der Organisation stehen jährlich etwa 460 Mio. € Einnahmen zur Bewältigung ihrer Aufgaben zur Verfügung.

Zielbild

Die Fachbereichsstruktur ist in der ver.di-Matrix aus dem Berufsgruppenprinzip der Deutschen Angestellten Gewerkschaft DAG beispielhaft übernommen worden. Nach 16 Jahren ver.di macht der ver.di-Bundesvorstand nun einen Vorschlag zur Bündelung der bisher noch 13 auf demnächst vier Fachbereiche. Dazu hat er im Juni 2017 ein „Zielbild“ vorgestellt.

So sollen die Fachbereiche Finanzdienstleistungen (1), Ver- und Entsorgung (2), Bildung, Wissenschaft und Forschung (5), Medien, Kunst und Forschung (8) und Telekommunikation, Informationstechnologie, Datenverarbeitung (9) zu einem neuen Fachbereich A gebündelt werden.

Der neue Fachbereich B soll nach Vorstellung des Bundesvorstands aus den bisherigen Fachbereichen Sozialversicherung (4), Bund und Länder (6), Gemeinden (7), Verkehr (11) und besondere Dienstleistungen (13) bestehen.

Im Fachbereich C sollen sich die Postdienste, Speditionen und Logistik (10) mit dem Handel (12) vereinen.

Lediglich der Fachbereich 3 „Gesundheit, soziale Dienste, Wohlfahrt und Kirchen“ soll nur eine Umbenennung in Fachbereich D erfahren.

Der Bundesvorstand führt eine ganze Reihe guter Gründe an, die diese Neustrukturierung im Rahmen des Umbauprozesses „Perspektive: ver.di wächst!“ sinnvoll machen könnte.

Die diversen ver.di-Gremien werden in den nächsten Monaten diesen Entwurf diskutieren, damit er im Kongress 2019 beschlossen werden kann. Die finale Umsetzung soll bis zum Jahr 2023 abgeschlossen sein.

Meine Meinung

Wenn dieser Umbau am Ende zur Reduzierung der Anzahl der Bundesvorstandsmitglieder und diverser Leiterinnen und Leiter führt und die ehrenamtlichen Gremien in Anzahl und Größe dramatisch verkleinert werden, dann dient der Ansatz wenigstens der Kostenreduzierung. Die Umsetzung der fachlichen und tariflichen Zielsetzung in der neu zusammengestellten Struktur ist nicht konfliktfrei, bleibt aber von großer Hoffnung und Wunschenken geprägt.

Werner Langendörfer



So arbeitet ver.di seit 2001

Brosamen bei HAM WT anstatt faire Wertschätzung

Bonusprogramm bei WT! Das hört sich auf den ersten Blick kraftvoll, prächtig, dynamisch und nachhaltig an. Passt auch, da WT ein wichtiger Geldbringer bei LHT ist. Umsatzsteigerungen auf 5,2 Mrd. €, ein Betriebsergebnis von über 410 Mio. € und eine Rendite von über 8%, kann sich bundesweit sehen lassen.

Doch bei den Menschen, die das alles mit ihrer Schaffenskraft „am Objekt“ erwirtschaftet hatten, kommt am wenigsten an. Es ist nur ein Rinnsal dessen, was eigentlich ausgeschüttet werden müsste, um Kolleginnen und Kollegen zu neuen Höchstleistungen zu motivieren. Und Geld ist die Motivation schlechthin!! Doch es gibt Aussagen des Managements, die das anders titulieren und trotz bester Kennzahlen strukturelle Probleme sehen und zur Vorsicht mahnen.

Allen Unkenrufen des Managements zum Trotz, bleibt die wichtigste Ressource der Mensch! Er ist das Erfolgskonzept und die Wirbelsäule dieses Unternehmens! Und weil auch das Management deutlich an der Umsatz- und Renditeentwicklung verdient, muss die Basis dies auch auf Augenhöhe erhalten. Es sollte doch möglich sein, auch die Mannschaft angemessen an dieser, ihrer eigenen Wertschöpfung, zu beteiligen? Am Beispiel Porsche wird deutlich, dass pro Mitarbeiter tausende von Euro an Erfolgsprämie im Jahr ausgeschüttet werden und dank der daraus resultierenden Motivation, fährt das Unternehmen von einer Erfolgsmeldung in die Nächste!

