



MAGAZIN

Ausgabe 04/2014



Herausgeber:
Vereinigung Luftfahrt e.V., 64521 Gross-Gerau, Adolf-Kolping-Straße 4
Telefon: 06152/82699, Telefax: 06152/3049
gegründet 1975, www.vluffahrt.de
seit 1994 Mitglied der AEI (Aircraft Engineers International),



VORWORT

Vorwort des Bundesvorsitzenden Frank Schott



**Liebe Mitglieder,
liebe Kolleginnen, liebe Kollegen,**

ich freue mich, Sie heute zu unserer letzten Ausgabe unseres VL-Magazins in diesem Jahr 2014 begrüßen zu dürfen. Für uns alle geht ein sehr aufregendes Jahr zu Ende. Ein Jahr, das für uns alle gefüllt war mit eher schlechten Nachrichten als frohen Botschaften.

Die angekündigte Auslagerung der Abfertigungsarbeitsplätze an den dezentralen Stationen wurde seitens der Geschäftsleitung zu großen Teilen bereits umgesetzt. Die Verlagerung von Arbeitsplätzen zur LGBS (Lufthansa Global Business Services) in Krakau geht ebenfalls mit zügigen Schritten voran. Der Verkauf der Infrastruktursparte bei Lufthansa Systems wurde im Oktober zu Gunsten IBM für den 31. März 2015 getätigt. Der Aufsichtsrat soll am 3. Dezember 2014 zustimmen. Für den seitens der Geschäftsleitung gekündigten Tarifvertrag „Betriebliche Altersversorgung“ gibt es bis zu unserem Redaktionsschluss noch keinen Nachfolgetarifvertrag. Der Lufthansa-Vorstand musste in diesem Jahr bereits eine Gewinnwarnung veröffentlichen, der Druck unserer Konkurrenten aus der Golfregion nimmt immer weiter zu und die unsägliche, wettbewerbsverzerrende und in der Luftfahrtbranche einmalige Luftverkehrssteuer macht unserem Unternehmen das Leben noch immer schwer.

Ein lange Liste und schon beim Schreiben dieser Zeilen kann ich bereits Stimmen hören, die mir da sagen: „Schott, Du hast die Streiks der VC vergessen“.

Nun, vergessen habe ich die Arbeitsniederlegungen unserer Kolleginnen und Kollegen aus dem Cockpit mit Sicherheit nicht. Ich weiß, dass diese Tage für alle, vor allem für die Menschen in der OPS, auf den Stationen und den operativen Bereichen im Flugbetrieb, ein eindeutiges Mehr an Arbeit und eine sehr hohe Belastung bedeutet haben. Dennoch möchte ich diese Tarifaufeinandersetzung nicht unbedingt als schlechte Nachricht für die Bodenbeschäftigten bezeichnen, sind sie doch ein vorbildliches Beispiel dafür, wie notwendig es ist, angesichts der massiven Veränderungen in unserer Lufthansa als Arbeitnehmer zusammen zu halten.

Ich möchte an dieser Stelle nun wirklich nicht falsch verstanden werden. Selbstverständlich darf und muss jede/r Einzelne sich ihre bzw. seine persönliche Meinung über die Tarifaufeinandersetzung zwischen VC und Lufthansa bilden und diese auch aussprechen!

Wir sind jedoch davon überzeugt, dass die Diskussion über die Tarifaufeinandersetzung VC/Lufthansa in der Öffentlichkeit auf einem sehr ungesunden Halbwissen – gerade in den Medien – beruht

und geführt wird. Aus diesem Grund haben wir uns entschieden, in dieser Ausgabe unseres VL-Magazins hierzu emotionslos und gewohnt faktenorientiert Stellung zu beziehen.

Zurückblickend denke ich aber auch, dass es nicht nur schlechte Nachrichten und Hiobsbotschaften für uns und unsere Lufthansa gibt. Für mich steht außer Zweifel, dass es unseren Kolleginnen und Kollegen der Produktentwicklung gelungen ist, mit unserer neuen Business-Class ein wettbewerbsfähiges Produkt auf den Markt zu bringen. Eine Business Class, die sich zwar mit dem Angebot der mit ÖI-Milliarden subventionierten Golf-Carrier nicht unbedingt vergleichen lässt, aber sie muss sich im internationalen Wettbewerb auch nicht verstecken. Auch denke ich, dass mit Einführung der neuen Premium Economy Class ein wichtiger Schritt getan wurde, um in unserer hart umkämpften Branche wieder an den vordersten Plätzen zu stehen.

Auch unsere Kolleginnen und Kollegen der Technik-Sparte, die dankenswerter Weise nicht mit Milliardeninvestitionen für Produkt und Service belastet sind, werden auch in diesem Jahr wieder ein respektables Ergebnis erzielen!

Ebenso wird die LSG mit einem positiven Ergebnis das Jahr beenden und, trotz aller Widrigkeiten wie Nachtflugverbot und schwächelnder Weltwirtschaft, wird auch unsere Logistiksparte kein Minus aufweisen.

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, gerade in derart schwierigen Zeiten, wie wir alle sie derzeit durchleben müssen, ist es die Aufgabe unseres Berufsverbands, als auch die unseres Kooperationspartners ver.di als Tarifpartner, sich für die berechtigten Interessen der Belegschaft einzusetzen, diese gegenüber der Geschäftsleitung zu vertreten und unsere Tarifverträge wie auch unsere Arbeitsplätze gegen die Angriffe des Vorstands zu verteidigen. Ich kann Ihnen allen versichern, dass wir auch im kommenden Jahr zusammen mit ver.di genau dies tun werden! Ich bin zuversichtlich, dass wir gemeinsam die vor uns liegenden Probleme meistern können. Dazu jedoch brauchen wir die Unterstützung nicht nur unserer Mitglieder, sondern von Ihnen allen!

