



MAGAZIN

Ausgabe 03/2015

- Vorwort des Vorsitzenden
- Sachstand Tarifverhandlung
- Tarifkone im Ruhestand
- LHT AR-Wahlergebnis
- DLH Bilanz 1. Halbjahr

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



VORWORT

Vorwort des Bundesvorsitzenden Frank Schott

Liebe Mitglieder,

liebe Kolleginnen, liebe Kollegen,

herzlich willkommen zur Spätsommerausgabe unseres VL Magazins. Nach einem ruhigen Sommer, was unsere derzeitigen Tarifverhandlungen angeht, werden wir uns auf einen stürmischen Herbst vorbereiten müssen.

Der Vorstand macht immer deutlicher, wohin die Reise geht. Den über 900 NFF wurde unmissverständlich deutlich gemacht, dass es eine Zukunft im Cockpit unter dem derzeit geltenden Konzerntarifvertrag für sie nicht geben wird.

Auch bei Kolleginnen und Kollegen in der Kabine wird zur Zeit über Lösungen gerungen, die Arbeitsplätze unter den Regeln der gegenwärtigen Tarifverträge zu sichern.

Ebenso werden für uns am Boden die Verhandlungen mit Sicherheit nicht einfacher werden.

Aus dem von Herrn Garnadt eingeforderten „Bündnis für Wachstum und Beschäftigung“ wurde seitens der Geschäftsleitung dieses Bündnis bereits auf „Beschäftigung“ verkürzt. Das Wort „Wachstum“ ist von einem Moment auf den anderen verschwunden. Was dies für die Zukunft bedeutet, wird jedem in unserer Lufthansa mehr als klar sein.

Wie ist der Stand der Dinge? In Düsseldorf werden die Kolleginnen und Kollegen der LHT insofern unter Druck gesetzt, als dass sie ihre Kostenstrukturen in der Art in den Griff bekommen müssen, um den Maintenance Auftrag für Eurowings zu erhalten, da die Eurowings Technik 20% unter den Kosten der LHT liegt. Somit ein knallharter Wettbewerb innerhalb der Lufthansa Aviation Group und auch der Versuch, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der einzelnen Konzerngesellschaften gegeneinander auszuspielen! Wenn es den Düsseldorfer Kolleginnen und Kollegen gelingen würde, diesen Spagat hinzubekommen, hätte dies auf absehbare Zeit erhebliche Auswirkungen auf den Rest des LHT Konzerns. Denn dann wird der

Mutterkonzern Lufthansa erwarten, dass auch für die Lufthansa Classic entsprechend günstiger produziert wird.

Auch die LSG hat angekündigt, auf das veränderte Kundenverhalten zu reagieren und die Kosten noch weiter senken zu müssen. Begründet wird dies mit den veränderten Servicekonzepten, weg vom „Full Service on Board“ hin zu „Buy on Board“ Produkten.

Ebenso sind, nachdem klar ist, dass die dezentralen Stationen bis zum Jahr 2021 geschlossen werden, nun auch die HUB's im Visier der Geschäftsleitung. Hier werden von den Bodenbeschäftigten schon wieder Beiträge eingefordert, um mit den wesentlich günstigeren Bodenabfertigungsgesellschaften im Wettbewerb mithalten zu können.

Genau Forderungen wurden der Tarifkommission bisher nicht genannt, sondern nur vage Andeutungen geäußert, so etwa...“der MTV sollte einfacher gestaltet, die Vergütungsstruktur muss überarbeitet und der TV Ratio-Schutzabkommen muss erneuert werden“.

Ich denke, die Themen Betriebliche Altersversorgung und tabellenwirksame Vergütungserhöhungen müssen nicht nochmal im Detail erläutert werden.

Wir alle wissen um den immer härter und schärfer werdenden Wettbewerb in unserer Branche und wir sind sicherlich auch bereit, gemeinsam mit der Lufthansa Wege und Lösungen zu finden, um in diesem Wettbewerb zu bestehen und somit unser aller Zukunft zu sichern.

Und da sind wir genau an dem Knackpunkt angelangt: GEMEINSAM Lösungen zu finden, bedeutet, dass BEIDE Seiten zu GLEICHEN Teilen zu Veränderungen bereit sein müssen.

Derzeit hat es jedoch den Anschein, dass einzig und alleine die tarifvertraglich angestellten Kolleginnen und Kollegen die Zeche bezahlen sollen. Eine grundlegende Veränderung oder der Wille hierzu in den höheren Managementebenen bis hin zum Konzernvorstand ist derzeit nicht zu erkennen.

ver.di hat im Laufe der Tarifverhandlungen der Arbeit-

geberseite sehr deutlich gemacht, dass auch der Vorstand hierzu dringend seine Hausaufgaben machen muss.

Wenn man uns schon mit den erfolgreichen Billigcarriern wie Ryanair, Easy Jet und wie sie alle auch heißen mögen vergleicht, dann aber bitte auch richtig:

Wir alle wissen, wie lange bei uns Entscheidungen dauern, wie viele Abteilungen hier mit ins Boot geholt werden müssen oder wollen, wie lange Abstimmungsprozesse andauern, wie viele ungezählte Meetings abgehalten werden, bis es endlich zu einem Ergebnis kommt. Ich bin sicher, Sie alle könnten zu diesem Thema ausreichende Erfahrungen beisteuern.

Eine solche komplexe, schwerfällige und den Betrieb zum Teil lähmende Hierarchie gibt es bei den Airlines, mit denen man uns gerne vergleicht, nicht. Im Gegenteil, denn hier haben die zuständigen Manager die Verantwortung nicht nur auf dem Papier und damit in der Lohntüte, sondern sie müssen diese Verantwortung auch tragen und zwar mit allen Konsequenzen.

Nun muss man nicht alles Schlechte übernehmen wollen, dennoch würden entsprechende Konsequenzen für schlechtes Management, falsche Entscheidungen oder unnötige Projekte mit Sicherheit dazu führen, dass sich auch einige unserer Manager auf die wesentlichen Dinge konzentrieren. Sie sollen sich genauestens sach- und fachkundig machen, flexibler und pragmatischer auf anstehende Aufgaben reagieren und vor allem auf diejenigen hören, die in Ihrem Fachgebiet die wirklichen Experten sind. Und sie müssen sich auch wieder trauen, nicht nur geschönte Berichte „nach oben“ zu liefern.

