



# MAGAZIN

Ausgabe 02/2021

- Dritter Zwischenbericht DLH
- VFT und SWF Stunden
- VL Delegiertenversammlung 2021
- Mitgliederversammlung OVB HAM
- AEI Kongress 2021
- goodby MD-11
- FRA Ost - Tod auf Raten

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.vluffahrt.de](http://www.vluffahrt.de)

© Tyler Olson/AdobeStocks





# VORWORT

Vorwort der Bundesvorsitzenden Anke Heß

*Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen  
und liebe Kollegen,*

das Jahr neigt sich dem Ende und ich muss feststellen, dass dies das dritte Jahr in Folge ist, in dem ich noch weit entfernt von festlichen Gedanken bin.

Ruhe und Besinnlichkeit sind auch dieses Jahr Worte, deren Inhalt ich jedem gönne, die aber doch schon fast zu Fremdworten geworden sind. Wohl dem, der dies tatsächlich lebt und auch leben kann.

Corona hat uns wieder fest im Griff, obwohl der Sommer uns doch allen viel Hoffnung gebracht hatte. Aber auch dies war letztes Jahr ähnlich. Ich hoffe, die Auswirkungen, die man wieder weltweit sehen kann, haben für unsere Branche nicht noch einmal diese einschneidenden Folgen. Die innerdeutschen Coronavorgaben zu erfüllen, verwirrt uns schon. Wie ist es da weltweit, bei fast täglichen Änderungen?

Immerhin sind wieder Flugzeuge in der Luft und alle Welt möchte Reisen, obwohl viele Grenzen nur unter Auflagen geöffnet sind. Was nun passiert, auch mit der neuen Corona Variante, ist noch nicht abzusehen. Wenn diese neue Mutation nun weitere Einschränkungen in unser aller tägliches Leben bringt, dann hat es Auswirkungen auf uns Menschen und auf das Fliegen.

Vielleicht können die vielen Kolleginnen und Kollegen, die durch die Programme NOW! bei Lufthansa und RISE bei Lufthansa Technik das Unternehmen verlassen haben, den weihnachtlichen Frieden finden. Anders, als die Kolleginnen und Kollegen der dezentralen LHT- Stationen, die dieses Jahr erfahren mussten, dass diese geschlossen werden und man das Geschäft an unsere Konkurrenten abgibt. Dafür steht das Wort „betriebsbedingte Kündigung“ im Raum. Und nun gibt es auch noch die Aussage, dass dem Vorstand durch verschiedene Projekte empfohlen wird, die Räder - und Bremsenwerkstatt am Osthafen zum 31.12.2022 zu schließen. Mir fehlt dafür

das Verständnis. P40000 war der Projektname und sollte eine Investition in die Zukunft sein. Räder und Bremsen sollten, um sich zu vergrößern, mehr Raum und eine neue Werkstatteinrichtung erhalten. Lufthansa und viele Kunden konnten direkt in Airportnähe bedient werden. Nun sollen dann diese „nicht redundanten Bauteile“ wo auch immer hergestellt, repariert, überholt und dann in die weite Welt geliefert werden. Lange Transportwege in Zeiten des Klimaschutzes interessieren hier auch erst einmal nicht. In welche Abhängigkeiten möchte sich das Unternehmen noch begeben? LTMI und LTBRU werden, anstelle von auch in Erwägung gezogener Betriebsschließung bei LTMI, an Sabena Aerospace verkauft.

Die Aussage, die zum Betriebsübergang der LHT Maintenance in die Technik der Lufthansa getätigt wurde, dass die Lufthansa Technik immer die Technik der Lufthansa bleiben würde, war zwar real, aber mittlerweile denke ich, ich habe nur geträumt. Auf welche Worte ist noch Verlass, wenn sie in so kurzer Zeit überholt sind?

Immerhin wurde vor kurzem der Interessensausgleich für Lufthansa Boden im Rahmen einer Einigungsstelle abgeschlossen. Hier war von großem Vorteil, dass der Einigungsstellenvorsitzende von Anfang an in die Gespräche mit der Geschäftsleitung eingebunden war und von daher bereits ein breites Wissen über unseren komplexen Konzern und dessen Themen hatte.

Der Arbeitgeber hat die Tarifkommission zu neuen Verhandlungen aufgefordert. Die Krisenvereinbarung endet zum 31.12.2021. Kurzarbeit wurde zwar von staatlicher Seite bis Ende März 2022 verlängert, Lufthansa möchte dies auch fortführen, aber inwieweit dies im Unternehmen genutzt werden kann, ist noch unklar. Unter den auch schon oben angeführten Gesichtspunkten



- unternehmerische Entscheidungen zur umfangreichen Restrukturierung und zum Personalabbau,
- Standortschließungen bei Lufthansa Technik,
- der Verkauf von Tochtergesellschaften (deren Gründe auch in Konzernentscheidungen zur Auftragsentziehung in der Line Maintenance und Fremdvergabe an externe Konkurrenten liegen)

werden die Verhandlungen sicher nicht einfach.

