



MAGAZIN

Ausgabe 02/2023

Themen:

Vorwort

DLH Wahlprobleme

Kalibrierwerkstatt FRA

Arbeitszeitprobleme FRA L/T

Vorstellung Stefan Schwabl

AEI Konferenz 2023

Wirtschaftliche Lage DLH Konzern

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.vluftfahrt.de

Photofex©AdobeStocks



VORWORT

Vorwort der Bundesvorsitzenden Anke Heß

*Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen
und liebe Kollegen,*

das Jahr neigt sich dem Ende. Die Vorfreude auf das bevorstehende Weihnachtsfest schwingt mit. Es erleichtert vielen abzuschalten von der Hast und Hetze des Alltags.

Vielen der LHT-Kollegen noch etwas mehr, denn eine Private Equity Gesellschaft erhält keinen (Teil-) Zugriff auf das Unternehmen. Ein Standpunkt, den die Arbeitnehmervertreterinnen und Arbeitnehmervertreter stets vehement vertreten haben. Es freut mich, dass scheinbar die Erkenntnis, nun doch keine 20% an einen Anteilseigner zu vergeben und auf die Stärken der LHT zu Vertrauen dazu führt, dass Lufthansa alleiniger Gesellschafter von Lufthansa Technik bleibt. Besser spät als nie. Die Entscheidung für Wachstum aus eigener Kraft, ohne externen Investor, ist gut und war zu lange überfällig. Zu viel Unsicherheit und Bedenken wurden so in der Vergangenheit gestreut.

Die LHT ist seit Gründung einer der Garanten für den Erfolg des DLH-Konzerns. So etwas gibt man doch nicht aus der Hand. Das ist doch das „Tafelsilber“. Ja, es wird sicher nicht einfach, das Erforderliche allein zu stemmen. Wenn aber alle an einem Strang ziehen und keine persönlichen Befindlichkeiten und Grabenkämpfe eine Rolle spielen, wird das gelingen. Da bin ich mir mit dem DLH-Vorstand ganz sicher. Das Potential, die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, die Ideen und ein gesundes Unternehmen, sind da.

Fehlt nur noch die Entscheidung, keinen Personalvorstand in der LHT einzusetzen, zurückzudrehen? Um in der weiteren Entwicklung Erfolg zu haben, sollte es hierfür einen Zuständigen und keine „Personalunion“ geben. Personalangelegenheiten dürfen nie in die „zweite Reihe“ rücken.

Und dann muss nur noch „now!“ in die andere Richtung gedreht werden. NOW müssen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen eingestellt werden! An vielen Stellen im Konzern fehlt es an Mitarbeitern. Die Stimmung in unserer Lufthansa ist denkbar schlecht, in allen Bereichen, in allen Geschäftsfeldern und bei allen Mitarbeitergruppen, egal ob Boden, Kabine oder Cockpit. Ob ein Dienstleistungsunternehmen wie das unsere, sich eine derart „negative Zufriedenheit“ in der Belegschaft auf Dauer leisten kann ist mehr als fraglich.

Es fehlt überall an Mitarbeitern und teilweise auch an Know-how. Nicht warten, dass an Engpassstellen die Mitarbeitenden gehen, sondern eine ordentliche Übergabe stattfinden lassen. Es geht viel Zeit und Arbeitskraft verloren, wenn sich neue Stelleninhaber alles selbst erarbeiten müssen. „Erfahrung ist ein langer Weg und eine teure Schule“ sagt ein deutsches Sprichwort. Da macht es doch Sinn, diesen „Schatz“ direkt weiterzugeben.

Um also entsprechende Mitarbeitende zu finden, wird auf dem Markt schon einiges getan. Um aber marktgerecht Einstellungszusagen zu erhalten, muss man sich auch den Tarifvertrag ansehen. Das komplexe Thema wird viel Zeit und Nerven auf Tarifkommissions- und Arbeitgeberseite in Anspruch nehmen. Darf aber nicht weiter verschleppt werden. Gemeint ist vor allen Dingen der Strukturtarifvertrag TVVS.