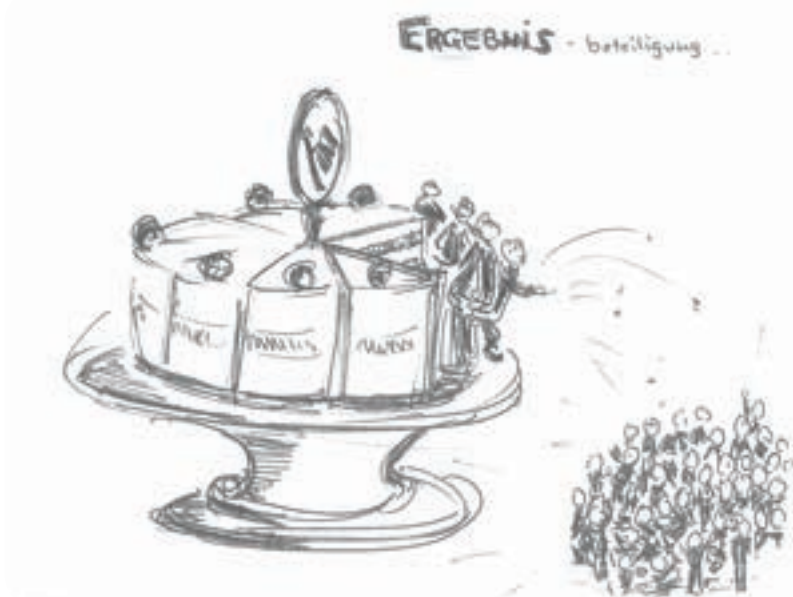
Dort herrscht anscheinend auch ein besseres Betriebsklima! Krankmeldungen deutlich unter 1%, innovative Mitgestaltung eines jeden einzelnen sind ausdrücklich erwünscht und der Zusammenhalt zwischen Chefs und Mitarbeiter ist top, zum Nachmachen eben!

Eines bleibt aber bei WT gewiss, Leistung muss sich lohnen! Und deshalb fordern wir eine deutliche Nachbesserung, damit alle WT-Mitarbeiter großzügiger am gemeinschaftlichen Ergebnis angemessen partizipieren. Erst den Menschen das Geld über den WT-Zukunftsvertrag wegzunehmen und es dann über eine schräge Hintertür in kleinen portionierten Häppchen wieder hinzuwerfen, es dann als Bonus zu verkaufen ist frech.

Für wie blöd hält die Geschäftsleitung eigentlich die Mannschaft? Nicht glaubhafte Alibi-Wertschätzungen motivieren nicht, sie verletzen höchstens! Und deshalb fordern wir für die Mannschaft eine faire Beteiligung am Erfolg, anstatt Brosamen auf unterstem Niveau.

Eine Meinung von

Jörg Deike



Die Kosten müssen runter



Die Kosten müssen runter!

Was soll ein normal denkender Mensch glauben, wenn er bei verkündeten Bestzahlen zu hören bekommt, dass noch mehr Einsparungen vorgenommen werden müssen. Alle haben in den letzten Jahren verstanden, dass Geld nicht unnötig ausgegeben werden soll - soweit in Ordnung! Doch der Ehrgeiz, dass Geld zu sparen in reine Gier nach Reduzierung umschlagen kann, das verstehen viele nicht mehr.

Reduzierung von Sachkosten, Prozessverschlangung und das Weglassen von füllendem Beiwerk ist in Ordnung, aber das Sparen an der wichtigsten Ressource, dem Menschen, ist ein „No Go“!

LEBEN UND LEBEN LASSEN, das ist ein ungeschriebenes Gesetz.

Eine Meinung von

Jörg Deike

Kasperletheater HAM WT

Als die Abteilungsversammlung WT unter dem Vorzeichen „Wie geht es weiter bei WT“ eingeleitet wurde, hatten alle Kolleginnen und Kollegen hohen Informationsbedarf und waren entsprechend hungrig nach neuem Wissen. Im Fokus standen dabei an erster Stelle die aktuellen Entwicklungen der zukünftigen Schichtmodelle, die schlechte Stimmung bei WT und das nicht schwindende Gefühl der Übervorteilung durch die umstrittenen Verhandlungen. Gemessen daran, waren aber die Antworten des Arbeitgebers viel zu nüchtern. Konkrete Fragen wurden mit einem schnöden „Ja“ oder „Nein „ beantwortet. Auch die Entschuldigung von Herrn Krüger-Sprengel, dass dem Management bei den Verhandlungen um den Fortbestand WT Fehleinschätzungen des Marktes unterlaufen seien, half da am Ende nichts.