Nehmen wir uns ein Beispiel an den Kolleginnen und Kollegen des Cockpits, die einen derart hohen Organisationsgrad haben, der es dem Vorstand der Lufthansa nicht leicht macht, die Belegschaft alleine die Rechnung bezahlen lassen die nun auf dem Tisch liegt, weil die verantwortlichen Vorstände jahrelang unsere Konkurrenten nicht ernst genug genommen haben. Hier möchte ich nicht unerwähnt lassen, dass schon unter Jürgen Weber als VV es gerade die Beschäftigten waren, die immer wieder, fast flehentlich, gefordert haben, endlich eine Strategie gegen die „No Frill Carrier“ und den damals noch jungen Wüstenstaaten Airlines zu erarbeiten.

Auch wir Bodenbeschäftigte sind durchaus in der Lage, der Geschäftsleitung hier einen ordentlichen, dicken Strich durch deren Planung zu machen nur uns diese Rechnung begleichen zu lassen.

Diese Stärke erreichen wir aber nur, wenn es uns gelingt, uns zu konsolidieren und zu organisieren. Unsere Mandatsträger am Tariftisch werden nur dann erfolgreich sein, wenn sie sich auf Ihre Unterstützung verlassen können.

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, die vor uns liegenden Probleme sind vielfältig und anspruchsvoll, aber sie sind nicht alles in unserem Leben. Ich vertrete nach wie vor die Meinung, dass wir alle arbeiten um zu leben und nicht umgekehrt und es wichtig ist, von all diesen Problemen sich regelmäßig auch eine Auszeit zu genehmigen und Abstand zu gewinnen.

Aus diesem Grund möchte der gesamte Bundesvorstand der Vereinigung Luftfahrt e.V. Ihnen, Ihren Angehörigen und Freunden, wo auch immer sie in der Welt sich gerade befinden mögen, friedliche Weihnachtstage, einen guten Start ins neue Jahr, alles Gute, Erfolg und Gesundheit für 2015 und darüber hinaus wünschen.

Denjenigen unter Ihnen, die an den Feiertagen im Dienst sind, wünschen wir eine ruhige OPS, angenehme Fluggäste, stabile IT, gutes Flugwetter, keine Technik und keinerlei andere Irregs!

bleiben Sie optimistisch!

Frau & Schott
Bundesvorsitzender



VC Streiks

Chronik eines Tarifkonflikts



Die Lufthansa hatte zum 31. Dezember 2013, wie sich so mancher gar nicht mehr erinnern will, die Tarifverträge zur Betrieblichen Altersversorgung für ALLE Beschäftigtengruppen gekündigt, weil die Verzinsung der Rücklagen nicht mehr den Erwartungen entspräche und LH die Differenz tragen müsse. Mit diesem Affront forderte sie den Widerstand der Gewerkschaften ver.di, UFO und VC heraus, trug aber auch zur erheblichen Verunsicherung beim gesamten Personal bei. Darüber hinaus wurden die Verträge zur Übergangsversorgung (TV ÜV) für Cockpit und Kabine zeitgleich gekündigt.

Die UFO hat für das Kabinenpersonal inzwischen ein „Gemeinsames Verständnis“ zum Thema „Versorgung“ für zukünftige Verhandlungen mit Lufthansa vereinbart. Die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft bereitet sich weiterhin vor, ist aber von Verhandlungen über die Zukunft der Betrieblichen Altersversorgung Boden noch weit entfernt. Und das ist auch gut so!

Ganz anders ist die Lage bei der Gewerkschaft Vereinigung Cockpit. Dort stehen mindestens noch 15 offene Themen, z.B. auch die Bereederung und andere Fragen zu „Jump“ zur Verhandlung an. Wir konzentrieren uns hier aber auf zwei Aktionsfelder.

Vergütung

Zum einen ist der Vergütungstarifvertrag Cockpit seit dem 30. April 2012!!! im gekündigten Zustand. Die Forderungen der VC nach einer 5,2-prozentigen Anhebung der Vergütung ab Mai 2012 und einer weiteren um 4,6% ab Mai 2013 wird in der Öffentlichkeit, oft auch in den Betrieben und gerne von den Medien, bei diesen Spitzenverdienern als „unverschämte“ verteufelt. Viele Zeitungen, darunter sogar die FAZ, zitieren gerne ungeprüft, dass Piloten doch ohnehin jährlich automatisch 3% mehr bekommen! Das ist nicht nur Stimmungsmache sondern schlichtweg falsch! Wäre es so, bräuchte man als Pilot ja bis zum Ende seiner Tätigkeit keine

Tarifverhandlungen und auch keine Gewerkschaft mehr. Gemeint ist hingegen die Jahressteigerung, die bis zum Erreichen des jeweiligen Endwertes die Grundvergütung erhöht. Dies ist auch im Tarifvertrag des Bodenpersonals so geregelt. Die Steigerungsstufen liegen bei einem Kapitän zwischen 4,29% („Stufe 1“) und 2,68% („Stufe 15“) - bei einem Technikmitarbeiter der VG 4C zwischen 4,43% („Stufe 1“) und 3,07% („Stufe 11“). Der Unterschied liegt allerdings darin, dass das Cockpit-Personal diese Steigerung (noch) jährlich, das Bodenpersonal sie aber schon seit 1990 (neue MA) bzw. 2006 (alle MA) nur noch alle zwei Jahre erhält.

Im Zeitraum 2012 bis 2014 sind z.B. bei der Lufthansa Technik AG die Vergütungstabellen zum 1. August 2013 und zum 1. August 2014 jeweils um 1,5% sowie einem Tabellenzuschlag von jeweils 0,9%, insgesamt also um 4,6% bei einer Laufzeit von 26 Monaten erhöht worden. Die Lufthansa hatte der VC, in Angleichung an Kabine und Boden, 5,16% mit einer Laufzeit von 44 Monaten (also bis Ende 2015) zusammen mit einer Einmalzahlung von 2.000 € angeboten.