Es ist nun keineswegs meine Absicht, alle unsere Manager, egal auf welcher Ebene, pauschal in einen Topf zu schmeißen und zu kritisieren. Im Gegenteil, wir haben auf allen Ebenen zu einem großen Teil sehr gute und engagierte Manager und Führungskräfte. Wir alle kennen aber auch viele Negativbeispiele, von denen im Vorhinein die „normalen“ Lufthansa-seater das Scheitern vorausgesagt und am Ende dann Recht damit hatten.

Wenn wir also in Zukunft in diesem Wettbewerb bestehen wollen, dann darf sich der Blick nicht nur auf das Absenken der Kosten beschränken. Nein, wir müssen schneller, flexibler, pragmatischer und mutiger werden. Das geht jedoch nur, wenn auch ab dem Vorstand abwärts unsere Führungskräfte bereit sind, Änderungen nicht nur mitzutragen sondern auch selbst zu leben.

Solche Veränderungen werden mit Sicherheit an der einen oder anderen Stelle dazu führen, dass Führungskräfte an Einfluss verlieren, ihr „Fürstentum“ aufgeben, lieb gewonnene Rituale loslassen und Ver-

antwortung abgeben müssen. Wollen wir den Turnaround schaffen, sind diese Veränderungen aber unbedingt notwendig!

Sie merken sicher schon, dass in meinem heutigen Vorwort ein doch eher ungewohnt ernster Ton Einzug gehalten hat. Ja, denn wir alle befinden uns auch in einer sehr ernstesten Situation, in die uns der Vorstand mit seinen Entscheidungen gebracht hat.

Jeder, der in dieser ernstesten Situation noch immer versucht aus machtpolitischen Gründen heraus die Belegschaft zu spalten, und so die ehrenamtlichen Kolleginnen und Kollegen, die unser aller Interesse am Tariftisch vertreten, massiv schwächt, handelt nicht nur verantwortungslos, sondern auch gegen die Interessen von uns allen!

Daher ist es notwendig, dass wir alle zusammenrücken und uns nicht weiter im Betrieb auseinander dividieren lassen, denn nur so werden wir gemeinsam in der Lage sein, unsere Zukunft zu sichern!

Bleiben Sie zuversichtlich!

Herzlichst Ihr

Frank Schott

Bundesvorsitzender



Zäh und langwierig

Sachstand der LH Tarifverhandlung (10.08.15)



Die Tarifrunde 2015 für die Bodenmitarbeiter entwickelt sich erwartungsgemäß zäh und langwierig.

Auch die **3. Verhandlungsrunde am 19. Mai 2015** im Ramada Hotel in Niedernhausen blieb ergebnislos. Lufthansa ist weiterhin der Meinung, dass es Spielräume für Vergütungsanpassungen nur dann geben könne, wenn gleichzeitig die Betriebliche Altersversorgung geändert werde. Die ver.di Konzerntarifkommission bleibt bei ihrer Auffassung, eine Verknüpfung der beiden Tarifthemen sei nicht sachgerecht.

Die Verhandlungsführung ist auch davon überzeugt, dass in der Frage der Betrieblichen Altersversorgung nur eine Gesamtlösung mit der Vereinigung Cockpit, der UFO und ver.di eine gegeneinander gerichtete Auspielung der Beschäftigtengruppen vermeiden hilft. Da die Schlichtung zwischen UFO und DLH Ende Juni 2015 geplatzt war und die Gesamtschlichtung zwischen VC und DLH im Juli 2015 gar nicht erst zustande kam, sind vielleicht die Aussichten für gemeinsame Verhandlungen zur Altersversorgung wieder in den Bereich der Möglichkeiten gerückt. Der wesentliche Unterschied zwischen dem Lufthansa-Vorschlag und dem ver.di-Modell liegt in der Risiko-Verlagerung. LH will das Zinsrisiko auf die Arbeitnehmerseite schieben, während ver.di die Sicherstellung des bisherigen Leistungsniveaus favorisiert.

Zur Vergütungsanpassung hatte ver.di auch einen Abschluss mit einer Laufzeit von 10 Monaten angeboten, um dann danach die BAV zu verhandeln. Für diese Variante sah Lufthansa lediglich einen Spielraum im

Rahmen der Inflationsrate. Das war jedoch im Sinne der Beschäftigten nicht akzeptabel.

Das Thema „Übernahme der Auszubildenden“ blieb vorerst noch auf Arbeitsebene.

Weitere Themen waren die Vergütungsstruktur und ein MTV LTLS, ein TV „Seiteneinstieg“ und ein TV „Wechsel zwischen den Geschäftsfeldern“. Auch diese Themen blieben ergebnislos.

In der nächsten, der **4. Verhandlungsrunde am 3. Juli 2015** im NH Hotel Mörfelden-Walldorf wurden, wie verabredet, die Vorstellungen des Arbeitgebers zur Betrieblichen Altersversorgung ausführlich vorgestellt und diskutiert. Lufthansa will mit einem „marktüblichen“ System die Kosten und Risiken für das Unternehmen senken sowie eine Gleichverteilung erreichen. Es soll transparent und einfach gestaltet sein und in allen Sparten des Konzerns Anwendung finden.

Für das neue System will Lufthansa 3% des Grundgehalts in einen CTA-Fond einzahlen, dessen durchschnittliche Verzinsung 5% in vergangenen Jahren betrug.

Eine Zinsgarantie wird aber nicht gegeben. Leistet die/der Beschäftigte im Rahmen der Eigenvorsorge mindestens 1% zusätzlich selbst, stockt Lufthansa als Anreiz um ein weiteres Prozent auf.

Die bisherigen Anwartschaften bleiben erhalten. Über die Auszahlung des so eingebrachten Kapitals kann

die/der Beschäftigte entscheiden: monatliche Rente, Einmalzahlung oder linear über einen bestimmten Zeitraum.

Für Mitarbeiter/innen die ab dem 1. Januar 2014 eingestellt wurden und werden will Lufthansa allerdings nur 2% der Grundvergütung einzahlen und bei einem Eigenanteil von mindestens 1,5% um 1,5% aufstocken.

Da eine daraus resultierende Rente auf der Basis der Heubeck-Sterbetafel errechnet wird, erhalten Frauen aufgrund ihrer höheren Lebenserwartung eine geringere Rente als Männer. Je jünger eine/ein Mitarbeiter/in ist, umso schlechter wird seine Betriebsrente im Vergleich zum heutigen System. Auf Arbeitsgruppenebene werden diese Gespräche fortgesetzt und Beispiele errechnet.