Bei mir verfestigt sich der Eindruck, dass Corona weiterhin dafür genutzt wird, alte Zöpfe – aus Sicht des Managements – abzuschneiden.

Die Technik der Lufthansa hat den 17 Auszubildenden ein Übernahmeangebot für FRA oder MUC gemacht. Der Grundgedanke ATZ – Verlassen des Unternehmens der „Alten“ gegen Einstellungen von „Jungen“ - hat zu meiner persönlichen Freude stattgefunden. Zwar nur befristet, aber immerhin scheint sich hier der Arbeitgeber wieder seiner Verantwortung bewusst geworden zu sein.

In Hamburg konnten wir als VL wieder einen neuen Ortsverband gründen. Ich freue mich, dass es nun auch wieder Vertreter vor Ort, die sich in diesem VL Magazin vorstellen, für die Hamburger Kollegen gibt.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir alle haben zwei sehr schwere und harte Jahre hinter uns und auch die kommende Zeit wird sehr herausfordernd für uns alle. Den kommenden Aufgaben werden wir uns, als Eure Vertreter in den Betriebsratsgremien, als auch in Zusammenarbeit mit unserem Kooperationspartner ver.di in den Tarifkommissionen, mit aller Kraft stellen.

Mit dieser Zuversicht wünsche ich Ihnen, Ihren Familien und Freunden

Frohe Weihnachten und einen guten Rutsch in das Jahr 2022

Ich wünsche Ihnen allen, dass Sie vor allem gesund durch die Weihnachtszeit und in das neue Jahr 2022 kommen. Passen Sie auf sich auf!

Beste Grüße

*Anke Heß*



# Dritter Zwischenbericht DLH

## 3. Zwischenbericht für den Zeitraum

### Januar – September 2021

#### LH fliegt erstmals wieder einen Gewinn ein.

Erstmals seit vielen Monaten, Monate, in denen um die Existenz des Unternehmens gebangt wurde, können mit diesem Zwischenbericht wieder positive Zahlen vermeldet werden.

Der Ausbau des Flugangebots, die positive Entwicklung bei den Aviation Services und die Fortschritte im Rahmen des Restrukturierungsprogramms spiegelten sich auch in der Entwicklung des Ergebnisses wider; das Adjusted EBIT lag im ersten Quartal bei -1.143 Mio. EUR (Vorjahr: -1.220 Mio. EUR) und im zweiten Quartal bei -952 Mio. EUR (Vorjahr: -1.679 Mio. EUR); im dritten Quartal 2021 kehrte die Lufthansa Group trotz Restrukturierungsaufwendungen von 255 Mio. EUR (Vorjahr: 58 Mio. EUR) mit einem Adjusted EBIT von 17 Mio. EUR (Vorjahr: -1.262 Mio. EUR) in die Gewinnzone zurück

Auch kommt der Konzern kommt mit dem im vergangenen Jahr begonnen Personalabbau weiter voran. Ende September waren noch insgesamt rund 107.000 Menschen beschäftigt. Zum Jahresende 2020 waren es ca. 110.000. Vor der Corona-Krise hatte die Lufthansa Group weltweit fast 140.000 Mitarbeiter, am Ende der Krise soll die Belegschaft auf 107.000 Mitarbeiter geschrumpft sein.

Die Resonanz auf die in Deutschland angebotenen Freiwilligenprogramme für die Mitarbeitenden der Deutschen Lufthansa AG und der Lufthansa Technik AG hat die ursprünglichen Erwartungen deutlich übertroffen. Durch Freiwilligenprogramme, Fluktuation und Sozialpläne haben in Deutschland allein im Jahr 2021 bislang 4.000 Mitarbeitende das Unternehmen verlassen, mit 3.000 weiteren seien darüber hinaus bereits diesbezüglich Vereinbarungen getroffen worden.

Es läuft ein Programm an, um noch einmal 3000 Stellen von Flugbegleitern und Piloten einzusparen. Beim Kabinenpersonal geht man davon aus, dass eine vierstellige Zahl der Beschäftigten Anreize zum freiwilli-



gen Abschied annimmt, schwierig dürfte das Prozedere mit Blick auf das Cockpitpersonal werden.

Der LH Vorstandsvorsitzende Spohr wird mit den Worten zitiert, dass er „...am liebsten sein Sparziel durch Arbeitszeitverkürzungen ohne Lohnausgleich erreichen wolle“. Da die diesbezüglichen Gespräche aber bislang noch nicht zu einer Einigung geführt haben, gelten im Konzern Entlassungen von Piloten vom Frühjahr 2022 an nicht mehr als ausgeschlossen.