Schwerpunkt Übergangsversorgung

Schwerpunkt der VC waren und sind aber die Verhandlungen zum TV „Übergangsversorgung“, der seit 50 Jahren existiert und für den sich eine entsprechende Variante beim Kabinenpersonal ebenfalls findet. Nach diesem Tarifvertrag konnten (nicht mussten) die Piloten bisher ab dem Alter 55 (seit einigen Jahren erst dann, wenn das Durchschnittsalter 58 erreicht ist) mit durchschnittlich 50% ihrer Brutto-Bezüge (VC-Angabe) bzw. bis zu 60% (LH-Angabe) in die Übergangsversorgung bis zum Rentenalter gehen. Diese Arbeitsvertragsbedingungen möchte die VC beibehalten und aus Solidarität auch bei Neueinstellungen ab dem 1. Januar 2014 angewendet wissen. Im Durchschnitt sind LH-Piloten mit Alter 59 (GWI und Cargo 60) in diese Versorgung gegangen. Die Rückstellungen für die Übergangsversorgung (von der VC als

„Solidartopf“ bezeichnet) betragen derzeit über eine Milliarde Euro, bei der Kabine rund 400 Mio. €. Es bestehen unterschiedliche Auffassungen zur Höhe des Anteils der Übergangsversorgung an den Cockpit-Personalkosten: LH gibt 8% und die VC 2-3% an. Lufthansa will für bisherige Cockpit-Mitarbeiter das durchschnittliche Ausscheidealter schrittweise auf 61 Jahre anheben. Für Neueinstellungen soll ein arbeitnehmerfinanziertes System verhandelt werden. „Der Angriff auf diesen Tarifvertrag sei für LH auch deshalb wichtig, weil sie bei Erfolg bei Boden und Kabine ebenfalls Einschnitte in Sozialleistungen einfordern wird“ so die VC.

Im Februar 2014 hatte die VC ihre rund 5.400 Mitglieder aus DLH, LCAG und GWI zur Urabstimmung über Streikmaßnahmen aufgerufen. Bei einer Beteiligung von über 95% ergab deren Auszählung im März eine Zustimmung von 97,2% beim VTV und 99,1% beim TV ÜV. Nachdem die Lufthansa auf das Angebot der VC, die Kosten der Übergangsversorgung auf dem heutigen Stand zu deckeln, nicht eingegangen war, kam es vom 2. bis 4. April 2014 zum ersten Streik, gleich über drei Tage. Als Folge wurde ein Zeitplan für Gespräche und Verhandlungen, auch in Arbeitsgruppen und mit Moderation vereinbart und durchgeführt. Lufthansa bot umfangreichen Vertrauensschutz für heutige Piloten an, will aber weiterhin das Alter für den Beginn der Übergangsversorgung auf 60 Jahre und das Durchschnittsalter auf 61 bis 2021 anheben. Neu einzustellende Piloten sollen ihre Übergangsversorgung selbst finanzieren.

Am 22. August 2014 erklärte die VC die Verhandlungen zum TV ÜV erneut als gescheitert. In der Folge fanden drei weitere Streiks bei DLH, GWI und LCAG statt (29.8. / 4.9. / 10.9.). Der für den 16. September 2014 bereits angekündigte Streik wurde von der VC nach der Übergabe eines neuen LH-Angebots abgesagt.

„Gegendemo“

Kurz vor der geplanten Wiederaufnahme „stiller“ Verhandlungen platzte dann am 17. September 2014 eine sog. „Gegendemo“, in der die Piloten und die VC „zur Vernunft“ gebracht werden sollten. Eine Technik-Mitarbeiterin habe diese Kundgebung initiiert - die Professionalität der Plakate und die in der Folge erschienenen „Offenen Briefe“ lassen aber auch andere Hintermänner vermuten. Dieser ungeheuerliche, lediglich von Neid geprägte Versuch zur Spaltung der Beschäftigtengruppen, der auch sofort im LH-Intranet positiv begleitet wurde, hat wenigstens bei der UFO zu einer öffentlichen, deutlichen Distanzierung von solchen Methoden geführt. Statt einer starken Gewerkschaft das Streikrecht beschneiden zu wollen, wäre sicher ein Aufruf an das Bodenpersonal, sich solidarisch stärker in ihrer Gewerkschaft ver.di zu organisieren, besser gewesen. Denn dort wird bald auch Stärke gezeigt werden müssen. Immer nur lamentieren und sich als benachteiligtes Opfer zu fühlen hilft nicht – man muss schon auch selbst etwas für die eigene Sache tun.

Streiks werden fortgesetzt

Am 25. September 2014 beendete die VC die Verhandlungen wieder, weil sich aus ihrer Sicht keine neuen Erkenntnisse und Kompromisse ergeben hatten. Der fünfte Streik fand dann am 30. September 2014 bei der Langstrecke aus Frankfurt statt und fand seine Fortsetzungen am 8. und 9. Oktober 2014 bei der LH-Cargo und am 16. Oktober 2014 wieder bei Germanwings. Da weiterhin kein Angebot der Lufthansa übergeben und keine Zeichen zum Kompromissvorschlag der VC gesendet wurden, ging es am 20. und 21. Oktober 2014 in die 8. Streikrunde, jetzt für 35 Stunden im Kurz- und Mittelstreckenverkehr, am zweiten Tag in der Langstrecke. Lufthansa musste 1.500 Flüge streichen. In den ersten Novembertagen haben Gespräche und Verhandlungen im Geheimen begonnen, nachdem die VC Kompromissbereitschaft zum Abschluss eines VTV signalisiert hatte. Soweit unser Sachstand bei Redaktionsschluss.

Normal und ungewöhnlich

Der Lufthansa-Konzern konnte in den drei bestreikten Flugbetrieben (DLH, LCAG, GWI) mit Sonderflugplänen und dem Einsatz sog. Management-Piloten, auch einigen Freiwilligen, die Folgen damit auch teilweise abmildern. Neben der in der Presse ausgetragenen gegenseitigen Schuldzuweisung hatte der Lufthansa-Vorsitzende Carsten Spohr seine Verhandlungsangebote nicht nur an die VC sondern auch direkt jeder/m einzelnen Pilotin und Piloten zukommen lassen. Dieser Versuch, die VC-Tarifkommission zu diskreditieren, verlief aber offensichtlich im Sande.