Kolleginnen und Kollegen waren und bleiben unzufrieden!

Die abenteuerliche Annahme des Managements, dass sie die Haltung der Mannschaft fälschlicherweise

se eher zukunftsorientiert eingeschätzt hatten, setzte der Unzufriedenheit noch die Krone auf. Und plötzlich kam wieder das Gefühl auf, dass die unternehmerische Last wieder einmal auf die Schultern des kleinen Mannes übertragen werden soll. Und die Stimmung kippte unwiederbringlich. Als dann auch noch der ungeheuerliche Bühnenauftritt eines „geschickten Managers“ zu vernehmen war, der mit den Worten, „*Niemand wurde bei den WT-Verhandlungen verarscht*“, war auch noch der letzte kleine Funke Vertrauen dahin. Ein geübtes Schauspiel eben, wie in einem Kasperle-Theater, so die Kolleginnen und Kollegen. „Auch wenn man sich als Arbeitgeber etwas schön redet, falsch bleibt falsch und das wird auch nicht besser, unbenommen wie oft man Falsches für richtig erklärt!“

Eine Meinung von

Jörg Deike



Kurios 1

75 Jahre Flugzeugmechaniker

Am 20. Juli 2017 berichtete dpa in einem Artikel über einen außergewöhnlichen Mann.

Azriel Blackman heißt der Gute, wohnt in New York und ist 91 Jahre alt. So weit so normal!

Ungewöhnlich an diesem Menschen ist, dass er seit 1942 (damals 16 Jahre alt) für American Airlines am New Yorker Flughafen ununterbrochen von 05.00 bis 13.00 Uhr als Flugzeugmechaniker arbeitet!

Vor 75 Jahren seien die Flugzeuge, an denen er werkete noch etwas „plump“ gewesen. Heute ist er für die Organisation und Dokumentation von Arbeitsabläufen zuständig, weil er glaubt, „handwerkliche Arbeit“ nicht mehr bewältigen zu können. An Ruhestand denke er vorerst allerdings jedoch nicht.

Sein Arbeitgeber ehrte ihn jetzt mit einer Jubiläumsparty und mit einer Widmung auf einer American B777-200 für sein außergewöhnliches Engagement.

VL-Redaktion



Kurios 2

Münzwurf in Turbine

Im Juni 2017 war bei dpa aero.de zu lesen, dass der Flug CZ380 der China Southern Airlines mit einem A320 um mehr als fünf Stunden verspätet werden musste. Solch ein Umstand ist normalerweise keinen Artikel wert. Hier lag aber ein äußerst kurioser Grund vor:

Eine 80-jährige Frau hatte beim Einsteigen von der Flugzeugtreppe aus Münzen in Richtung eines der Triebwerke geworfen. Die abergläubische Erstfliegerin wollte damit, wie bei einem Wunschbrunnen, die Geister für einen sicheren Flug beschwören.

Die von anderen Passagieren alarmierte Crew und die herbei gerufenen Mechaniker fanden tatsächlich eine Münze im Triebwerk und acht weitere auf dem Boden.

Nach stundenlanger, gründlicher Inspektion konnte das Flugzeug endlich seine Reise von Shanghai nach Guangzhou antreten.

VL-Redaktion



© Sergey Nivens/Fotolia

Die Spirale soll sich weiter nach unten drehen

Die am 18. Juli 2017 bekannt gewordene Information der PD Fleet Services zur Zukunft der Flugzeugwartung hat die LHT-Mitarbeiter nicht wirklich erstaunt, denn nach WT und WM kann es keine Überraschungen mehr geben. Nur der Adressat ist neu! Es ist nicht der Tarifpartner ver.di sondern zuerst sollen die Betriebsräte an den Standorten für „gemeinsame“ Lösungen sorgen.

So erwartet man, dass die Gesamtkosten der PD Fleet Services innerhalb eines Jahres um „bescheidene“ 25% sinken, damit die Wettbewerbsfähigkeit des Weltmarktführers anhält und die Standorte gesichert werden können.