Zu den einzelnen Segmenten hier ein kurzer Überblick: (Vergleich mit Jan. – Sept. 2020)





**Network Airlines (Lufthansa German Airlines, Swiss, AUA und Brussels):**

Minus 8% Umsatz, plus 23% Adjusted EBIT und minus 4% Fluggäste

davon allein die Lufthansa German Airlines:

Minus 13% Umsatz, plus 18% Adjusted EBIT und minus 9% Fluggäste

**Lufthansa Cargo:**

Plus 33% Umsatz, der Adjusted EBIT erhöhte sich auf plus 111% auf plus 941 Mio. €

**Lufthansa Technik:**

Minus 8% Umsatz, der Adjusted EBIT erhöhte sich auf plus 163 Mio. €

**Catering:**

Minus 28% Umsatz, der Adjusted EBIT erhöhte sich auf plus 52 Mio. €

Für das Jahr 2022 erwartet der Konzern eine Fortsetzung der positiven Nachfragetrends; damit werden die Konzern-Airlines voraussichtlich in der Lage sein, mehr als 70% der Vorkrisenkapazität anzubieten.

Noch ein Wort zu den „Staatskrediten“:

Früher als geplant hat die Lufthansa einen Teil der staatlichen Corona-Hilfen zurückgezahlt. Bis zum November 2021 wurden somit alle noch vorhandenen „Stillen Einlagen“ entweder gekündigt oder zurückgezahlt. Der WSF (Wirtschaftsstabilisierungsfond) hält aktuell noch 14,09 Prozent des Grundkapitals der Lufthansa – in der Corona-Krise waren es 20 Prozent. Der WSF hat sich unter diesen Bedingungen verpflichtet, diese restliche Beteiligung bis Ende Oktober 2023 zu verkaufen.

Die Lufthansa hatte in der Corona-Krise mit der Bundesregierung und der EU-Kommission ein insgesamt 9 Milliarden Euro schweres staatliches Rettungspaket ausgehandelt – 3 Milliarden Euro als Darlehen der staatlichen Förderbank KfW und 6 Milliarden Euro aus dem WSF. Es wurde aber wesentlich weniger in Anspruch genommen.

Der Konzern hatte bereits im Februar einen Kredit der staatlichen Förderbank KfW in Höhe von einer Milliarde Euro vorzeitig getilgt.

*Werner Zielina*

# AEI Kongress 2021

## AEI tagt in Amsterdam

### Lizenzierte Flugzeugingenieure zeigen Sicherheitsprobleme auf nach Covid-19

Die dem AEI zugehörige Dutch Aircraft Maintenance Engineers Association - NVLT begrüßte Delegierte von verschiedenen Kontinenten zum 49. jährlichen AEI Kongress vom 13.10.2021-15.10.2021 in Amsterdam. Anders als das letzte Event fand der 49. Kongress hybrid statt: zusätzlich zur physisch anwesenden Delegation gab es auch online Delegierte aus der ganzen Welt. AEI dankt auch den außerordentlichen Gästen aus der Raumfahrtindustrie, der akademischen Welt und Gesetzgebern, die am Kongress teilnahmen und ihre Präsentationen einreichten.

Die Hauptdiskussionen drehten sich um den generellen Zustand der Luftfahrt während der Pandemie und um die Maßnahmen zum Wiederaufbau. Es ist ein gutes Zeichen, dass die Luftfahrt wieder hochgefahren wird, aber der Präsident des AEI, Ola Blomquist, benannte auch die problematische Seite davon in seiner Eröffnungsrede.

„Wir erhalten Rückmeldungen von allen Mitgliedern auf der ganzen Welt, dass qualifiziertes Personal fehlt. Wir erhalten Rückmeldungen über eine alarmierende Situation, während die Luftfahrt wieder hochgefahren wird. Wenn der Markt wächst, sehen wir die gleichen Probleme wie vorher mit Kostenkürzungen und kreativen Businessmodellen, um kollektive Absprachen zu umgehen. Aber dieses Mal ist es schlimmer als jemals zuvor! Soziale Verantwortung und Sicherheit in der Luftfahrt stehen bei diesen Unternehmen nicht wirklich auf der Tagesordnung.“ sagte er.