Sicher war und ist es für andere Beschäftigtengruppen zusätzlich belastend, für den Passagier die Streikfolgen zu bewältigen. Es ist aber auch zu bedenken, dass ein am Ende stehendes Ergebnis beim „Vorreiter“ Cockpit beispielhaft für zu erwartende Einschnitte beim Boden- und Kabinenpersonal sein werden.

Zitat aus „airliners.de“ vom 15.04.2014:

„Über jeden Streik wird sich aufgeregt, natürlich besonders, wenn man persönlich auch noch betroffen ist. Aber gerade bei den Piloten ist es immer unverschämte, vermessen und völlig übertrieben, denn die verdienen ja eh schon so viel. ... Es geht hier um den Abbau und die Vernichtung von zugesicherten sozialen Leistungen. Erst kommen die Piloten dran, danach die Flugbegleiter und wenn die Arbeitgeber damit durchkommen, dann geht es auch dem „Otto Normalverbraucher“ an die Betriebsrente. Und dann ist das Geschrei erst recht groß, weil es dann nicht mehr nur die Großverdiener angeht, sondern auch den kleinen Mann. Also lasst doch bitte die Piloten kämpfen und diesen Neid einfach weg.“

Werner Langendörfer

VL Delegierten- Versammlung

Alle Jahre wieder

Am 16. Oktober 2014 folgten die gewählten Delegierten der Vereinigung Luftfahrt aus den Ortsverbänden Frankfurt, Hamburg und Düsseldorf der Einladung des Bundesvorstandes und hielten im VL-Büro in Groß-Gerau ihre jährliche Versammlung ab.

Der Bundesvorsitzende Frank Schott eröffnete die Sitzung mit einer umfangreichen Tagesordnung. Zunächst erfolgten die satzungsgemäßen Berichte des Bundesvorsitzenden, des Bundeschatzmeisters und der Rechnungsprüfer für das Geschäftsjahr 2013. Nach der Aussprache zu den Berichten stimmten die Delegierten einstimmig für die Entlastung des Geschäftsführenden Bundesvorstandes.

Für die Durchführung der im zweijährigen Rhythmus anstehenden Wahl des Bundesvorstandes wurde Brigitte Willroth zur Wahlleiterin gewählt. Aus dem Kreis der Delegierten wurden die bisherigen Amtsinhaber als einzige Kandidaten vorgeschlagen. Alle drei Kandidaten erklärten ihre Bereitschaft zur Kandidatur. In getrennten Abstimmungen wurden erneut Frank Schott zum Bundesvorsitzenden, Werner Zielina zum Stellvertretenden Bundesvorsitzenden und Reinhard Bind zum Bundesschatzmeister per Akklamation gewählt. Alle nahmen das Amt an und dankten für das fortgesetzte Vertrauen.

Neben Gerhard Grimm, der noch für das Geschäftsjahr 2014 fungiert, wurde Dirk Borgas als weiterer Rechnungsprüfer für die Geschäftsjahre 2014 und 2015 gewählt.

Da keine Anträge gestellt worden waren, endete die Versammlung mit den Vorträgen von Werner Langendörfer zur derzeitigen wirtschaftlichen Lage des DLH-Konzerns und von Frank Schott zur Tarifsituation 2014/2015.

VL-Redaktion



Ausbildung

Neue Auszubildende in 2014



147 Jugendliche starteten aktuell bei der LHT Gruppe ihre Ausbildung oder ein duales Studium - 102 junge Menschen direkt bei der LHT, 20 bei LTLS, 7 bei Aero Alzey und 18 bei N3 in Arnstadt.

Die LHT Auszubildenden teilen sich in 72 Hamburger und 47 Frankfurter Kolleginnen und Kollegen auf. Die Berufsbilder sind Fluggerätmechaniker Instandhaltungstechnik, Triebwerkstechnik und Fertigungstechnik, Fluggerätelektroniker, Werkzeugmechaniker und Fachkräfte für Lagerlogistik.

In Hamburg wurde drei gehörlosen Jugendlichen die Ausbildung als Werkzeugmechaniker ermöglicht. Außerdem bemühte sich die LHT, mehr Azubis mit Hauptschulabschluss in den Ausbildungsbe-

trieb zu bringen. Sieben junge Leute mit schwierigem schulischem Hintergrund wurden über die sogenannte berufsorientierte Ausbildungsvorbereitung in Hamburg auf das Ausbildungsleben vorbereitet.

Kurz nach dem Start der Ausbildung traten die Hamburger und die Frankfurter Auszubildenden mit ihren jeweiligen Ausbildern ihre Kennenlernfahrten an. Für beide Ausbildungsstandorte gab es nur positive Rückmeldungen. Es wurden Kontakte geknüpft, und bei Spiel, Spaß und Sport die Gruppen zusammengeschweißt.

Wir wünschen den „Neuen“ viel Erfolg und Freude bei der Ausbildung zu Ihren jeweiligen Berufen.

DuSe Hef

ver.di intern



Fehlmeldung aus VL-Magazin Ausgabe 03/2014

Liebe Leserinnen und Leser,

wir hatten in unserem VL-Magazin 3/2014 auf Seite 15 berichtet, dass Frau Frauke Bendokat die neue Leiterin der ver.di Bundesfachgruppe Luftverkehr sei.

Leider haben wir erst nach Drucklegung der Ausgabe erfahren, dass Frau Bendokat das Amt aus persönlichen Gründen nach ihrem Urlaub nicht angetreten hat. Die Position ist wieder neu

ausgeschrieben worden und wahrscheinlich wird der ver.di Bundesvorstand und der Bundesfachgruppenvorstand im November 2014 die Position wieder besetzen.

Wir hatten zwar noch auf unserer Homepage eine entsprechend korrigierte Version hinterlegt, bitten aber auch hier noch einmal um Entschuldigung für den Fehler in unserer Nachricht.