Trotzdem es kein leichtes Jahr war, haben wir es geschafft und es wurde ein gutes Ergebnis erzielt. Alle dürfen mit Recht darauf stolz sein. Der Erfolg war ein gemeinsamer Erfolg. War das Unternehmenskultur? Diese drückt sich in den als „veraltet“ gewerteten Merkmalen wie Loyalität, Zuverlässig-

keit, Verträglichkeit, Anständigkeit, Ehrlichkeit, Respekt und Hilfsbereitschaft aus. Oder waren es die Einzelkämpfer? Da Unternehmenskultur nur noch ein geschriebenes, leider nicht gelebtes, Wort ist, scheint es vorletzteres zu sein. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sollen und wollen ihr Können und ihre Arbeitskraft zum Wohl des Unternehmens einsetzen! Das vermeintliche Wohl der Abteilung, des Chefs oder die eigenen Interessen dürfen nicht über den Gesamterfolg des Unternehmens gestellt werden.

Die Aufsichtsratswahlen des Konzerns wurden, nach der Wahlwiederholung, im Juli 2023 abgeschlossen. Ver.di stellt die stärkste Arbeitnehmerfraktion im Aufsichtsrat. Christine Behle ist wieder stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende. Ich wünsche allen Arbeitnehmervertretern viel Erfolg in der neuen Amtsperiode.

Im Januar 2024 wird es eine Wahlwiederholung für die Betriebsratswahl der DLH in Frankfurt von 2022, nach einer Wahlanfechtung und einem entsprechenden Gerichtsbeschluss, geben. Also nicht wundern, ab 13. Januar bis 26. Januar 24 wird schon wieder gewählt.

Die kommenden Jahre werden mit Sicherheit nicht ruhiger und die Herausforderungen nicht leichter. Aus dieser Sicht ist eine gut organisierte Belegschaft die Basis eines erfolgreichen Handelns ihrer gewählten Arbeitnehmervertreter. Denn ohne eine Legimitation einer breiten organisierten Belegschaftsbasis, handelt es sich um „Minderheitenvertreter“, die vom Arbeitgeber auch entsprechend behandelt werden. Ich möchte daher an dieser Stelle um ihre Mitgliedschaft in der Vereinigung Luftfahrt / ver.di werben – treten Sie ein, machen Sie mit,

legitimieren Sie Ihre gewählten Vertreterinnen und Vertreter in Betriebsrat und Aufsichtsrat. Es ist in Ihrem ureigensten Interesse!

Ich wünsche Ihnen und Ihren Familien, auch im Namen des Bundesvorstandes, erholsame Feiertage und einen guten Start in das Jahr 2024

Passen Sie auf sich auf und bleiben Sie gesund!

Herzliche Grüße

Anke Heß



Da war „der Die Ära der Wahlanfec

So oft wie in den letzten Jahren wurden nie zuvor im Konzern Wahlen angefochten. - Und vor allem Wahlanfechtungen vor Gericht gewonnen.

- **Die Betriebsratswahl LHT FRA wurde angefochten und endete kurz vor der Verhandlung am LAG Frankfurt mit einem Vergleich.**
- **Die Delegiertenwahl zur Aufsichtsratswahl LH Konzern wurde vom LAG Köln abgebrochen und musste neu ausgeschrieben werden.**
- **Und zu guter Letzt muss jetzt die Betriebsratswahl der LHA FRA wiederholt werden.**

Und das war nur die Spitze des Eisberges.

Was war passiert?

Drei sehr unglückliche Umstände kamen zusammen:

1. Personal

Bislang war es im Konzern üblich, dass man sich zur Bildung eines Wahlvorstandes über Fraktionsgrenzen hinweg verständigte und diejenigen Kandidaten berief, die schon in der Vergangenheit Wahlen geleitet oder zumindest daran mitgewirkt hatten. Denn diese Kolleginnen und Kollegen wussten sehr gut, wo die Fallstricke liegen, auf die man achten muss. Dass die meisten dieser Kolleginnen und Kollegen den „alten“ Fraktionen angehören verwundert niemand. Nun haben sich aber in den letzten Jahren die Mehrheits- und Machtverhältnisse in den Betriebsräten geändert. Neue Fraktionen sind hinzugekommen, alte

haben an Einfluss verloren, und so wollte man auch die „Alten Hasen“ nicht mehr. Viel Erfahrung ist so verloren gegangen. Ja, jeder hat mal angefangen, aber in der Regel waren da ein oder zwei „alte Hasen“, die korrigierend eingreifen konnten.