Die Pandemie hat der gesamten Menschheit gezeigt, dass nichts wichtiger ist als das menschliche Leben und Risiken sollten reduziert werden, wo auch immer möglich. Trotzdem hat die AEI schon mehrfach gezeigt, dass die Sicherheit in der Luftfahrt durch die kommerzielle Luftfahrtindustrie reduziert wird, indem lizenzierte Luftfahrtingenieure aus gesamten Luftfahrtprozessen herausgenommen werden. Heutzutage glaubt diese Industrie ein starkes Argument zu haben: „aufgrund der globalen Gesundheitskrise ist die Luftfahrtindustrie in Schwierigkeiten“. Andererseits haben viele Ingenieure folgendes erlebt:

gineers.org



Flying... Safely™

- Arbeitslosigkeit oder Kurzarbeit
- deutliche Gehalts- und Zuschusskürzungen
- reduzierte Anzahl an Ingenieuren, die unter Druck arbeiten, um Flugzeuge flugtauglich oder in Reserve zu halten
- gefährliche Aufgaben wie mit HEPA Filtern arbeiten
- Passagiermaschinen in Cargomaschinen umbauen, so wie es die Airline verlangt
- jegliche Maßnahmen zur Erholung von Covid-19
- nicht nur Passagier- oder Cargotransport, sondern auch etliche andere Aufgaben wie Offshore-Arbeit, Streife, Suche und Rettung, etc.

Trotz unserer größten Bemühungen und unserer professionellen Einstellung hat die Luftfahrtindustrie diejenigen unter uns bisweilen bei der Ausführung grundlegender Flugzeugwartung in außerordentlichem Maß ignoriert, nämlich die Licensed Aircraft Maintenance Engineer (LAME).

Trotz dieser Hürden war die AEI während der Pandemie sehr aktiv. Viel Arbeit wurde investiert in Treffen mit (Aufsicht)-Behörden und politischen Einrichtungen sowie in unsere Zusammenarbeit mit Gesetzgebern.

AEI wird auch weiterhin Flugsicherheit verteidigen und zeigt keine Absicht, einen Schritt zurückzutreten. Die Abstürze von 2009 in Amsterdam, Lion Air 2018 und der Unfall 2019 der Ethiopian haben gezeigt, dass die Flugindustrie leicht in die falsche Richtung abdriften kann, auf Kosten der Flugsicherheit.

**AEIs Motto ist die Flugsicherheit zu verteidigen im Namen der fliegenden Weltbevölkerung.**

Der 49. jährliche Kongress zeigt sich stark gegen alle Angriffe, von wo auch her sie kommen mögen.

Der AEI Präsident, Ola Blomquist, schloss den Kongress positiv: „Wir haben einen Unterschied gemacht und mit Teamwork und Zusammenarbeit, setzen wir unsere Mission fort im Sinne der Luftfahrtsicherheit!“

*Ola Blomquist*

# VFT und SWF Stunden

neue Regelung - **nur gültig für FRA L/G**

Nach vielen Monaten schwieriger und nervenaufreibender Verhandlungen, an der alle Fraktionen des Betriebsrates der DLH AG FRA BODEN beteiligt waren, haben wir die Betriebsvereinbarung zu Arbeitszeitmodellen abgeschlossen. In dieser befindet sich auch eine neue Regelung in Bezug auf den Freizeitausgleich von entstanden VFT und SWF Stunden.



Endlich gibt es eine Verpflichtung von Seiten des Arbeitgebers, diese euch zustehenden Stunden auch zu gewähren!

Das Stundensaldo für die VFT/ SWF- Konten soll zwischen 0 und 50 Stunden (Sollkorridor) liegen. Dieser Sollkorridor ist für alle bindend. Solltet ihr keinen Abbau der Stunden genehmigt bekommen oder ihr sie nicht verplant haben, wurden folgende Abbaustufen vereinbart:

Abbaustufe 1: Ab einem Stundensaldo von 80 Stunden werden die Beschäftigten aufgefordert, das Stundensaldo auf den Sollkorridor abzubauen.

Das bedeutet, ihr geht proaktiv auf die Dienstplanung zu und beantragt eure Wünsche. Sollte das nicht erfolgreich sein kommt die nächste Stufe.

Abbaustufe 2: Liegt das Stundensaldo mehr als 2 Monate oberhalb von 80 Stunden und es sind keine A-Tage zum Abbau des Saldos in den Sollkorridor verplant, wird zwischen den Beschäftigten und der disziplinarischen Führungskraft ein verbindlicher individuell ausgestalteter Abbauplan vereinbart. Dabei

wird grundsätzlich ein Stundensaldo von ca. 50 Stunden angestrebt. Der Abbau kann auf Wunsch der Beschäftigten auch über das Umbuchen von Stunden auf andere Konten erfolgen.

Wichtig hierbei ist, dass dieser einvernehmlich getroffene Abbauplan auch eingehalten wird und nicht aufgrund von Personalmangel rückgängig gemacht werden kann. Dieser so erstellte Plan ist zwingend einzuhalten!

Alternativ ist es auch möglich ein - minus - GAZ Konto auszugleichen.

Abbaustufe 3: Gelingt es nicht in einem Zeitraum von weiteren 2 Monaten einen verbindlichen Abbauplan zu vereinbaren, so wird der Freizeitausgleich durch den Arbeitgeber gewährt. Diese Frist beginnt nicht zu laufen, sofern der Arbeitgeber kein Angebot zur Vereinbarung eines Abbauplans gemacht hat.