VL-Redaktion

Viscount

Schulungsflugzeug Vickers Viscount 814 landet im Museum in Speyer

Seit dem 17. Oktober 2014 kann jeder das alte Schulungsflugzeug der Frankfurter Ausbildungswerkstatt auf seinem letzten Landeplatz bewundern.

Vor der Eröffnung für die Besucher durften sich die Ausbilder, Auszubildenden, Mitarbeiter der Museumswerkstatt, Zeitzeugen aus den 60er Jahren sowie Martin Brandes Ausbildungsleiter und Holger Dietsch Leiter Flugzeugwartung (WF), einen Film im Kinosaal des Museums anschauen. Die Zerlegung der Viscount Ende 2012, der Transport der Teile mit zwei Tiefladern nach Speyer, deren Zusammenbau und ihre Restaurierung im Museum sowie die Platzierung auf den 10m hohen Stahlstützen neben der LH Boeing 747-200 sind in dem Streifen zu sehen. (Wer sich dafür interessiert findet den Film auch auf You Tube.)

Bei der Feierstunde im Museum überreichte Holger Dietsch fünf fehlende original Bordinstrumente für die 747-200, die er als Geschenk für den Museumspräsidenten Hermann Layher im Gepäck hatte. Holger Dietsch und auch Hermann Layher waren voll des Lobes für die drei Ausbilder, die fünfzehn Frankfurter Auszubildenden sowie die vielen Museumsmitarbeiter, die an der mehr als 2000 Stunden dauernden Restaurierung der Vickers sehr engagiert beteiligt waren. Herbert-Dieter Nutbohm, einer der letzten Piloten der Maschine, berichtete von seinen Flügen mit der Vickers und überließ sein Flugbuch dem Museum. Axel Goerges, ehemaliger Ausbildungsleiter in den 60er Jahren, stiftete Original-Lehrgangsunterlagen.

Nach der offiziellen Eröffnung der Vickers Viscount 814 konnten alle einen Blick in das neue Glanzstück des Technik Museums in Speyer werfen. Zwischenzeitlich waren auch die zusätzlichen Bordinstrumente in die D-ABYM eingebaut worden.

Ein Besuch lohnt sich immer.

Ruhe Heß



DLH Bilanz

DLH Bilanz 3. Quartal 2014



Bilanz positiv – Aktie negativ

Der Lufthansa Konzernvorstand stellte am 30. Oktober 2014 die Zwischenbilanz für die ersten neun Monate des Jahres 2014 der Öffentlichkeit vor. Der Vorstand sieht sich mit dem Ergebnis in seiner Prognose von rund einer Milliarde Euro für das Gesamtjahr 2014 bestätigt. Die Börse sah das offensichtlich aber nicht so, denn der Lufthansa Aktienkurs sank am Nachmittag um bis zu 89 Cents (-7,22%) auf 11,45 €.

Zahlen

Wir vergleichen hier die ersten neun Monate aus dem Jahr 2014 mit denen des Vorjahreszeitraums 2013 (Zahlen in Klammern). Bei einem Konzernumsatzerlös von 22,624 Mrd. € (22,767) wurde ein um 28,1% verbessertes Operatives Ergebnis von 849 Mio. € (663) erzielt. Dies setzt sich aus den Einzelergebnissen dieser Geschäftsfelder zusammen:

Die Passage Airline Gruppe erzielte ihr schwächeres Operatives Ergebnis von 473 Mio. € (514) vor allem durch die Summe - DLH 260 Mio. € (316) - SWISS 217 Mio. € (182) und Austrian Airlines -7 Mio. € (19). Es wurde u.a. eine Ergebnisbelastung durch Streiks an den Flughäfen und beim Cockpit-Personal in Höhe von 170 Mio. € angeführt.

In der Logistik wurde das Ergebnis trotz des schwachen Umfelds von 45 auf 51 Mio. € um 13,3 % gesteigert. Der seit Jahren herausragende Ergebnislieferant Technik weist 335 Mio. € (332) aus und liefert damit mehr als ein Drittel des Gesamtergebnisses. Der Catering-Bereich kommt auf 66 Mio. € (+ 4,8%) Ergebnis und des Geschäftsfeld IT legt gar um 23,5% auf 21 Mio. € zu. Unter dem Strich ergäbe dies in Summe ein Operatives Konzernergebnis von 946 Mio. € (971), das aber durch den Bereich „Sonstige“, zwar mit einem verbesserten Ergebnis (2013 -286), um deren Minus von 97 Mio. € reduziert wurde.

Mitarbeiter

Am Stichtag 30. September 2014 waren insgesamt 115.502 (114.218), also 1,2 % mehr Mitarbeiter im Konzern beschäftigt. Davon in der Passage 55.400 (55.124), in der Logistik 4.675 (4.643), bei der Technik 20.003 (19.815), beim Catering 32.693 (31.916) in der IT 2.731 (2.720) und im Bereich Sonstige 3.521 (3.392).

Finanzen und Ausgaben

Die Eigenkapitalquote sank von 19,1 auf 15,2 Prozent und der Operative Cash Flow reduzierte sich um 31,7 % auf 2.052 Mio. € während sich die Nettokreditverschuldung von 2.263 Mio. € um 1.203 Mio. € erhöht hat.

Die langfristigen Rückstellungen (inklusive Pensionsrückstellungen von rund 7,4 Mrd. €) und Verbindlichkeiten erhöhten sich auf jetzt 15,1 Mrd. € (+3) und die kurzfristigen Fremdmittel auf 11,2 Mrd. €.

Der Wert der Flugzeuge (619) und Reservetriebwerke bezieht sich auf ca. 13,5 Mrd. €.

Im laufenden Jahr wurden in den fünf Geschäftsfeldern bisher 15,241 Mrd. € (15,485) für Material ausgegeben. Davon fielen 5,180 Mrd. € (5,449) für Treibstoff und 3,978 Mrd. € (3,923) für Gebühren an. Der Personalaufwand belief sich auf 5,250 Mrd. € (5,245). Die Aktionäre erhielten im Mai 207 Mio. € an Dividenden.