So will man u.a. die Felder Betriebsvereinbarungen, Kapazitätsplanung und -flexibilisierung, Overhead und Arbeitszeit beackern, um dieses doch so hehre Ziel zu erreichen. Betroffen sind dieses Mal rund 4.000 Mitarbeiter der Wartung, davon rund 3.000 am Standort Frankfurt.

Nun gilt es, sich auch gegen diesen Angriff auf die Flugzeugwartung zu wappnen!

Stärken Sie Ihre Betriebsräte und die Gewerkschaft ver.di!

Noch ein Gedanke zum Schluss:

Die IGL mit ihrem Partner TGL nahmen die Ankündigung der LHT mal wieder zum Anlass darüber zu klagen, dass der Arbeitgeber die doch so starke TGL mit ihrer angeblichen Mehrheit wieder nicht zum Ansprechpartner erkoren habe. Es wird sogar gedroht, dass es ohne Regelung mit der IGL keinen dauerhaften Betriebsfrieden geben wird.

Das ist wieder mal sehr vollmundig, denn die IGL ist in keinem Betriebsrat des DLH-Konzerns vertreten. Jahrelange, immer wieder wiederholte leere Versprechungen an die eigenen TGL-Mitglieder und kein einziger erreichter Einfluss auf irgendwelche Ergebnisse disqualifizieren bestimmte Organisationen eben von vorneherein an Verhandlungstischen zu sitzen. Da hilft auch kein ständiges Jammern.

Werner Langendörfer

„Landshut“ - Erinnerung und Zukunft

Die Lufthansa B737-200 mit dem Kennzeichen D-AB-CE und dem Taufnamen „Landshut“ wurde am 13. Oktober 1977 auf dem Flug LH 181 von Palma de Mallorca nach Frankfurt von vier palästinensischen Terroristen über Frankreich entführt.

Die Odyssee

Damit begann für die 86 Passagiere und fünf Besatzungsmitglieder ein fünftägiger Irrflug mit schrecklichen Erfahrungen. Der erste Tankstopp musste in Rom erfolgen, um das nächste Ziel Larnaka (Zypern) erreichen zu können. Ein Weiterflug in den Libanon scheiterte an der Verweigerung der Landeerlaubnis diverser Flughäfen und führte am Ende nach Dubai. Die zunächst blockierte Landebahn wurde wegen Treibstoffmangels des Flugzeugs doch geöffnet. Hier gelang es Flugkapitän Jürgen Schumann während des dreitägigen Aufenthalts in brütender Hitze die Anzahl der Entführer an die Behörden zu übermitteln. Ein Befreiungsversuch der seit Larnaka in einer Lufthansa B707 folgenden GSG9 konnte nicht durchgeführt werden, da die Entführer mit der Erschießung des Flugkapitäns und weiterer Geiseln drohten, wenn eine Auftankung unterbleibe. Am 16. Oktober erfolgte um 12.19 Uhr ein erneuter Start. Nach der Verweigerung einer Landung im Oman flog die Maschine nach Aden weiter und musste aus Treibstoffmangel nachts neben der gesperrten Landebahn auf einem Sandstreifen notgelandet werden. Kapitän Schumann durfte zur Außenkontrolle das Flugzeug verlassen. Seine erst nach ca. einer Stunde erfolgte Rückkehr „bestrafte“ der Entführer Mahmud mit der Erschießung des Piloten. Copilot Jürgen Vietor musste die wieder betankte Maschine nun alleine nach Mogadischu starten und dort landen.

Nach mehrmaliger Verlängerung des Ultimatums der Entführer stürmte die GSG9 das Flugzeug, tötete in einer sieben Minuten dauernden Aktion drei Geiseln und befreite, bis auf zwei, alle Geiseln unverletzt. Am 18. Oktober 1977 um 00.12 MEZ war das über mehr als 9.000 Kilometer führende Drama beendet und alle Beteiligten kehrten nach Deutschland zurück.