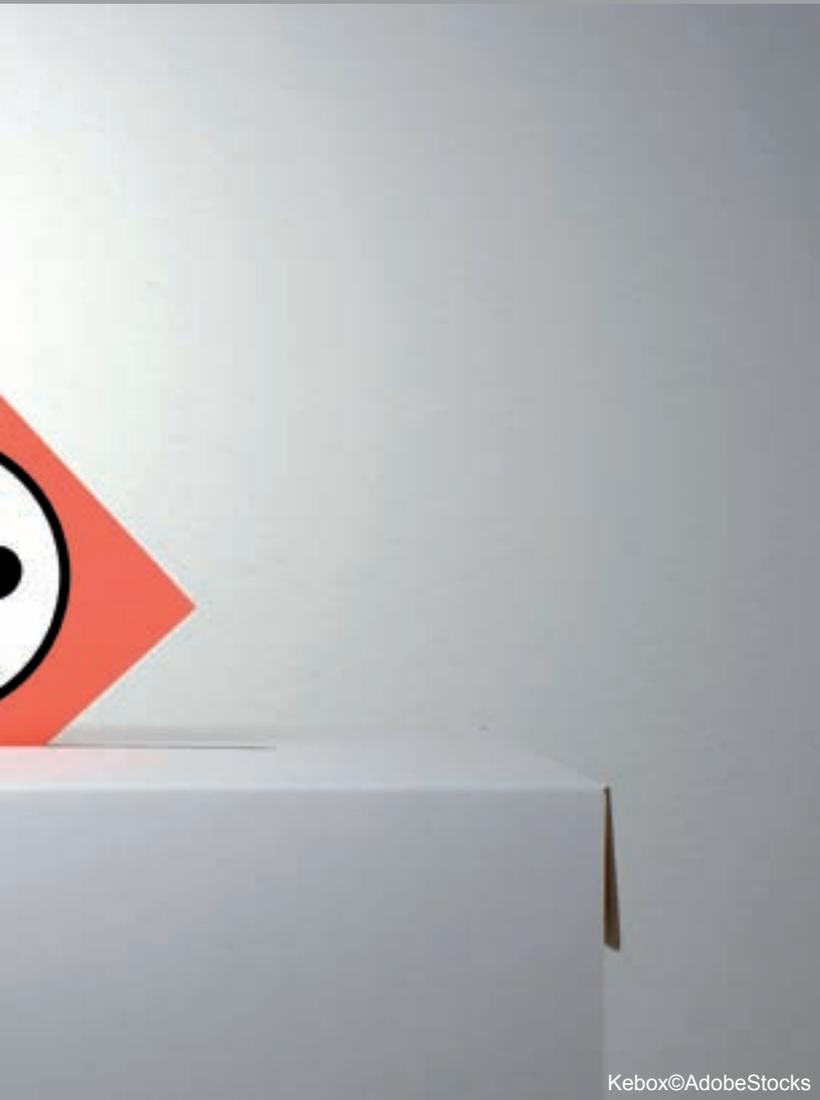
2. Geld

Was auch früher unbestritten war ist, dass Wahlvorstände früher umfassend geschult und anwaltlich



Wurm drin“

htungen bei Lufthansa



Kebox©AdobeStocks

begleitet wurden. Dafür gab und gibt es Fachanwälte, die das Thema Wahlen als Spezialgebiet haben und hohes Ansehen genießen. Leider kosten die aber Geld, und das wollte der Konzern diesmal sparen. Also hat man die Schulung von internen Anwälten abhalten lassen, die das Thema nur aus Gesetzen und Verordnungen kennen, und auf anwaltliche Begleitung mussten die Wahlvorstände ganz verzichten. Und so gab es auch niemand, der Aushänge gegengelesen oder Entscheidungen überprüft hätte. Natürlich gab es dafür einen Grund. Und damit sind wir bei Umstand Nummer drei:

3. Corona.

Auch wenn es niemand mehr hören will, die Epidemie war ein entscheidender Faktor für das Mislingen der Wahlen. Nie zuvor hat ein solch großer Teil der Beschäftigten remote gearbeitet. Nie zuvor hatten wir so viel Kurzarbeit. Nie zuvor haben Wahlen unter solch extremen Bedingungen stattgefunden. Und nie zuvor hat der Arbeitgeber sich dieser Problematik gegenüber so ignorant verhalten. Statt den Wahlvorständen in dieser Ausnahmesituation jegliche Unterstützung zukommen zu lassen wurde ausschließlich mit dem Rotstift gearbeitet, Freistellungen hinterfragt, nötige Ausgaben nicht bewilligt. Schließlich hatte man ja um das Überleben der Firma zu kämpfen und konnte kein Geld für Nebensächlichkeiten ausgeben.

Den Erfolg sehen wir jetzt.

Allein die Wiederholung der Delegiertenwahl und die Verschiebung der Aufsichtsratswahl haben ein Vermögen gekostet, Der Betriebsrat der LHT FRA hat durch umsichtiges Verhandeln eine Wahlwiederholung vermieden, und der letzte Akt, die Wiederholung der BR-Wahl LHA Boden findet im Januar statt. Viel Unmut, viel Arbeit und sehr viel Geld, das man hätte sparen können.

Better luck next time, Lufthansa!

Bernhard Fritz

Kalibrierwerkstatt FRA

Neustart in Geb. 401



Liebe Kolleginnen und Kollegen,

viele von Euch, so denke ich, kennen die Kalibrierwerkstatt. Eine Werkstatt, in der jedes bei Lufthansa Technik verwendete Prüf- und Messwerkzeug kalibriert, also neu „geeicht“ wird.

Zum 01.07.2023 wurde dieser Bereich - als Restrukturierungsmaßnahme „Das Projekt“ - aus der LHT angegliedert. Somit musste diese Werkstatt bis zum 30.06.2023 die Räumlichkeiten von LEOS verlassen. Es bedurfte großer Mühen, da es auf dem Frankfurter Gelände keine Räume gibt, ganz gleich ob FRA Nord oder FRA Süd. Getrieben wurde das Thema durch meine Wenigkeit, damals als freigestellter Betriebsrat der Lufthansa Technik AG Frankfurt, über den Betreiber der Lufthansa Technik und die Hamburger Vorgesetzten, da dieser Bereich organisatorisch zur LHT Hamburg gehört.

Erst nachdem eine herausfordernde E-Mail an die Beteiligten geschrieben wurde, kam Bewegung in die Sache. Da war es bereits März 2023. Unsere drei Kollegen mussten teilweise wochenweise nach Hamburg reisen, um dort auszuhelfen da Ihnen in Frankfurt die heimische Werkstatt quasi „lahmgelegt“ wurde. Si-

cherheitsbedenken gegenüber dem veralteten Equipment wurden hierfür verantwortlich gemacht. Die Kollegen hatten Ängste, Ihre Werkstatt könnte sich komplett nach Hamburg verlagern.

„Last Minute“ wurde eine Lösung gefunden: In den Räumlichkeiten der LHT. Somit ging es am 01.06.2023 in Gebäude 401 mit dem alten LEOS-Equipment los. Beim Neustart konnten anfänglich lediglich Drehmomentschlüssel geprüft werden. Neue Gerätschaften waren bereits bestellt. Im Laufe der letzten drei Monate sind wir auf einem guten Weg, zum größten Teil sind die neuen Prüfgeräte für Drehmomentschlüsselprüfungen, sowie Reifenfüllmesser installiert und freigegeben. Für die Zukunft ist angedacht, das gleiche Portfolio wie in Hamburg anzubieten. Sollte sich dies bewahrheiten, ist dies zwangsläufig mit einem Personalaufbau verbunden. Ich wünsche meinen drei Kollegen alles Gute und ein „ruhiges Händchen“ für die Zukunft.

Macht es gut, bis zur nächsten Ausgabe

Euer Jens



Wirtschaftliche Lage DLH

Sachstand 01.11.2023

Der „Rekordsommer 2023“ hat dem Konzern ein Adjusted EBIT von 1,5 Mrd. € im dritten Quartal beschert. In einer Pressemitteilung bedankt sich der Vorstandsvorsitzender Spohr ausdrücklich bei den Kunden und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Bleibt zu hoffen, dass sich dieser Dank auch bei kommenden Tarifrunden positiv auswirkt.