Unter dem Lufthansa-Arbeitstitel „TV Zukunft“ verbergen sich die Tarifverträge „Altersteilzeit“, „Seiteneinstieg“ „Wechsel zwischen den Geschäftsfeldern“ und „Ratioschutz“. Die Laufzeit dieser Verträge endet noch in diesem Jahr. Während der Sommerpause wird über Eckpunkte zu einem eventuell neuen Vertragswerk, über ein „Bündnis für Wachstum und Beschäftigung“ sowie über die sonstigen offenen Felder gesprochen.

Die Verhandlungen über die Boden-Vergütung werden am 30. September 2015 fortgesetzt.

Tarifumfeld

Bei Redaktionsschluss hatten die **UFO** und die Lufthansa nach der am 20. Juni 2015 beendeten erfolglosen Schlichtung wieder Gespräche über Löhne und

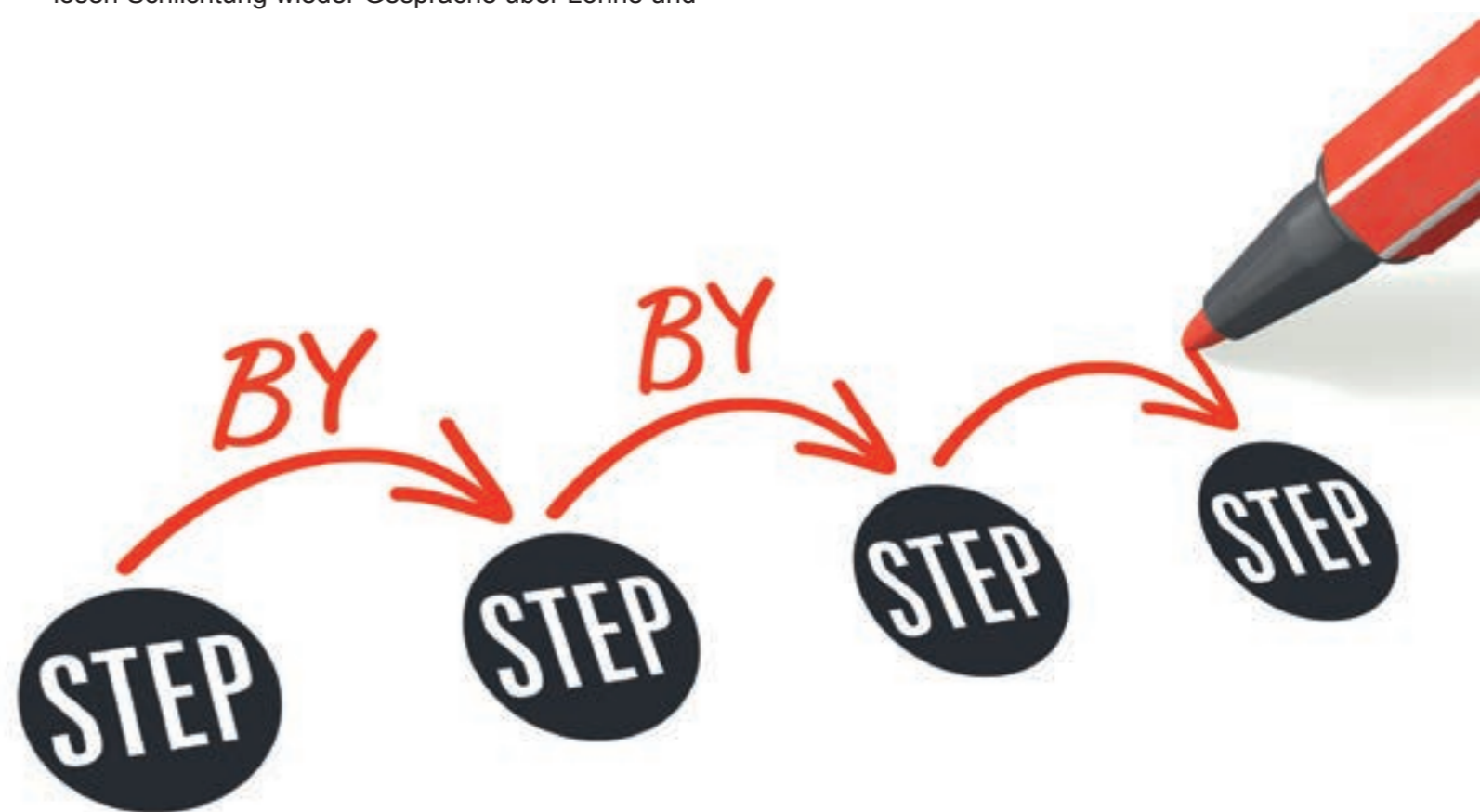
eine Umgestaltung der Betrieblichen Altersversorgung aufgenommen. Diese haben am 6. August 2015 begonnen und sollen jetzt bis Ende November zu einer Gesamtlösung führen. UFO weist aber darauf hin, dass dies keine Friedenspflicht bedeute und ein Sanierungsstarifvertrag im klassischen Sinn nicht in Frage komme.

Die **Vereinigung Cockpit (VC)** hatte am 24. Juli 2015, nach der nicht zustande gekommenen Gesamtschlichtung, der Lufthansa jetzt ein Gesamtpaket angeboten, um ein gemeinsames Bündnis für Wachstum und Beschäftigung mitzutragen. Zu diesem Angebot gehören u.a. die Anhebung des durchschnittlichen Ruhestandsalters (von 58 auf 60 Jahre), die Aussetzung der Vergütungsforderung bis zum Ende einer gemeinsamen Marktanalyse und eine 20-prozentige Entlastung der Personalkosten Cockpit auf den Langstrecken des Jump-Konzepts.

Im Gegenzug erwartet die VC von der Lufthansa die Einstellung der Vorbereitungen zum Ausfliegen der deutschen Cockpit-arbeitsplätze, eine Garantie der Arbeitsplatzperspektiven und die Einstellung der rund 900 Lufthansa-NFF in die derzeitige Tarifschematik.

Die VC geht nach den begonnenen Gesprächen von einem Verhandlungsende 1. September 2015 aus - Lufthansa hält dieses Datum allerdings für „nicht realistisch“.

Werner Langendörfer



Tarifikone im Ruhestand

VC-Verabschiedungsfeier für Ilona Ritter



Am 9. Juli 2015 wurde Ilona Ritter von der Vereinigung Cockpit e.V. im Steigenberger Airport Hotel im Beisein einer großen Anzahl geladener Gäste offiziell in den Ruhestand verabschiedet. Ilja Schulz hielt eine emotionale Rede über ihren außergewöhnlichen Werdegang. Ilona Ritter dankte für diese Einordnung und freute sich über die Anwesenheit der ausgewählten Gäste aus ihrer gewerkschaftlichen Vergangenheit.