Diese Zusammenfassung enthält nur herausgehobene Daten und Zahlen in aller Kürze. Damit Sie sich, liebe Leserin, lieber Leser ein umfangreicheres Bild machen können, sollten Sie sich den Bilanzbericht in seinem vollen Umfang von 44 Seiten anschauen. Vielen Dank.

Werner Laugendörfer



„Zusammen zum Wir“

„Zusammen zum Wir“ war das Motto unter dem die Technik Betriebsrätekonferenz am 10. und 11. Oktober 2014 in Hamburg stattfand.

Am ersten Tag waren die Betriebsräte zwecks intensiver Vorbereitung auf das anspruchsvolle Thema unter sich. Am zweiten Tag kamen die Führungskräfte der LHT hinzu.

Tag 1: Nach der Begrüßung der 80 Konferenzteilnehmer referierte der neue Vorsitzende des LHT-Gesamtbetriebsrats Norbert Heinrichs über die betriebsratsrelevanten Veränderungen in der LHT seit der letzten Konferenz.

Zum heißen Thema „Score und Network“ hielt der in dieser Sache als externer Berater der Betriebsräte engagierte Alexander Lottis über „Network/Score – Fluch oder Segen?“ ein Impulsreferat. Er beschrieb die Vorgehensweise von BR Consultants, deren Geschäftsführer er ist, und berichtete über den Status der Umsetzungsprojekte. Er widmete sich in seinem Vortrag der ebenfalls teilweise schwierigen Zusammenarbeit zwischen Geschäftsleitung, BR Consultants und dem Betriebsrat. Auch einige Einträge ins Pflichtenheft wurden bei dem Vortrag getätigt! Von den Beratern wurde damit allen Betriebsräten ein „Spiegel vorgehalten“.

Weiter im Programm ging es mit den unbefriedigenden Ergebnissen der „Great Place to Work“- Befragung und dem Thema vertrauensvolle Zusammenarbeit. Die Grundbedingung für GPTW sei nun mal Teamgeist, Fairness, Respekt und Glaubwürdigkeit. Ein schleichender Verlust dieser Werte spiegelt sich jedoch in den Befragungsergebnissen wieder.

Auf diese Weise vorbereitet wurden die zur Diskussion anstehenden Themenfelder in vier getrennten Foren erarbeitet, um am folgenden Tag in die Begegnung mit der Geschäftsleitung gut gerüstet einzusteigen.

Tag 2: Die Konferenz fand jetzt in Gegenwart und mit Beteiligung der LHT-Führungskräfte ihre Fortsetzung.

Das Motto „Zusammen zum Wir“ stellte Norbert Heinrichs in den Mittelpunkt seines Startreferats. Aus der GPTW-Befragung zog er den Schluss, dass ein Umdenken stattfinden müsse, damit das „WIR“ in der LHT wieder groß geschrieben werden könne. „Score und Network“ sei da ein Gegenläufer! Denn es verunsichere viele Mitarbeiter in ihrer Bindung an das Unternehmen und insbesondere züchte es Zweifel an ihrem dauerhaften Verbleiben im LHT-Job.

Als anscheinend spaßiger Beitrag zur ernstesten Veranstaltung trat Martin Wehrle auf. Er ist Autor des Bestseller-Buches „Ich arbeite in einem Irrenhaus“. Erfahrungen aus vielerlei Unternehmen in flotter,

lustiger und konkreter Sprache. Problematiken werden ungeniert beim Namen genannt, an denen sich auch die LHT durchaus erkennen ließ. Hauptaussage: Maßgeblich für die positive Entwicklung eines Betriebs sei die partnerschaftliche Ebene auf der sich Management und Betriebsrat zusammenfinden. Bildlich gesprochen heiße das ganz ernsthaft: Nicht nur zusammen im gleichen Boot zu sitzen sondern auch gemeinsam in ein-und-derselben Richtung zu rudern. Schlagworte in seinem gedankenreichen Vortrag waren unter anderem: Wertekanon, Vorbildfunktion, Vertrauenskrise, Ja-Sagerei, Hierarchieschichten, Identifikationsförderung mit dem Arbeitsplatz. Aber auch: Die gesellschaftliche Funktion des Unternehmens als Arbeitgeber.

Die Vorstände der LHT stellten die aktuelle wirtschaftliche Lage des Unternehmens dar und damit die Herausforderung des Managements der LHT in Deutschland: Intensives Kostenmanagement, Innovation, Kooperation. Dieses solle intensiv mit den Betriebsräten diskutiert werden, um gemeinsam Wachstum und Umsatzsteigerung zur Sicherung der Spitzenposition des Unternehmens am immer härter werdenden Markt zu erreichen.

Regelrecht eingeleitet war „Great Place to Work“ das folgende Diskussionsthema. Die am Vortag in den Foren mit der Sicht des Betriebsrates erarbeiteten Ergebnisse wurden dem Management vorgetragen. Es bedurfte intensiver Diskussionen, um innerhalb der einzelnen Themen deren Schwerpunkte dinglich zu machen.

Zum Beispiel der Umstand, dass die Führungskräfte von den Betriebsräten als „weit entfernt“ erlebt werden. Dasselbe trafe auch auf die Mitarbeiter zu, die durch die zunehmende Arbeitsverdichtung mehr und mehr (auch gesundheitlich) belastet sind. Und, dass diese Belastung den altbewährten LHT Know-How-Transfer von alt auf jung kaum noch möglich macht und der ohnehin nicht mehr gefördert wird. Und auch, dass die Mitarbeiter in die häufigen Umstrukturierungspläne nicht sonderlich mit ihrer Praxiserfahrung eingebunden werden, und, und, und.