Das dritte Quartal 2023 war mit 10,3 Mrd. € das bisher umsatzstärkste Quartal in der Unternehmensgeschichte.

Alle Passagierairlines der Lufthansa-Gruppe haben mit 1,4 Mrd. € (einem Plus von 91% gegenüber dem Vorjahr) ganz erheblich zu dem „Gewinnsprung“ beigetragen.

Auch ergibt sich aus den hohen Durchschnittserlösen mit einem Plus von 25% ein nicht unwesentlicher Treiber der Gewinne.

Die angebotenen Sitzplätze wurden im dritten Quartal um 13% gegenüber dem Vorjahresquartal erhöht. 86% der Sitzplätze konnten verkauft werden. Die zuzugewonnenen Passagiere beliefen sich in diesem Zeitraum auf 38 Millionen Gäste.

Der in der Coronazeit situationsbedingt stark boomende Luftfrachtverkehr normalisierte sich wieder. Lufthansa Cargo erreichte im traditionell schwachen dritten Quartal ein Ergebnis von 1 Million Euro, während des im Vergleichszeitraum des Vorjahres noch 331 Millionen Euro waren.

Lufthansa Technik erwirtschaftete im dritten Quartal ein Adjusted EBIT von stolzen 168 Millionen Euro. Betrachtet man die ersten neun Monate des Jahres 2023 ergibt sich ein neues Rekordergebnis.

Weiterhin formt sich die DLH-Gruppe um: Der Verkauf von LSG an „Aurelius“ wurde am 31.10.2023 abgeschlossen. Ein Minderheitsanteil von Lufthansa Technik soll ebenfalls verkauft werden. Eine diesbezügliche „Prüfung des Verkaufs“ soll noch bis zum Jahresende erfolgen. Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat der LHT wehren sich zurzeit gegen ei-



nen Teilverkauf an ein „Private Equity-Unternehmen“, befürchten sie doch Nachteile für die Belegschaft und die Zukunft des Unternehmens. (näheres dazu finden Sie unter www.vlufffahrt.de) Wie nun das Unternehmen DLH mitgeteilt hat, hat man, sehr zur Freude der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer von dem Teilverkauf abgelassen und will aus

eigener Kraft weiter wachsen. Hin und wieder gibt es also auch noch „gute“ Nachrichten.

Ein Teil von 41 % der ehemaligen Alitalia, heute ITA Airways, ist für den Anfang des Jahres 2024 geplant. Noch steht eine Freigabe dazu der EU-Kommission aus.

Zum Thema „nachhaltiges Fliegen“, will die DLH-Gruppe bereits bis 2030 die Netto-CO₂-Emissionen im Vergleich zu 2019 halbieren. Bis 2050 dann auf „net zero carbon emissions“.

Für die kommenden Monate wird weiterhin mit starker Nachfrage gerechnet, das Angebot an verfügbaren Sitzen soll dementsprechend angepasst werden. Auch im vierten Quartal wird mit einem positiven Ergebnis gerechnet, wobei man davon ausgeht, dass auch Lufthansa Cargo und Lufthansa Technik maßgeblich dazu beitragen werden. Warum man dann trotzdem auf die gescheiterte Idee kam, Teile des Betriebs LHT zu verkaufen, erschließt sich, zumindest dem Schreiber dieser Zeilen, nicht unmittelbar.

Im Gesamtjahr 2024 soll die Kapazität auf ca. 95% des Vorkrisenniveaus ausgeweitet werden. Auch 30 neue Flugzeuge sollen im Laufe des Jahres hinzukommen. Ob die Anzahl der Kolleginnen und Kollegen von derzeit 117.187 weiter steigen wird, ist angesichts dieser Planungen schon (hoffentlich) anzunehmen.

Werner Zielina

Vorstellung von Stefan Schwabl



Liebe Kolleginnen und Kollegen,

auf diesem Wege stelle ich mich gerne hier vor. Mein Name ist Stefan Schwabl, 42 Jahre alt und ich arbeite seit 2004 bei der LHT in Hamburg.