Auch hier ein klarer Vorteil für den Mitarbeitenden. Sollte die disziplinarische Führungskraft keinen Termin für den Abbauplan finden wird auch die Frist von 2 Monaten nicht zu laufen beginnen.

Nach Ablauf der Frist, wenn es trotz Terminangebotes von Seiten des Arbeitgebers nicht zu einem Abbauplan kommt, wird der, euch zustehende Freizeitausgleich durch den Arbeitgeber gewährt.

Mit kollegialen Grüßen

Mit kollegialen Grüßen

*Astrid Gerber*



# Delegiertenversammlung 2021

## für das Geschäftsjahr 2020

Am 27. Oktober 2021 fand in den Räumen der VL – unter Einhaltung der geltenden Coronaschutzvorschriften – die Delegiertenversammlung für das Geschäftsjahr 2020 statt. Einige Gäste und einige Delegierte hatten sich per Videokonferenzschaltung an der Sitzung beteiligt.

Unsere Vorsitzende, Frau Heß, begrüßt alle anwesenden und virtuell zugeschalteten Personen und stellt die Beschlussfähigkeit der Versammlung fest. Anschließend trägt sie den Rechenschaftsbericht für das Geschäftsjahr 2020 mündlich vor.

Der Geschäftsbericht, erstellt von unserem Schatzmeister Bind, wurde detailliert den Sitzungsteilnehmern erklärt. Alle Anwesenden waren sich einig, dass hier viel Detailarbeit notwendig war, um das Zahlenwerk zu erstellen. Ein Dank ging also direkt aus der Versammlung an Herrn Bind.

Nach einer kurzen Diskussion des Geschäftsberichtes wird der Antrag auf Entlastung des Bundesvorstandes gestellt. Der Vorstand wurde einstimmig für das Geschäftsjahr 2020 entlastet und Frau Heß bedankt sich bei den Delegierten für das Vertrauen. Satzungsänderungsanträge oder gar eine Neuwahl des Bundesvorstandes gab es in dieser Versammlung nicht. Lediglich die oder der Kassenprüfer/in mussten neu gewählt werden.

Frau Gerber, die in diesem Jahr den Prüfauftrag für das Jahr 2020 übernommen hatte, scheidet turnusgemäß von diesem Amt aus. Der Vorstand bedankt sich bei Frau Gerber für die mühevollen und zeitraubenden



© redaktion93/AdobeStocks

Prüfung des Jahresabschlusses.

Zur Neuwahl stand Michel Manambelona zur Wahl. Er wurde einstimmig gewählt.

Im Anschluss an diesen Tagesordnungspunkt gab es noch einige Berichte zu laufenden Tätigkeiten der VL und zur Entwicklung innerhalb des Luftverkehrs in Zeiten von Corona. Hier insbesondere den Perspektiven

innerhalb der Lufthansa, sowohl geschäftlich, wie auch aus Sicht der Belegschaft.

Maßgebliche Themen:

Lufthansa Passage Airline: Kurzarbeitsquoten, Probleme mit dem Zeitmanagementsystem TARIS und Verhandlungen zum Interessensausgleich.

Lufthansa Technik: Kündigungen in der Line Maintenance (LIMA), Betriebsvereinbarungsanhang örtlich für FRA zur FlexAZ mit starken Einschränkungen der Mitbestimmung, der Bereich Räder/Bremsen – FRA Ost – soll zum 31.12.2022 geschlossen werden, sowie das Thema LTMI.

Herr Schott berichtet aus der Tarifkommission. Den Beitrag ergänzen Frau Heyer und Herr Fritz.

Gegen 18.00 Uhr wurde die Delegiertenversammlung geschlossen mit dem Wunsch im nächsten Jahr endlich wieder eine „Coronafreie“ Versammlung stattfinden zu lassen.

*Werner Zielina*

# Die MD-11 ist Geschichte...



© Foto/LH-Cargo

Ihren letzten Flug im Dienst der Lufthansa Cargo hat das Frachtflugzeug vom Typ McDonnell Douglas MD-11F mit der Kennung D-ALCC im Pendelverkehr zwischen Frankfurt und New York am 17.10.2021 durchgeführt. An diesem Sonntag ist sie zum letzten Mal in Frankfurt gelandet und wird von hier aus zu ihrem neuen Besitzer wieder in Richtung USA abheben.

Die D-ALCC – im August 1998 neu vom Hersteller an Lufthansa Cargo geliefert – verlässt dann als letztes Exemplar die Cargoflotte. Ab Juni 1998 waren dann in der Spitze 19 MD-11F im Bestand. Im Zuge der Umstellung auf die modernere Boeing 777F baute Lufthansa die Teilflotte Flugzeug um Flugzeug zurück – die Ausgliederung der ersten MD-11F, D-ALCO, fand bereits im Januar 2014 statt. Eine MD-11F, die D-ALCQ, musste Lufthansa Cargo nach einem Landeunfall in Riad als Totalverlust abschreiben, Kapitän und Erster Offizier konnten sich rechtzeitig aus dem brennenden Flugzeug retten.