Hier mein Versuch, ihren Werdegang in Stichworten nachzuzeichnen.

Noch weit vor der Wiedervereinigung kamen 1989 Vertreter der Bundesberufsgruppe Luftfahrt der Deutschen Angestellten Gewerkschaft DAG unter Führung von Bernd Harth mit Ilona (damals hieß sie noch Köbke), die zu der Zeit noch bei Interflug in Schönefeld arbeitete, erstmals in Kontakt. Bereits im Jahr darauf kam Ilona als Gewerkschaftssekretärin in den DAG-Bezirk Frankfurt, um sich für die Aufgabe „Luftfahrt“ fit zu machen. Ab Januar 1996 war sie DAG-Tarifsekretärin für den Bodenbereich des LH-Konzerns geworden.

Nach dem Tarifabschluss in Bad Orb 1999 verließ Michael Tarp die DAG und wechselte zur Vereinigung Cockpit. Ilona wurde als seine Nachfolgerin zur Leiterin der DAG-Bundesberufsgruppe Luftfahrt gewählt. Seit dieser Zeit habe ich als ehrenamtlicher Sprecher dieses Gremiums mit Ilona oft schöne, aber auch harte Zeiten in der Lenkung der DAG-Luftfahrt, aber auch im Gewerkschaftsrat der DAG erlebt.

Als im Jahr 2001 der Gewerkschaftszusammenschluss zur Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di erfolgte, waren wir beide davon zunächst nicht sehr begeistert. Dennoch haben wir unsere bisherigen Funktionen in der neuen Organisation noch einige Jahre mit großem Engagement weitergeführt: sie jetzt als Leiterin Bundesfachgruppe Luftverkehr und ich als Sprecher des ehrenamtlichen Gremiums. Viele Jahre in der DAG und in ver.di haben wir Seite an Seite in der Tarifkommission für die Belegschaft der Lufthansa Verträge ausgehandelt. Ilona war natürlich „so nebenbei“ auch noch für alle anderen deutschen Fluggesellschaften tarifpolitisch zuständig.

Herausragend für ihre Arbeit sei hier die langjährige, auch langwierige Arbeit am Vergütungssystem Boden erwähnt. Zunächst getrennt, dann ÖTV und DAG gemeinsam und ab 2001 als ver.di wurde die Systemveränderung angegangen. Der tatsächliche Abschluss der neuen Vergütungssysteme erfolgte allerdings erst ab Ende 2005.

Im Jahr 2004 beendete Ilona ihre Tätigkeiten bei ver.di und begann eine neue Laufbahn bei der Vereinigung Cockpit, die in den letzten Jahren in der Funktion „Vorsitzende Tarifpolitik“ gipfelte und in der sie viele erfolgreiche Schwerpunkte gesetzt hat.

Ilona Ritter war im Laufe ihrer gewerkschaftlichen Karriere auch Mitglied in diversen Aufsichtsräten, u.a. bei Condor und zuletzt für die VC vom März 2013 bis 31. Dezember 2014 im Lufthansa Konzern Aufsichtsrat.

Ilona ist in diesem Sommer wieder in ihre alte Heimat „Spreewald“ umgezogen, wo wir gemeinsam mit der Konzerntarifkommission und der Lufthansa im September des Jahres 2003 das berühmte, berüchtigte „Lübbenpapier“ verabschiedet hatten. In dieser „historischen“ Gegend wird Ilona jetzt mit ihrem Mann Wolfram, besser als „Remmi“ bekannt, ihren Ruhestand genießen.

Die Vereinigung Luftfahrt, und insbesondere ich, bedanken uns für ein Vierteljahrhundert hervorragende Zusammenarbeit und intensive Freundschaft.

Wir wünschen unserem letzten „Urgestein“ Ilona, losgelöst von Tarif und Gewerkschaft, eine schöne Zukunft, immer viel Freude und beste Gesundheit.

*Werner Langendörfer und
VL-Bundesvorstand*



Kooperationen

Die Lösung für Strukturprobleme von Morgen?

Es war 6:30 Uhr am frühen Freitagmorgen, als der Bereichsleiter der Triebwerksüberholung, Herr Bernhard Krüger-Sprengel, persönlich das lang gehütete Geheimnis bei seiner Mannschaft lüftete, mit dem größten Triebwerkshersteller der Welt - General Electric (GE) - eine enge Kooperation geschlossen zu haben.

Mehrere Jahre haben laut Krüger-Sprengel die zähen und nervenaufreibenden Verhandlungen gedauert, bis es der Lufthansa Technik AG endlich gelungen ist, am Rande einer Flugzeugmesse auf die Zielgerade gehen zu dürfen. Voller Stolz und voller Enthusiasmus, spricht „BKS“, wie er von seiner Mannschaft praktischerweise immer genannt wird, darüber, welche Entfaltungsmöglichkeiten und Chancen ein solcher Vertrag bietet.

Doch bei Verträgen dieser Couleur, sind Risiken nicht ausgeschlossen und bedeuten in der vertraglichen Ausgestaltung ein „Geschäftsrisiko“, so BKS. Ohne Umschweife berichtet er darüber, welche Beweggründe und welche Marktbedingungen zu dieser Entscheidung mit Tragweite für die Lufthansa Technik und Lufthansa insgesamt geführt hatten und führen werden und wie diese unserer aller Zukunft maßgeblich bestimmen werden.

Fakt ist, so BKS, dass dieser Schritt, Triebwerke in „Lizenz“ für Hersteller zu überholen, nur unter starken und professionellen Partnern funktioniert. Und deshalb ist diese langjährige Symbiose ein Meilenstein in der weltweiten Instandhaltung von Flugzeugtriebwerken.

Nach dem Willen der Geschäftsleitung werden dann in Hamburg alle Möglichkeiten ausgeschöpft, das bestehende Bestandsgeschäft der alten Triebwerksmuster mit den neuen Mustern sinnvoll zu kombinieren.

Zumindest aber werden die technologisch anspruchsvollen Arbeiten der neuen Muster kostengünstigst in Hamburg bearbeitet.

Sicher ist für alle Beteiligten, dass General Electric eine gute Wahl getroffen hatte, Lufthansa Technik als starken Partner an seiner Seite zu haben. Und weil wir unsere Kolleginnen und Kollegen auch sehr gut kennen, wissen wir: Wer kriegt es hin, wenn nicht wir!?

Hoffentlich ist diese Symbiose mit GE aber auch ein Gewinn für WT in Deutschland und ist nicht nur wegen der Kostenentwicklung für einen Standort im europäischen Ausland geschmiedet worden.