Zum Abschluss der Konferenz erklärte der Personalvorstand, Dr. Johannes Bussmann, (der ab April 2015 neuer LHT-Vorstandsvorsitzender sein wird), dass die Ergebnisse dieser Betriebsrätekonferenz die oben erwähnte GPTW-Befragung und deren Handlungsfelder trefflich ergänze. Durch die in diesem Jahr detaillierter vorliegenden Ergebnisse, sollen die einzelnen Hauptabteilungen über spezielle Schwerpunkte und die Vorgehensweisen selbst entscheiden können, zumal überall etwas anderes zu tun sei.

Fazit: „Zusammen zum Wir“ – die LHT-Betriebsräte wollen hierbei geschlossen mitmachen und kurzfristig und ohne großen organisatorischen Aufwand ihren bestmöglichen Beitrag zur Veränderung der Unternehmenskultur leisten.

Auße Heß

Räderwerkstatt

Neue Räderwerkstatt P40000



„P 40000“ ist ein Projekt bei FRA WI 31 der LHT und betrifft die Räder- und Bremsenwerkstatt in Frankfurt. Es sollen in Zukunft 40.000 Räder und Bremsen im Jahr bearbeitet werden.

In der heutigen Räderwerkstatt, die für 12.000 Räder ausgelegt ist, wurden schon bis zu 26.024 Räder (im Jahr 2013) repariert. Dieses Jahr sollen es 27.000 werden!

Erste Lösungsansätze

Anfangs wurde dort auf freiwilliger Basis an Samstagen gearbeitet. Auch an Feiertagen stellten die Mitarbeiter ihre Arbeitskraft zur Verfügung, um die Flut der Räder zu bearbeiten. Außerdem wurde in neue Maschinen investiert und der Werkstattbereich räumlich vergrößert. Nur leider war das nicht ausreichend. Als erster Schritt wurde die Arbeitszeit verändert und dabei die „Sommerarbeitszeit“ eingeführt. Im Sommer wurden durch die Mitarbeiter mehr Stunden erbracht, die dann im Winter wieder abgebaut werden sollten.

Da dies, nicht so richtig, die Probleme der Werkstatt löste, wurden „Pflichtsamstage“ eingeführt. Jeder Mitarbeiter musste im Sommer an einer Anzahl Samstagen arbeiten. Diese „Samstage“ sollten dann im Winter wieder abgebaut werden. Dies brachte dem Mitarbeiter zwar zusätzlich bis zu zwei Wochen Freizeit im Winter, aber auch nicht so wirklich den Durchbruch. Denn eine „Winterarbeitszeit“ mit geringen Einlastungen gab es inzwischen faktisch nicht mehr.

Jetzt wurden Leiharbeiter bestellt. Diese konnten aber auf der begrenzten Fläche auch nicht in Hülle und Fülle eingesetzt werden. Räder, die in München von den Flugzeugen abgebaut wurden, gingen zur Überholung zur AUA nach Wien. Diese belasteten zwar die Räderwerkstatt nicht mehr, sorgten aber für Mehrbelastung in der Planung. Die Beschaffung und Bevorratung von Ersatzteilen und Reifen blieb beim WI3 in Frankfurt.

Auch durch diesen Schritt, war die Menge an Rädern in Frankfurt so nicht zu bearbeiten. Mittlerweile war auch „LIFT“ (Lieferung in fünf Tagen) in der Werkstatt eingeführt worden, was auch nicht richtig half. Freiwillige Schichtarbeit in der Rissprüfung brachte auch nicht den erhofften Erfolg. Durch diese gesamte Gemengelage mit Arbeitszeiten, die an die Grenzen der Belastung der Kollegen ging, lagen die Nerven der Mitarbeiter in Bezug auf die hohe Arbeitsbelastung blank. Die Stundenkonten der Mitarbeiter stiegen immer höher.

Notbremse

Das alles brachte den Betriebsrat dazu, die Notbremse zu ziehen. Es musste eine Lösung her, um die Probleme der Mitarbeiter und die der Geschäftsleitung in Einklang zu bringen. Da allen klar war, dass auf dieser Werkstattfläche nur eine begrenzte Anzahl an Mitarbeitern und Leiharbeitnehmer beschäftigt werden konnte, musste die Arbeitszeit über den Tag verteilt werden. Es wurde

eine Arbeitsgruppe für Schichtarbeit in der Räderwerkstatt gegründet, um innerhalb eines Jahres einen von allen Mitarbeitern getragenen Schichtplan zu erarbeiten. Mittlerweile spitzte sich die Arbeitsbelastung bei WI3 in der Bremsenwerkstatt zu. Dieselben Probleme wie in der Räderwerkstatt traten auch hier auf, nur, dass hier schon der Zweischichtbetrieb eingeführt worden war.

Der Betriebsrat und die Aufsichtsratsmitglieder aus Frankfurt sprachen nun den LHT-Vorstand an, um ihn auf die Probleme bei WI3 aufmerksam zu machen. Schließlich und endlich ist der WI3 bei Umsatz und Gewinn eine der tragenden Säulen innerhalb der LHT.

Projektstart

Es wurde das Projekt „P 40000“ ins Leben gerufen. Dabei sollte geprüft werden, was ein Neubau für die Räder und Bremsenwerkstatt kostet. Ein neuer Standort wurde gesucht. Mehrere Faktoren mussten bei der Suche berücksichtigt werden. Da der Flughafen Frankfurt als Standort nicht in Frage kam, mussten auch die Bedenken der Mitarbeiter über längere Fahrwege und Zeiten Berücksichtigung finden. Nach monatelanger Ungewissheit, wo der neue Betrieb aufgebaut werden soll und wann der Umzug geplant ist, stellt sich jetzt erst einmal eine gewisse Ruhe wieder ein, da man weiß, wo die Reise hingehet. Auch die Frage der Mitarbeiter: „Bin ich dann noch Mitarbeiter der LHT, wenn wir vom Flughafen wegziehen?“ musste beantwortet werden. Hier gibt es dazu eine klare Position und Aussage des LHT Vorstandes: „Ja, die Mitarbeiter sind weiterhin LHT Mitarbeiter“.