Dort habe ich auch meine Ausbildung zum Werkzeugmechaniker 2001 begonnen. Ich bin verheiratet und habe 3 Kinder.

Seit 2008 bin ich als Werkstattmeister im Segment ACS eingesetzt und im Bereich Triebwerksgeräte für Ignition Components und Firewarnings eingesetzt.

Mein erster Kontakt zur VL entstand bereits 2005, wo ich seit dem auch Mitglied bin. Ich gebe offen zu, dass ich mich viele Jahre nicht viel damit beschäftigt habe. Seit 2015 nehmen meine Aktivitäten aber in der Richtung zu. Mich motiviert gemeinschaftliche Arbeit an Themen und es macht mir Freude mich dafür auch einzusetzen. Seit Juni 2023 bin ich ver.di-Vertrauensperson und für die VL als ordentliche Mitglied in der Konzerntarifkommission und in der Geschäftsfeldtarifkommission LHT / IT.

Die unterschiedlichen Meinungen und Anforderungen an unsere Tariflandschaft sind eine Herausforderung, der ich mich gerne stellen möchte. Ich glaube an ge-

werkschaftliche Arbeit, in der alle Meinungen gehört werden. Vielfalt zeichnet unseren Konzern und die beteiligten Gesellschaften aus. Das Gleiche gilt für unsere Vereinigung Luftfahrt.

Unsere Themen sind mir wichtig. Neben attraktiven Arbeitsbedingungen und entsprechender Vergütung spielt, aus meiner Sicht, die Konzernklammer eine wichtige Rolle. Wir sind gemeinsam stark und dürfen uns nicht weiter auseinanderdividieren lassen. Hierfür möchte ich werben und freue mich auf den Dialog. Dafür benötigen wir neben einer Haltung selbstverständlich auch aktive Mitarbeit. Davon lebt nicht nur die gewerkschaftliche Arbeit, sondern alle ehrenamtlichen Tätigkeiten.

In diesem Sinne freue ich mich auf unseren gemeinsamen Weg.

Viele Grüße

Stefan Schwabl

Fehlerhaftes Zeitwirtschafts- system DLH

Es ist noch immer der Dauerbrenner und tägliches Thema im gesamten L/T-Bereich: Die fehlerhafte Zeitwirtschaft, die falschen Saldenstände und damit verbunden, nicht korrekte Vergütungsabrechnungen.

Seit dem Betriebsübergang am 01.01.2020 und besonders seit dem Beginn der Kurzarbeit im März 2020 hat der Betriebsrat ein besonderes Augenmerk auf dieses Thema. In unzähligen persönlichen Gesprächen, Teams-Calls und Mails haben die Kolleginnen und Kollegen aus dem damaligen und auch derzeitigem Arbeitszeitausschuss die Geschäftsleitung immer und immer wieder auf diesen Zustand aufmerksam gemacht.

Es wurden aber nicht nur die Fehler bemängelt, ganz im Gegenteil:

Anhand hunderter Einzelbeispiele wurde der Geschäftsleitung und Vertretern von HR detailliert aufgezeigt, welche Fehler genau vorliegen, wie diese zu beheben sind und was genau passieren muss, damit diese Fehler in Zukunft vermieden werden. Diese punktgenaue Fehlerbeschreibung, als auch die gezielten Hinweise zur Fehlerbehebung waren seitens des Arbeitszeitausschusses nur möglich, weil zwei nicht freigestellte Mitglieder des AzA sich im Rahmen ihrer täglichen Arbeit mit Taris und der Zeitdatenwirtschaft im Schichtbetrieb befassen.

Für die Geschäftsleitung eigentlich die perfekten Voraussetzungen, mit der Arbeit zu beginnen, um die dringend notwendigen Korrekturen vorzunehmen.

Leider jedoch konnten die Arbeitnehmervertreter/innen lange Zeit keinerlei Fortschritt in dieser Sache erkennen.

Nach wiederholten Mahnungen und Anfragen wurden dann schließlich im Sommer dieses Jahres die Betriebsräte darüber informiert, dass sich nun eine Projektgruppe dieses Themas annehmen soll, was seitens der Mitbestimmung mit ziemlichem Unverständnis aufgenommen wurde, denn immerhin hatten man der Geschäftsleitung die Lösungen für das Problem bis in's kleinste Detail auf dem Silbertablett serviert.