Eine Meinung von

Jörg Deike



Gepäckermittlung war gestern!

Wenn bei Sybille Reinhard* morgens um halb vier der Wecker klingelt, dann beginnt für die gelernte Bürokauffrau der gewohnte Alltag für den Dienst bei der Lufthansa in der Gepäckermittlung. Über 25 Jahre ist Sybille Reinhard* nun dabei, ist tagtäglich im Schichtdienst für die Passagiere da.

Ob abhanden gekommenes Gepäck oder andere persönliche Gegenstände unserer Passagiere vermisst werden, Frau Reinhard* hilft. Mit Engagement und Freundlichkeit zu bedienen, das ist ihr Credo. Sie holt gerne Passagiere aus der Bredouille, denn das ist ihr Job und sie macht ihn eigentlich sehr gerne. Deshalb hatte sie überhaupt bei der Fluggesellschaft in der Gepäckermittlung angeheuert.

Der Tag beginnt! Kollegin Reinhard eilt zur Arbeit. Eine geübte Prozedur, tagein tagaus, immer der gleiche Trott. Das hatte bisher trotz Schichtdienst immer riesigen Spaß gemacht, leider mit der Betonung auf „hatte“. Denn Reinhard* ist seit wenigen Wochen auf ihr Unternehmen, für das sie sich immer aufopferungsvoll auch an Wochenenden und Feiertagen eingesetzt hatte, nicht mehr so gut zu sprechen.

Was war geschehen? Seit ihr junger Chef, ein ehrgeiziger junger Manager, vor versammelter Mannschaft verkündete, dass ihr Bereich dem Rotstift zum Opfer fallen dürfte, hängt in der Abteilung der Hausseggen mächtig schief. Sie fährt seitdem nur noch mit der Gewissheit hin, bald ist Ende, schnell noch etwas für die Rente tun, so ihre Devise und die der Kolleginnen und Kollegen.

Doch eigentlich möchte sie gar nicht so denken, weil ihre Firma, ihre Lufthansa, ihr immer heilig war und sie das Unternehmen immer bis auf Messers Schneide verteidigt hatte. Doch nun ist das vorbei: Überstunden

oder Sonderschichten macht keiner mehr, so das Fazit der Mannschaft. Das Unternehmen könnte mittlerweile auch der Klempner an der Ecke sein, kommentiert R. mit verbitterter Miene diese Haltung.

Doch egal ist es ihr beim zweiten Hinsehen nicht, denn schließlich hatte dieser neue Chef nur Vorgaben der neuen Lenker verkündet. Der bittere Beigeschmack bleibt!

Die Konzernvorstände dürfte das Einzelschicksal von Sybille Reinhard* übrigens herzlich wenig interessieren. Die haben nur im Sinn, den Konzern nach Vorstellungen von Analysten so schnell wie möglich umzubauen und auf den Konkurrenzdruck der Mitbewerber vorzubereiten.

Wer zukünftig den Passagieren mit einem freundlichen Lächeln begegnet und verständnisvoll die Koffersuche startet, können die jungen Manager leider nicht beantworten. Die wissen nur, es soll und muss alles billiger werden. Wie aber gehen die Passagiere damit um, wenn sie leidvoll erfahren müssen, dass der gewohnte Service auf ein Minimum reduziert wird und überhaupt das ganze Unternehmen einen eher durchschnittlichen Charakter annehmen wird und sich am Umfeld der Branche orientiert.

Schade eigentlich, dass hervorragende Serviceleistung auf solch einen Durchschnitt verkommt. Frage, wie werden die Kunden mit solch einem falschen Wertekanon umgehen, zählt doch nur noch der Preis?

Eine wahre Geschichte von

Jörg Deike

*Name von der Redaktion geändert.

Auf ein Neues...

Christine Behle wiedergewählt

Bereits am 5. und 6. Mai 2015 fand im Rahmen der diesjährigen ver.di-Organisationswahlen auch die 4. ver.di Bundesfachbereichskonferenz Verkehr in Berlin unter der Sitzungsleitung von Walburga Ludwig statt.

Rund 90 Delegierte aus allen Landesbezirken hörten zuerst die Grußworte Eduardo Chagas (ETF), Ingo Marowsky (ITF) und Frank Bsirske.

Im Plenum wurde dann über den Geschäftsbericht 2011 bis 2014 diskutiert. Ulrich Richter, bisheriger Vorsitzender des Bundesfachbereichsvorstands, referierte über die vielfältigen Aufgaben des ehrenamtlichen Gremiums: Haushalt und Verteilung der Geldmittel auf die Bundesfachgruppen; Bestellung der Landesfachbereichsleiter, der Bundesfachgruppenleiter und der Bundestarifkommissionen; Beratung über verkehrspolitische Fragen und vieles andere mehr.

Christine Behle, Leiterin des Bundesfachbereichs Verkehr, stellte in ihrer Rede einen hohen Organisationsgrad als eine der wichtigsten Voraussetzungen für eine erfolgreiche Gewerkschaftsarbeit heraus. Sie hob die Erfolge bei Tarifabschlüssen im Öffentlichen Nahverkehr, bei den Bodenverkehrsdiensten und in vielen anderen Bereichen hervor. Sie benannte, neben der Tarifpolitik wichtigsten Handlungsfelder der Zukunft: die fortschreitende EU-Liberalisierung, der demografische Wandel und die zunehmende Automatisierung.



Anschließend erfolgte die Entlastung des Vorstands und die erforderlichen Wahlen wurden durchgeführt: Christine Behle wurde nach ihrer bisher vierjährigen Amtszeit mit dem herausragenden Ergebnis von 97,6 % erneut als Leiterin des Bundesfachbereichs Verkehr und als Bundesvorstandsmitglied nominiert. Die eigentliche Wahl findet während des 4. ver.di Bundeskongresses statt, der vom 20. bis 26. September 2015 in Leipzig abgehalten wird.

Danach wurde die Wahl der 40 Mitglieder des Bundesfachbereichsvorstands, der alle Bundesfachgruppen widerspiegelt, durchgeführt. Zu seinem neuen Vorsitzenden wurde aus der Bundesfachgruppe Straßenpersonenverkehr Uwe David (Betriebsratsvorsitzender der Rheinbahn in Düsseldorf) gewählt.

Die Delegierten befassten sich mit 31 Anträgen und folgten am Ende in ihrer Entscheidung den Empfehlungen der Antragskommission.