Die Zukunft

Die Maschine wurde nicht verschrottet sondern flog repariert noch bis 1985 im Dienste der Lufthansa. Nach ihrem Verkauf flog sie bei sechs verschiedenen Fluggesellschaften Passagiere und Fracht – zuletzt bei TAF Linhas Aereas in Brasilien. Nach 38 Jahren und etwa 60.000 Flügen schien das Ende der Lebensdauer erreicht zu sein. Seit 2008 steht das stillgelegte Flugzeug in Fortaleza bis es die deutsche Bundesregierung im Mai 2017 zum Schrottwert von ca. 20.000 € gekauft hatte.

Nun berichtete die Presse, u.a. die „Bild“-Zeitung Ende Juli 2017, dass das flugunfähige Wrack zerlegt und mit einer Transportmaschine nach Deutschland, genauer nach Friedrichshafen gebracht werden soll. Dort soll sie durch Lufthansa-Spezialisten und mit Bundesgeldern auf den Stand von 1977 restauriert werden. Mit weiteren Spendengelder, an denen sich auch die Dornier-Stiftung und die Lufthansa beteiligen, wird die „Landshut“ nach ihrer Wiederherstellung im Dornier-Museum in Friedrichshafen ausgestellt.

„Die Botschaft der Landshut ist: Wir lassen uns nicht unterkriegen.“ Sie sei ein „Mutmacher“ in Zeiten, in denen ein ganz anderer Terrorismus unser friedliches Zusammenleben bedrohe, sagte Bundesaußenminister Sigmar Gabriel der „Bild“-Zeitung.

VL-Redaktion



© Berliner-Kurier



Beitrittserklärung

Hiermit erkläre ich meinen Beitritt als Mitglied zur Vereinigung Luftfahrt e.V. und erkenne die Satzung der Vereinigung Luftfahrt an.

Name: _____

Vorname: _____

Straße, Hausnummer: _____

PLZ, Wohnort: _____

Telefonnummer: _____

Handy: _____

Email: _____

Geburtsdatum: _____

Beschäftigt als: _____

Betrieb: _____

Dienststelle: _____

Tel. Dienstlich: _____

Eintritt ab: _____

Monatsbeitrag
(1% vom Bruttogrundlohn):* _____

Unterschrift: _____



Beitrittserklärung

Hiermit erkläre ich gleichzeitig meinen Beitritt als Mitglied zur Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft und erkenne die Satzung der ver.di an.

Unterschrift _____

* Der Beitrag von VL und ver.di wird im Verhältnis von 28% zu 72% von der VL aufgeteilt.

SEPA Lastschriftmandat

Ich ermächtige die Vereinigung Luftfahrt, den Gesambeitrag von VL und ver.di von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der Vereinigung Luftfahrt auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belastenden Betrages verlangen. Es gelten die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Gläubiger-Identifikationsnummer der Vereinigung Luftfahrt: DE44220000569598 Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

Name Kontoinhaber: _____

Vorname Kontoinhaber: _____

Name Kreditinstitut: _____

BIC

IBAN

Ort, Datum: _____

Unterschrift: _____

Datenschutz: Ich erkläre mich gemäß § 4a Abs. 1 und 3 BDSG einverstanden, dass ein Beschäftigungs- und Mitgliedschaftsverhältnis betreffende Daten, deren Änderungen und Ergänzungen, im Rahmen der Zweckbestimmung meiner Gewerkschaftsmitgliedschaft und der Wahrnehmung gewerkschaftspolitischer Aufgaben elektronisch verarbeitet und genutzt werden. Ergänzend gelten die Regelungen des Bundesdatenschutzgesetzes in der jeweiligen Fassung.

Impressum:

Das VL Magazin ist ein Informationsblatt der Vereinigung Luftfahrt für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Luftfahrt.

Das VL Magazin erscheint regelmäßig in einer Auflage von 6000 Exemplaren. Angestrebt wird eine viermalige Ausgabe pro Jahr.

Redaktionsleitung: Werner Zielina. Redaktion: Reinhard Bind, Heinz-Werner Langendörfer, Jörg Deike, Anke Hess, Birgit Heyer, Frank Schott, Detlev Witt, Thomas Willroth.

Adresse: Vereinigung Luftfahrt e.V. Adolf-Kolping-Straße 4, 64521 Gross-Gerau, Telefon: 06152/82699, Telefax: 06152/3049,

Email: office@vluffahrt.de, Internet: www.vluffahrt.de, Eintragung bei Amtsgericht Darmstadt: VR 50912

Druckerei: Flyeralarm Eschenheimer Anlage 23 60318 Frankfurt