Einige ehemalige Lufthansa Cargo MD-11F fliegen inzwischen bei UPS in den USA. Die letzte je gebaute MD-11, 2001 an Lufthansa Cargo übergeben und bis 2019 als D-ALCN Mitglied ihrer Flotte, ist heute als N262UP UPS im Einsatz. Die D-ALCC hat Lufthansa Cargo ebenfalls in die USA an die Gesellschaft Western Global verkauft. Die Airline hat seit 2017 bereits vier MD-11F von Lufthansa Cargo übernommen, aktuell fliegt aber die N779JN, die ehemalige D-ALCG, für Western Global Fracht.

Überall, wo sie auftaucht, zieht die MD-11 immer noch die Blicke magisch an. Durch das dritte Triebwerk im Heck sticht sie heutzutage mehr denn je aus der Masse der großen Airliner heraus. Das geübte Auge kann sie aus kilometerweiter Entfernung bereits identifizieren. Charismatisch, anders, einfach besonders, alles andere als Mainstream Engineering. Nicht jeder Pilot kam mit ihrem anspruchsvollen Naturell klar, aber wer sie beherrscht, schwärmt in den höchsten Tönen von ihr.



Die letzte Landung begleiteten die Flughafenfeuerwehr mit riesigen Wasserfontainen, ehemalige Piloten der MD-11 und Bodenmitarbeiter, die sie unzählige Male und bei jedem Wetter be- und entladen haben. Doch das Flugzeug mit dem charakteristischen dritten Triebwerk im Seitenleitwerk ist in die Jahre gekommen. Es ist zu laut, verbraucht zu viel und ist noch dazu schwierig zu fliegen. Konstruktionsbedingt benötigt die MD-11 mit ihren kleinen, stark nach hinten abgewinkelten Flügeln bei Starts und Landungen eine höhere Geschwindigkeit als andere Flugzeuge. Ist die Sinkrate zu hoch, nähert sich die Maschine also zu schnell dem Erdboden, kann sie auf heikle Weise anfangen „zu hüpfen“. Nach Angaben der amerikanischen Transportbehörde NTSB kommt es bei der MD-11 öfter als bei anderen Mustern zu „hard landings“. Bei einer solchen fehlgeschlagenen Landung brach

im Juli 2010 im saudischen Riad eine MD-11 der Lufthansa auseinander und fing Feuer. Die beiden Piloten überlebten.

Mit der D-ALCC verschwindet der letzte dreimotorige Jet nicht nur bei Lufthansa, sondern komplett aus ganz Europa – sie war die letzte ihrer Art auf unserem Kontinent.

Das Ende der Ära MD-11F bei der Lufthansa Cargo war bereits für Mitte 2020 angekündigt. Die Corona-Pandemie hat sie ein weiteres Jahr am Leben gehalten, doch jetzt muss sie der effizienteren Boeing 777F weichen.

Goodbye and farewell MD-11

*Werner Zielina*



# FRA Ost - Tod auf Raten



*Liebe Kolleginnen und Kollegen,*

in der heutigen Weihnachtsausgabe des VL-Magazins wende ich mich, im Namen meiner Kolleginnen und Kollegen des Frankfurter Osthafens, an Euch.

Seit dem Umzug vom Flughafen Frankfurt am Main an die Hanauer Landstraße – den Osthafen, haben unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit diversen Unzulänglichkeiten zu kämpfen, derzeit ist mit dem Schlimmsten zu rechnen.

Doch jetzt der Reihe nach:

Jahrzehnte lang wurden Räder, Bremsen, Fahrwerke und Rohrleitungen am Flughafen Frankfurt instandgesetzt bzw. repariert. Da die Einlastung immer weiter anstieg und die Werkstätten aus allen Nähten platzten, sollte ein Alternativstandort gefunden werden.

Die Räderwerkstatt war unweit des Parkhauses beheimatet, die Bremsenwerkstatt zwischen den beiden Wartungshallen Ebenfalls gab es eine Mechanische Werkstatt die räumlich nahe der Räderwerkstatt beheimatet war.

2014 war zum ersten Mal zu lesen, dass alle drei Werkstätten nahe Fechenheim ihre neue Heimat finden sollten. Zuvor wurde der Bremsenwerkstatt die Voraussetzungen genommen, Fahrwerke und Rohrleitungen weiter instand zu setzen. Diese beiden Aufgaben übernahm die Nachbarwerkstatt der Metallflugzeugbauer, inklusive Kollegen.