Am zweiten Tag sprachen die Delegierten in drei sog. Expertenrunden mit Politikern, Arbeitgebern, der Bundesfachgruppenleiterin Schienenverkehr, Mira Ball, dem Bundesfachgruppenleiter Luftverkehr, Robert Hengster, und den drei weiteren Leitern der Bundesfachgruppen Häfen, Schifffahrt und Straßenpersonenverkehr über die in diesen Bereichen anstehenden Themen.

Wir gratulieren „unserer“ Bundesfachbereichsleiterin Christine Behle herzlich zu ihrer Wiederwahl und freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit.

Aus dem ver.di Verkehrsreport 02.2015 zusammengefasst.

Werner Langendörfer



Konstituierung der ver.di Geschäftsfeldtarifkommission LHT/IT



Am 24. Juli 2015 waren die für die Amtszeit 2015 bis 2019 neu- und wiedergewählten Mitglieder der ver.di Geschäftsfeldtarifkommission Lufthansa Technik und IT (GFTK LHT/IT) zu ihrer Konstituierenden Sitzung in Hamburg eingeladen worden.

Dieser Tarifkommission gehören insgesamt 19 Mitglieder aus der:

Lufthansa Technik AG (LHT), der Lufthansa Systems GmbH (LSY) und der Lufthansa Technik Logistik Services (LTLS) an.

Drei der Mitglieder sind Frauen, zwei Mitglieder vertreten die Jugend. Detlev Witt (LHT FRA) und Jörg Deike (LHT HAM) sind als Vertreter der Vereinigung Luftfahrt über den Kooperationsvertrag zwischen ver.di und VL als Mitglied der Kommission benannt worden.

Klaus Winkler (LHT HAM) ist zum Sprecher, Simon Al-Karghuli (LHT MUC) zum 1. Stellvertreter und Siegfried „Sigi“ Seeger (LHT FRA) zum 2. Stellvertreter gewählt worden.

Darüber hinaus sind die Arbeitsgruppen „Betriebliche Altersversorgung“, „Zukunft“ und „Auszubildende“ sowie der Ausschuss „Bildungsfond“ zum Teil neu besetzt worden.

In die ver.di Konzerntarifkommission Lufthansa (KTK) werden 14 Mitglieder aus dem Gremium entsandt. Wenn die weiteren Geschäftsfeldtarifkommissionen DLH-Passage, LSG und LCAG ihre in die KTK zu entsendenden Mitglieder benannt haben, erfolgt auch dort die Konstituierung.

Wir wünschen eine erfolgreiche Amtszeit.

VL-Redaktion



DLH Passage:

Umsatz 11.642 Mio. € (+6,3 %), davon
 LH-Passage 8.529 Mio. € (+6,7 %),
 SWISS 2.204 Mio. € (+8,0 %) und
 Austrian Airlines 952 Mio. € (-1,0 %)
 Adjusted EBIT* 249 Mio. € (-59), davon
 LH-Passage 94 Mio. € (-87),
 SWISS 178 Mio. € (88) und
 Austrian Airlines -17 Mio. € (-44)
 Mitarbeiter 55.298 (-1,0 %), davon
 LH-Passage 40.473 (-0,9 %),
 SWISS 8.806 (+1,1 %) und
 Austrian Airlines 6.019 (-4,5%)

Logistik:

Umsatz 1.207 Mio. € (+4,0 %) - Adjusted EBIT* 50
 Mio. € (43) - Mitarbeiter 4.660 (+0,5 %)

Technik:

Umsatz 2.556 Mio. € (+22,4 %) - Adjusted EBIT* 268
 Mio. € (227) - Mitarbeiter 20.036 (+0,5 %)

Catering:

Umsatz 1.448 Mio. € (+17,1 %) - Adjusted EBIT* 26
 Mio. € (9) - Mitarbeiter 33.614 (+3,3 %)

Sonstige:

Umsatz 262 Mio. € (-17,4 %) - Adjusted EBIT* -140
 Mio. € (-33) - Mitarbeiter 5.749 (-6,2 %)

Der Konzernvorstand geht unter Beachtung der Ri-
 siken (z.B. Treibstoff, Euro-Kurs, Streiks) weiter von
 einem Adjusted EBIT von mehr als 1,5 Mrd. € für das
 Gesamtjahr 2015 aus.

Zusammengefasst von

Werner Langendörfer

*Anmerkung: Die Ergebnisse werden jetzt nicht mehr mit dem Begriff
 „Operatives Ergebnis“ sondern als Adjusted EBIT (EBIT = earnings before
 interest and taxes - deutsch: Gewinn vor Zinsen und Steuern) ausgewie-
 sen.

Solides Ergebnis - Es geht aufwärts!?

Am 30. Juli 2015 hat der Lufthansa Konzernvorstand die Halbjahresbilanz 2015 mit einer „soliden Geschäftsentwicklung und Ergebnissteigerungen in allen operativen Geschäftsfeldern“ vorgelegt.

So sind das Adjusted EBIT (*siehe Anmerkung) auf 468 Mio. € (Vorjahreszeitraum 178 Mio. €) und der Umsatz um 8,5 % auf 15,365 Mrd. € gestiegen. Die Investitionen fielen im 1. Halbjahr 2015 mit 1.498 Mio. € geringfügig niedriger aus als im Vorjahreszeitraum. Währungsbedingt erhöhten sich die Durchschnittserlöse zwar um 2,4 %, sanken aber währungsbereinigt alleine im 2. Quartal um 5,7 %.

Trotz der Stärkung des Dollars durch den schwachen Euro wirkten sich die geringeren Treibstoffkosten äußerst positiv auf das Ergebnis aus. Die sonstigen Währungseffekte belasteten das Ergebnis mit 158 Mio. €, die Cockpitstreiks wirkten sich mit angegebenen 100 Mio. € aus.

Das Konzernergebnis wurde mit 954 Mio. € (Vorjahr -79 Mio. €) festgestellt. Ohne die Eigenkapitalzuschreibung von 503 Mio. € aus der Jet-Blue-Wandelanleihe und die 309 Mio. € Einsparung an Treibstoffkosten wäre das Ergebnis wesentlich „schmäler“ ausgefallen.

Der Konzern hat für das 1. Halbjahr 2015 einen Materialaufwand von 8.644 Mio. €, davon Treibstoff 2.934 Mio. € (-9,5 %) und Gebühren 2.752 Mio. € (+9,3 %) ausgewiesen.

In den insgesamt 16.534 Mio. € (+10,8 %) betrieblichen Aufwendungen ist der Personalaufwand mit 3.923 Mio. € (+7,6 %) der größte Einzelposten.