Nachdem auch dieser Schrecken verdaut war, wiederholte das Gremium das Angebot, die Geschäftsleitung, das B/D-E Team als auch nunmehr das Projektteam mit seiner Fachexpertise zu unterstützen,

dass letzte mal Ende Oktober/Anfang November im Rahmen einer gemeinsamen Klausur mit HR und der Geschäftsleitung.

Angenommen wurde dieses Angebot auf aktive Unterstützung seitens des Betriebsrats bis zum Redaktionsschluss nicht.

Leider sind der Mitbestimmung hier rechtlich die Hände gebunden, da es sich um individuelle Rechtsansprüche der Kolleginnen und Kollegen handelt, die nicht unter das Kollektivrecht fallen.

Auf der letzten Betriebsversammlung im Bereich L/T am 30.10.2023 wurde versprochen, dass man dieses Thema nun angehen wird.

Wir sind gespannt!

Frank Schott



JFsPic©AdobeStocks

Aircraft Engineers

51. Jahreskongress in

Die Aircraft Engineers international ist eine Vereinigung von lizenzierten Aircraft Engineer rund um die Welt.

Folgende Mitgliedervereinigungen sind vertreten:

Australia – ALAEA

United Kingdom – ALAE

United States of America – AMFA

Spain – ASETMA

Iceland – FVFI

Norway – Fixed Wing – NFO

Norway – Rotor Craft – NHF

New Zealand – AMEA

Sweden – SFF

Malta – AAE

Germany – LAEG

Germany – Vereinigung Luftfahrt

Pakistan – SITEMA

Netherlands – NVLT

Mauritius – LAEA

Serbia – YAEA

Czechia – CAAE

Zimbabwe – ZAMEA

Slovenia – SLTOA (UATAA)

India - JAMEWA

AEI wurde als ein unpolitische, gemeinnützige und nicht-sektiererische Organisation 1971 auf einem Kongress in Australien gegründet.

Einmal im Jahr lädt das Executive Board (EB) die Vertreter der einzelnen Regionen zu einem Kongress ein, der von den jeweiligen Regionen abwechselnd ausgerichtet wird.

Der diesjährige Kongress fand vom 20.- 22. September 2023 in Stavanger /Norwegen statt und wurde durch die beiden Vereinigungen NFO (Norsk Flyteknikerorganisasjon) Norway Fixed Wing und NHF (Norsk Helikopteransattes Forbund.) Norway Rotorcraft organisiert.

AEI President, Ola Blomqvist, bei der Eröffnung des 51. Jährlichen AEI-Kongress.



Die Vereinigung Luftfahrt ist seit 1994 Mitglied in der Internationalen Vereinigung von Aircraft Engineers International (AEI) und entsendet jedes Jahr ein Mitglied

Hintergrund ist der Austausch zu den Themenschwerpunkten unserer Mitglieder auf internationaler Ebene, die Abstimmung von Standards und die Mitarbeit durch das ATAC (AEI Technical Affairs Committee) an EASA-Arbeitsgruppen, um im Interesse unserer Certifying Staff Mitglieder Einfluss auf die Gesetzgebung zu nehmen.

Auf der diesjährigen Agenda standen die folgenden Themen:

- Begrüßungsworte des Bürgermeisters der Gemeinde Sola bei Stavanger – Mr. Tom Henning Slethei

Vorträge von Vertretern aus vielen Bereichen der Luftfahrt:

- Staatssekretär des Ministeriums für Transport Mr. Bent-Joacim Bentzen
- Abteilungsleiter Kaare Halvorsen von der Norwegian Safety Investigation Authority
- Ms. Eugenia Diaz Alcazar Leiterin Maintenance and Production des EASA Direktorats Flight Standards
- Dr. John Woodlock der Lund Universität in Schweden aus dem Fachbereich Rechtssoziologie

International (AEI)

Stavanger – Norwegen

Organisatorische Themen:

- AEI-Satzung, AEI-Richtlinien, Finanzen und Wahlen zur Besetzung des AEI Executive Boards (AEI EB)
- Statusberichte aus den einzelnen AEI-Regionen
- Bericht über die Teilnahme von AEI-Vertreter/innen auf der Aerospace Maintenance Competition

In dieser Ausgabe des VL-Magazins haben wir nur einen Teil der Konferenzthemen aufgenommen, wir werden allerdings in den folgenden VL-Magazinen weiter berichten.