Dann ging es „Schlag auf Schlag“:

1. **Spatenstich Sommer 2015,**
2. **2016 folgte die Installation der Maschinen und Anlagen.**
3. **2017 eine eingeschränkte Inbetriebnahme mit Rädern an beiden Standorten.**
4. **Frühjahr 2018 folgte die Bremsenwerkstatt.**

Bevor die Bremse nach FRA Ost zog, wurde bereits klar, dass es nicht rund läuft: nach dem Motto: „Bau auf und reiß nieder, immer wieder“. Dies wurde zum Dauerzustand, bis heute.





Die Zweiklassengesellschaft war geboren: keine eigene Kantine, keine Kleiderkammer dafür eigene Betriebsvereinbarungen und Arbeitszeitmodelle, etc. Die Folgen zeigten sich in desillusionierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit all ihren Facetten.

Im Gegenzug wurden Bereiche und Dienstleistungen wie z.B. Logistik, Werkschutz, Reinigung geschaffen, die eigens für FRA Ost installiert wurden, da diese schlichtweg nicht vorhanden waren.

**Dies gipfelt nun im Dezember 2021 in dem Resultat, dass diese Arbeitsplätze akut gefährdet sind, denn durch verschiedenste Projekte geht ein Vorschlag zur Schließung des Standortes zum 31.12.2022 an den Vorstand.**

Was würde wohl der Oberbürgermeister Herr Feldmann dazu sagen? Der im Übrigen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD) angehört. Deutschland hat sich die soziale Marktwirtschaft auf die Fahnen geschrieben. In diesem Fall fällt dieser Aspekt komplett unter den Tisch. Jeder Arbeitgeber, der sich für den Standort „Made in Germany“ entscheidet,

muss sich dieser Verantwortung stellen, erst recht in schweren Zeiten wie diesen. Letztendlich muss jeder ein Interesse daran haben, dass Deutschland auch in Zukunft erfolgreich ist.

Das Jahr 2021 wird als Coronajahr in die Geschichtsbücher eingehen. Die Kolleginnen und Kollegen in FRA Ost haben alles gegeben, momentan sind sie im Begriff alles zu verlieren. Der Staat hat sich mit seinen Corona Hilfen solidarisch gezeigt, Großunternehmen nutzten dies schamlos aus, um sich auf Kosten des Sozialstaates zu sanieren.

Frohe Weihnachten

*Jens Friedrich*

# Neuwahl Ortsverbandsvorstand VL HAM

**Am 26. Oktober 2021 war es endlich so weit, ein neuer Ortsverbandsvorstand der VL in Hamburg wurde gewählt.**

In einer Mitgliederversammlung in einem Restaurant in Hamburg kamen am 26.10.2021 eingeladene Mitglieder der VL in Hamburg zusammen. Hauptgrund der Veranstaltung war die Wahl eines neuen Ortsverbandsvorstandes.

Die Vorsitzende der VL, Frau Heß, eröffnete die Sitzung in Begleitung der Bundesvorstandsmitglieder Thomas Willroth und dem Koordinator Hans-Josef Weilbacher. Herr Weilbacher hatte in einigen Vorgesprächen mit interessierten Bewerbern eine Grundlage für diese Versammlung gelegt.

In der folgenden Wahl wurde **Herr Eckhard Lieb zum Vorsitzenden des Ortsverbandes Hamburg der VL gewählt. Zu seinen beiden stellvertretenden Vorsitzenden wurden die Herren Björn Stoll und Hauke Brockmann gewählt.** Gegenkandidaten gab es bei der Wahl bei allen drei Bewerbern nicht.

Im Anschluss an diesen Teil der Mitgliederversammlung wurde die Versammlung als **erste ordentliche Mitgliederversammlung** des Ortsverbandes Hamburg vom neu gewählten Vorstand weitergeführt.

Der Vorstand eröffnet die Mitgliederversammlung und macht folgenden Vorschlag:

Die Aufstellung der Liste für die Betriebsratswahlen 2022, soll auf die nächste Sitzung zu verschieben. Auch werden die Anwesenden gebeten, Vorschläge für die Liste an den Vorstand zu senden. Auf der nächsten Mitgliederversammlung wird es einen Vorschlag zur Diskussion für die dann abzustimmende Liste geben.

Es wird ausführlich über die Zukunft des OVB der VL in Hamburg gesprochen und welche Ziele kurzfristig und auch perspektivisch in Angriff genommen werden sollen. In der Diskussion gab es allerlei Ansätze hierfür. Der neue OVB-Vorstand will in seiner nächsten Sitzung am 30.11.2021 diese „Leitsätze“ dann in eine schriftliche Form bringen und beschließen lassen.

Der Vorsitzende bedankt sich für die Diskussion und schließt die Mitgliederversammlung.