Der auf 2,9 % gestiegene Rechnungszins reduzierte die Pensionsrückstellungen zum 30.06.2015 um 9 % auf 6,580 Mrd. €. Die Nettokreditverschuldung des Konzerns verringerte sich um 30,9 % auf 2.363 Mio. €. Die Mitarbeiteranzahl lag bei 119.357 (+0,2 %).

Geschäftsfelder

Die Zahlen im Einzelnen können im Geschäftsbericht nachgelesen werden. Wir beschränken uns auf wenige Werte (Vorjahreszeitraum in Klammern).



Entscheidung in Seeheim

Aufsichtsratswahl Lufthansa Technik AG 2015

Der Hauptwahlvorstand für die LHT AR-Wahlen hatte die 93 gewählten Delegierten für den 29. und 30. Mai 2015 in das Lufthansa-Schulungszentrum nach Seeheim eingeladen. Die Teilnehmer trafen im Laufe des Freitagnachmittags ein und es wurden die letzten Feinheiten zur Abstimmung über die acht Arbeitnehmer verabredet.

Alle Kandidatinnen und Kandidaten haben sich anschließend in einem kurzen Redebeitrag den Delegierten vorgestellt und ihre Ziele als mögliche Mandatsträger erläutert.

Die eigentlichen Wahlgänge erfolgten dann am Samstagvormittag. Zunächst wurden die fünf Arbeitnehmermandate gewählt. Im nächsten Wahlabschnitt wurden die beiden Gewerkschaftsvertreter und zuletzt der Vertreter der Leitenden Angestellten gewählt.

Bereits um die Mittagszeit waren alle Stimmen ausgezählt und das Ergebnis stand fest (siehe Grafik).

Anka Hätzel (ver.di Frankfurt), Anke Heß (Vereinigung Luftfahrt) und Siegfried Trissler (TGL) wurden für eine weitere Amtszeit in das Gremium wiedergewählt.

Neu in den LHT-Aufsichtsrat sind Karin van Hall und Torsten Schmidt (ver.di Hamburg), Janine Peltier und Frank Hartstein (Gewerkschaftsvertreter ver.di) und Frank Görtz (Leitender Angestellter HAM TV/A) gewählt worden.

Die Vereinigung Luftfahrt freut sich besonders darüber, dass Anke Heß wieder „unsere VL-Aufsichtsrätin“ geworden ist.

Um dieses Mandat sicherzustellen, hatten die Delegierten der Vereinigung Boden vb-Nord ihre Stimmen für Anke Heß abgegeben. Darüber hinaus hat unsere Kandidatin noch weitere Stimmen erhalten, um am Ende mit 41 Stimmen das zweitbeste Ergebnis dieser Wahl zu verbuchen.

Die Vereinigung Luftfahrt bedankt sich bei Hans-Helmuth „Heli“ Retzlaff-Schröder und seinem Team der VB-Nord sowie bei den weiteren Delegierten, die ihr Vertrauen in Anke Heß und die VL gesetzt haben. Wir danken auch ver.di als unserem Kooperationspartner und freuen uns, dass ver.di ein Mandat hinzugewonnen hat.

Nach der Wahl der acht Vertreter des Kapitaleigners wird der neue LHT-Aufsichtsrat im September 2015 seine konstituierende Sitzung abhalten.

Wir wünschen allen Mandatsträgern eine erfolgreiche Arbeit in den nächsten fünf Jahren.

Ihr
VL-Bundesvorstand



Anke Hess im Aufsichtsrat der LHT

NR.:	Listenname:	Stimmen	Prozente	AR-Sitze
Angestellte				
1	ver.di	81	45,51	3
2	VB/VB Nord	0	0,00	
3	TGL	31	17,42	1
4	Vereinigung Luftfahrt e.V.	41	23,03	1
5	g-vb	0	0,00	
6	Betriebliche Liste	25	14,04	

Gewerkschaftsvertreter				
1	ver.di - Frank Hartstein	87	42,44	1
2	ver.di - Janine Peltier	99	48,29	1
3	ver.di - Holger Rößler	7	3,41	
4	ver.di - Frauke Bendokat	12	5,85	

Leitender Angestellter				
1	Burkhard Pfefferle-Tolkiehn (HAM WH)	44	26,19	
2	Frank Görtz (HAM TV/A)	124	73,81	1

LHT Aufsichtsrat - Arbeitnehmervertreter 2015 - 2020				
1	Torsten Schmidt	ver.di		
2	Anke Heß	Vereinigung Luftfahrt		
3	Anka Hätzel	ver.di		
4	Siegfried Trissler	TGL		
5	Karin van Hall	ver.di		
6	Janine Peltier	ver.di		
7	Frank Hartstein	ver.di		
8	Frank Görtz	Leitender Angestellter		



die Delegierten der Vereinigung Luftfahrt

Mitgliederversammlung des OVB Hamburg 2015

Ein strahlender Sommertag, 28° C, kühle Getränke und kleine Snacks am Nachmittag, boten die idealen Voraussetzungen, in der Stammlokalität „Rotbuche“, die jährliche Mitgliederversammlung teilweise unter freiem Himmel in angenehmen Rahmen stattfinden zu lassen. Das Ganze wurde noch mit einem Blick auf die imposante und kräftige Rotbuche unterstrichen, die der Lokalität seit Jahrzehnten den Namen verleiht.

Im Namen des Ortsverbandes begrüßte der Ortsverbandsvorsitzende, Jörg Deike, alle Anwesenden zur ordentlichen Mitgliederversammlung 2015. In Anbetracht der hohen Temperaturen, erläuterte der Ortsverbandsvorstand nur mit einem kurzen Vortrag die durchweg positive Entwicklung der Mitgliedschaft und der Vereinigung Luftfahrt insgesamt. Die diesjährige Mitgliederversammlung war lediglich von einer routinemäßigen Tagesordnung geprägt. In diesem Jahr stand keine Wahl von Delegierten und des Ortsverbandsvorstandes an. Ebenso standen keine kontroversen Themen an.

Nach dem offiziellen Teil, rundeten Gespräche zu diversen Themen den sommerlichen Nachmittag bei einem netten Feierabendgetränk ab. Die Mitglieder genossen sichtlich den angenehmen Rahmen. Sie hoben hervor, was den Ortsverband der Vereinigung Luftfahrt gegenüber weiteren gewerkschaftlichen Organisationen auszeichnet und warum die Mitglieder sich bei uns besonders wohlfühlen.