Aircraft Engineer Mangel – Top-Thema auf dem AEI-Jahreskongress

Im Rahmen der Themen auf der Agenda des Kongresses, in informellen Diskussionen oder durch die Gastredner, kristallisierten sich schnell weltweit gemeinsame Themen heraus:

- Der Mangel an lizenzierten Flugzeugtechnikern, um die geplanten Wartungsarbeiten an Fluggeräten freizugeben;

Aus allen Ländern wurde berichtet, dass während der Covid-Shutdowns ein großer Pool an hochqualifiziertem lizenziertem Personal die Branche verließ. Viele gingen in den Ruhestand, aber ein größerer Teil wurde von anderen Branchen abgeworben, die nach ähnlichen Fähigkeiten suchten.

Viele ehemalige Kolleginnen und Kollegen fanden besser bezahlte Jobs, weniger stressige Jobs oder Jobs, die eine bessere Work-Life-Balance ermöglichten – die Ölindustrie, die Windenergieerzeugung, die Eisenbahn, in Krankenhäusern, dem sich weiterentwickelnden Markt im Bereich Drohnen und in dem „grünen“ Technologiesektor.

Die Luftfahrtindustrie hat gezeigt, dass sie nicht bereit ist, die Arbeitsbedingungen zu verbessern oder die Löhne zu erhöhen, um die gut ausgebildeten, erfahrenen Mitarbeitenden, die das Unternehmen verlassen haben, zurückzugewinnen.

Keine Flugzeugwartung bedeutet keine Flüge, und die gesamte Luftfahrtindustrie wird darunter leiden.

Mehrere Delegierte berichteten von einem Rückgang des technischen Personals um ca. 20 %, während sich die Flugzahlen allmählich dem Ni-

veau von vor Covid annähern. Die EASA war sich dieses Mangels bewusst und forderte die Industrie auf, sich der Situation anzunehmen.

Die AEI-Mitgliedsverbände haben dieses Problem bei den Arbeitgebern angesprochen, aber es wird wenig getan, um das Problem anzugehen.

Es braucht mehr, um die Männer und Frauen zu halten oder wiederzugewinnen, „die sie sicher fliegen lassen“!

- Die geringe Zahl neuer Nachwuchskräfte in der Branche; Es ist erfreulich, dass in mehreren Ländern der Welt AEI-Mitgliedsverbände berichtet haben, dass die Ausbildung für Neueinsteiger zunimmt.

Es gibt jedoch immer noch eine große Lücke zwischen Nachwuchskräften, Ausbildungskapazität und den Kapazitätsanforderungen der Branche. Neben der Versorgung der heutigen Luftfahrtindustrie mit kompetentem Personal befasst sich AEI auch mit dem Aufkommen von sich entwickelnden Technologien wie Drohnen und neuen Antriebssystemen. Auch in diesen aufstrebenden Teilen der Branche wird es einen Bedarf an kompetentem Luftfahrttechnischen Personal geben.

- Ein Anstieg von Stress, Müdigkeit und psychischer Gesundheit und daraus als ein betragender Faktor das Risiko von geringeren Sicherheitsniveau in der Branche

Stress/Müdigkeit/psychische Gesundheitsprobleme, die sich aus den oben genannten Gründen ergeben, treten immer mehr in den Vordergrund.

Die ICAO hat dieses Problem erkannt und ein Komitee gebildet, um die beitragenden Faktoren zu untersuchen.

Mehrere der AEI-Mitglieder, die am stärksten betroffen sind, initiieren ihre eigenen Programme, um ihren Mitgliedern zu helfen. Viele Instandhaltungsbetriebe haben reagiert, aber die Mitgliedsverbände der AEI sind besorgt in Bezug auf die tatsächliche Unabhängigkeit dieser vom Unternehmen gesponserten Initiativen.

Birgit Heyer