*Eckhard Lieb, Hauke Brockmann,  
Björn Stoll*





# Zweite Mitgliederversammlung des Ortsverbands der VL HAM

## *Mein Kolleginnen und Kollegen,*

Die Vereinigung Luftfahrt ist am Standort Hamburg wieder aktiv!

Aber fangen wir von vorne an. Unser Blick auf die Mitbestimmung: zerklüftet, zu viel mit sich selbst beschäftigt und orientierungslos. Die Zeiten der Einheit in der Arbeitnehmervertretung scheinen der Vergangenheit anzugehören. Doch bleibt die Aussage von Wilhelm Leuschner immer noch richtig und wichtig: „Schafft die Einheit“ für eine bessere Arbeitnehmervertretung. Nun sind wir keine Träumer und glauben nicht, dass die Einheit im Lufthansa Konzern, in der Technik, bei allen Beschäftigten im Vordergrund steht.

**Aber die Vereinigung Luftfahrt, die Betriebliche Liste und die VLT vereinen sich mit diesem Wert im gewerkschaftlichen Grundverständnis in der Vereinigung Luftfahrt.**

Aus 3 mach 1, um zu einer starken Stimme in der Mitbestimmung zu werden. Ein Angebot an euch, Kolleginnen und Kollegen, für eine starke Stimme im Betrieb und in der Mitbestimmung. Klar muss sein, die Auseinandersetzung ist mit der Geschäftsleitung zu führen.

Dafür wurden auf der Mitgliederversammlung am 26.11.2021 die **Kollegen Björn Stoll, Hauke Brockmann und Eckhard Lieb** zum neuen Vorstand des Ortsverbandes der Vereinigung Luftfahrt in Hamburg gewählt. Wahlen sind nur der erste Schritt, um wieder handlungsfähig zu werden. Uns interessiert vor allem, welches Selbstverständnis wir haben und welche „Leitplanke“ wir uns für die zukünftige Arbeit geben wollen.

Dazu gehört vor allem ein Blick in den Betrieb: Was bewegt Menschen, welche Themen sollten angegangen werden, was braucht es, damit die VL sich zu einer starken Stimme im Betrieb und in der Mitbestimmung entwickelt?

Vielfalt ist gefragt, denn die Themen sind auch vielfältig, wie die Realität im Betrieb. Unser Selbstverständnis für gemeinsames Handeln haben wir in Leitsätze zusammengefasst und sie auf der Mitgliederversammlung am 30.11.21 nach einer vielschichtigen Diskussion beschlossen.

Das sind unsere Leitsätze:

1. **Wir wollen eine starke, unabhängige und akzeptierte Stimme im Betrieb sein.**
2. **Wir wollen unseren Einfluss bei ver.di geltend machen und konstruktiv zusammenarbeiten.**
3. **Wir leben einen respektvollen, wertschätzenden Umgang mit allen Beteiligten.**
4. **Wir leben eine Kultur der Vielfalt mit dem Willen, gemeinsame Standpunkte und Ziele zu erarbeiten.**
5. **Wir haben Strukturen und Kommunikationswege, um zu den Mitgliedern der VL und der Belegschaft einen direkten Draht zu bekommen.**

Leitsätze müssen mit Leben gefüllt werden, um daraus konkrete Aufgaben und Aktion zu machen. Dafür haben wir erste Themen identifiziert und festgelegt. Zu identifizierten Themen bilden wir Arbeitsgruppen, um gemeinsame Standpunkte zu erarbeiten.

Arbeitsgruppen werden unsere Arbeit unterstützen und formen. Mit den Themen Tarif/Struktur, Öffentlichkeitsarbeit, Redaktion, Mitgliederwerbung haben wir die ersten Arbeitsgruppen gestartet. Des Weiteren wurde beschlossen: 1/2 jährlich wird eine ordentliche Mitgliederversammlung durchgeführt (erstes und letztes Quartal; AG-Berichte, Wahlen, etc.), von der die Mitglieder ein Ergebnisprotokoll bekommen. Um einen schnellen Austausch sicherzustellen und aktuell reagieren zu können, werden wir Zusammenkünfte oder Versammlungen, ggf. auch virtuelle, am letzten Dienstag eines Monats organisieren.

### **Betriebsratswahlen 2022:**

Wir sind dabei eine starke VL-Liste, mit erfahrenen Kolleginnen und Kollegen, aber auch mit interessierten Mitgliedern der VL aufzustellen.

Einiges liegt vor uns, aber der Einsatz lohnt sich, denn es geht um uns ArbeitnehmerInnen, unsere Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen. Die Technik muss wieder zu dem werden, was sie einmal war: Ein Unternehmen mit einer Kultur des Miteinander, Achtsamkeit und Respekt für Menschen und gute und sichere Arbeitsplätze.

*Euer Vorstand des Ortsverbandes Hamburg*