Der Ortsverbandsvorstand bedankte sich ganz herzlich bei der Mitgliedschaft für die rege Teilnahme an dem herrlichen Sommertag und für das positive Feedback für die geleisteten Arbeiten der zurückliegenden Monate im OVB. Wir freuen uns mit Euch schon auf den nächsten Termin, wenn es wieder lautet: „Mitgliederversammlung der Vereinigung Luftfahrt in der Rotbuche“.

Euer Ortsverbandsvorstand HAM



Tief gesunken!



Es vergeht keine Woche, in der nicht ein Lufthansa-rentner die Hilfe des örtlichen Betriebsrates bzgl. der LH-Reiseregulungen für Rentner in Anspruch nehmen muss.

Bei dem Wust an Anfragen ist zu erkennen, dass unsere ehemaligen Kolleginnen und Kollegen, unsere geschätzten Rentner, bei vielen elektronischen Bearbeitungen von Ticketkäufen alleine gelassen werden. Die Hürden für Rentner, ein elektronisches Ticket erwerben zu können, werden leider immer problematischer. Erst muss ein sogenannter Token gegen Gebühr besorgt werden, dann kann man erst im Netz agieren.

Wer das nicht zu leisten vermag, der muss halt kostenpflichtig die Leistungen der Ticketstellen in Anspruch nehmen. Und wer glaubt, dass es Rentnern möglich ist, telefonisch einen vorgesehenen Flug zu annullieren, umzubuchen oder gar ein Listing vorzunehmen, der hat leider mit Rosinen gehandelt.

Die Mitarbeiter der Hotline haben strikte Anweisungen erhalten, Rentner und Ehemalige nicht telefonisch zu

unterstützen. Wer dagegen verstößt, der riskiert Ärger mit dem Vorgesetzten, so eine Kollegin, die namentlich nicht genannt werden möchte.

Schade, wie mit den Urgesteinen der Lufthansa umgegangen wird, wenn man bedenkt, dass unsere Rentner dafür Sorge getragen hatten, diesen Konzern in seinen Grundzügen zu formen. Vielleicht besinnen sich verantwortungsbewusste Führungskräfte doch noch in geeigneter Form!

Eine Meinung von

Jörg Deike



Ärger mit Dienstreisen und kein Ende



Wie schon so oft in unseren Veröffentlichungen und Publikationen mitgeteilt, stellen unsere Kolleginnen und Kollegen immer wieder fest, dass sie trotz ihrer kräftezehrenden Arbeitseinsätze beim Kunden vor Ort von der LHT nicht sonderlich wertgeschätzt werden, sondern sogar benachteiligt werden.

Das Thema ist nicht neu, wurde auch schon mehrfach von verschiedenen Seiten her beleuchtet, gewinnt aber auch immer weiter an Aktualität, je mehr profitable Einsätze weltweit bei unseren Kunden von den zahlreichen Kolleginnen und Kollegen ausgeführt werden.

Beim genauen Blick auf die vielschichtigen Probleme wird deutlich, dass Kolleginnen und Kollegen weitestgehend auf sich alleine gestellt sind und bzgl. der Arbeitszeiten ständige Benachteiligungen erfahren.

Diese drücken sich in der Form aus, dass der Dienstreisende bei seiner anschließenden „Reiseabrechnung“ um den Arbeitszeitanteil eines jeden Tages ge-

bracht wird, wenn der Reisezeitenanteil anteilig nicht zur Erreichung der Mindestarbeitszeit darauf angerechnet wird.

Reist der Betreffende zu seinem Einsatzort und erbringt dort noch am gleichen Tag Arbeitsleistung, verliert er bis zur Erreichung seiner täglichen Arbeitszeit, eine um die Reisezeit reduzierte zu erbringende arbeitsvertraglich verpflichtende Arbeitszeit.

Bedeutet im Umkehrschluss, dass ein Dienstreisender „minus“ macht, da er je Reisetag eine um die Reisezeit reduzierte Grundarbeitszeit verliert.

Liebe Führungsriege, bessern Sie hier bitte nach, sonst fährt womöglich keiner mehr weg.

Jörg Deike



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 Gesamtbeitrag 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 gezogene 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: DE44220000509598 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 Gewerkschaftsmemberschaft 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 5000 Exemplaren. Angestrebt wird eine viermalige Ausgabe pro Jahr.
Redaktionsleitung: Werner Zielina. Redaktion: Reinhard Bind, Heinz-Werner Langendörfer, Jörg Deike, Anke Hess, 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
Bilder: Lufthansabildatenbank, Fotolia: bluedesign, Syda Productions, olly, ArtEfficient, Katrin39, airfans.de, scusi, sverker, guuka, Christina Annibali.
Druckerei: Flyeralarm Eschenheimer Anlage 23 60318 Frankfurt

Alles gratis, oder was!?

GRATIS!

Neulich hatte **airliners.de** einen **dpa**-Artikel veröffentlicht, der sich auf eine Umfrage bezog, die das Reiseportal **Travelzoo** in Auftrag gegeben hatte und von **Insa-Consulere** durchgeführt worden war. Es waren 2019 Personen befragt worden, die auch mehrere Antworten geben konnten.

Die Frage lautete: **Was würden Sie für einen Gratisflug alles tun?**

Hier die vorgegebenen Antworten mit den entsprechenden Prozentzahlen:

46%	...würden Senioren an Bord helfen.
39%	...würden allein reisende Kinder betreuen.
33%	...würden Flugbegleitern beim Saftausschenken helfen.
30%	...würden sich durchgehend von Werbung berieseln lassen.
23%	...würden nach einer Schulung die Sicherheitshinweise übernehmen.
22%	...würden das Gepäck verladen.
19%	...würden nach der Landung das Flugzeug putzen.
7%	...würden auch im Stehen fliegen. (nicht erlaubt)
26%	...würden immerhin keine der genannten Dinge tun!

Wir wollen mal hoffen, dass keiner der vielen Airline-Chefs dieses „Angebot“ wahrnimmt – obwohl wir bei der einen oder anderen Billiglinie so unsere Zweifel haben. Wo schon über Toilettennutzungsgebühr nachgedacht wird, ist der nächste Schritt nicht mehr weit.

Wo ist diese, unsere Gesellschaft nur hingeraten?

War es für viele Jahre geil, geizig zu sein und möglichst „kleines Geld“ für einen Flug auszugeben, sind einige offensichtlich heute schon bereit, Flugbegleitern, Ladepersonal und Flugzeugreinigern den Job streitig zu machen, damit sie mal gratis von A nach B fliegen könnten.

Der Spagat zwischen „immer weniger bezahlen“, gleichzeitig aber auch „immer mehr verdienen“ zu wollen kann so nicht funktionieren. Umdenken ist dringend angesagt!