Unser Appell an die Geschäftsleitung war folgender: Der LHT Vorstand wäre schlecht beraten, einen Teil des WI3 aus dem Tarifgefüge der LHT zu brechen. Wie vorher schon beschrieben, ist der WI3

nicht nur ein Gewinnbringer innerhalb der LHT, er besitzt auch eine Schlüsselstellung. Denn ohne Räder und Bremsen kann ein Flugzeug nicht fliegen. Würde die LHT diesen Bereich in andere Hände geben, begäbe sie sich auch in eine Abhängigkeit, die vordergründig zwar Geld bringt, später aber Geld kostet.

Beschluss

Standorte in der näheren und weiteren Umgebung um den Flughafen wurden festgestellt. Der eine oder andere wurde in die nähere Auswahl genommen, um dann doch verworfen zu werden. Jetzt, wie schon aus der Presse bekannt, hat die Projektleitung im Frankfurter Osthafen ein Grundstück gefunden und mit der Planung begonnen, dort die neue Räder- und Bremsen-Werkstatt zu bauen. Dazu haben Vorstand und Aufsichtsrat der LH 60 Mio. € bewilligt. Der Einzugstermin soll Anfang 2017 sein.

Fazit

Dem Vorstand der LHT kann man zu diesem Mut und dieser Investition nur alle Hochachtung aussprechen. In einer Zeit, in der der Lufthansa-Mutterkonzern Bereiche auslagert und ganze Bereiche verkauft, ist es schwer gegen den Strom zu schwimmen.

Zum Schluss bleibt dann nur noch den Mitarbeitern für die Zukunft in der neuen Werkstatt Glück zu wünschen. Und mein Spruch zum Schluss: „Es darf keine andere Räder- und Bremsenwerkstatt in Deutschland geben und dem ist man durch den Neubau ein Stück näher gekommen.“

Reinhard Bud



Sommerfest

Spanferkelessen beim VL-Sommerfest OVB Hamburg



Wie in einem Sommermärchen präsentierte sich der herrliche Spätsommer ideal für unsere „Schlemmerparty“ der Vereinigung Luftfahrt mit Spanferkel, leckeren Getränken in netter Atmosphäre an der Hamburger Oberalster, in der schönsten Stadt der Welt.

Zum illustren Kreis der Mitglieder und Freunde der VL gesellten sich noch unsere Überraschungsgäste aus den Vereinigten Staaten, den NASA-Betreuern des fliegenden Weltraumobservatoriums der Boeing 747 SP, namens „SOFIA“.

Als „really delicious“ genossen auch unsere Freunde der NASA die pure Freude der deutschen Lebensart bei einer zünftigen Mahlzeit mit „German“ Sauerkraut und „German“ Bier im Vereinshaus für Wassersport an der Alster.

Mit einem mitternächtlichen Abschiedstrunk in die laue Spätsommernacht endete ein schöner und vollkommener Abend für unsere Mitglieder und Freunde der Vereinigung Luftfahrt. Und alle freuen sich schon auf das nächste Mal, wenn es wieder lautet: „Sommerparty der Vereinigung Luftfahrt“, vielleicht auch wieder mit der NASA!

Euer 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 gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belastenden Betrages verlangen. Es gelten die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Gläubiger-Identifikationsnummer der Vereinigung Luftfahrt: DE46ZZ00000569598 Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

Name Kontoinhaber: _____ Vorname Kontoinhaber: _____

Name Kreditinstitut: _____

BIC

IBAN

Ort, Datum: _____ Unterschrift: _____

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

Impressum:

Das VL-Magazin ist ein Informationsblatt der Vereinigung Luftfahrt für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Luftfahrt. Das VL-Magazin erscheint unregelmäßig in einer Auflage von 5.000 Exemplaren. Angestrebt sind vier Ausgaben im Jahr. Redaktionsleitung: Werner Zielina. Redaktionsteam: Reinhard Bind, Jörg Deike, Werner Langendörfer, Anke Hess, Frank Schott, Björn Stoll, Thomas Willroth, Detlev Witt. Bilder: Martin B pixelio.de, Andreas Tittelbach, Technik-Museum-Speyer, Lufthansa Media Base, Angie Conscious pixelio.de, Lufthansa Cargo Presse, Marlies Schwarzin pixelio.de, Thorben Wengert_pixelio.de, Rainer Sturm pixelio.de
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 Vereinsregister Amtsgericht Darmstadt VR 50912
Druckerei: let's communicate, Oliver Lemanski, Olenland 92, 22415 Hamburg, Telefon: 040 85502841, www.letscommunicate.de

Personelles



Neuer LHT-Vorstandsvorsitzender

Der Aufsichtsrat der Lufthansa Technik AG hat bereits am 15. September 2014 über die Nachfolge des LHT-Vorstandsvorsitzenden August Wilhelm Henningsen (63) entschieden, der im kommenden Jahr in den Ruhestand gehen wird. Ab 1. April 2015 wird Dr. Johannes Bußmann (45) diese Aufgabe von ihm übernehmen.

Dr. Bußmann ist promovierter Ingenieur für Luft- und Raumfahrt und kam 1999 vom ABB-Konzern zur Lufthansa Technik. Er begann dort seine Karriere im Bereich Produktentwicklung und Vertrieb. Er wurde 2005 Hauptabteilungsleiter Marketing und Vertrieb, 2007 Bereichsleiter Gerätestandhaltung und anschließend Bereichsleiter Triebwerke. Im September 2012 ist er in den Technik-Vorstand mit der Zuständigkeit Personal, Engine und VIP-Service berufen worden.

August Wilhelm Henningsen war nach seinem Eintritt in die Lufthansa ab 1979 in diversen Managementpositionen im Engineering und der Produktion eingesetzt. Von 1993 bis 1997 leitete er den Bereich Gerätestandhaltung um danach für drei Jahre die Aufgabe des Ameco-General Managers in Peking wahrzunehmen. Im Jahr 2000 wurde er Technik-Vorstand für Produkt und Service um dann ab 2001 als Vorstandsvorsitzender an die Spitze der LHT berufen zu werden.

Wir gratulieren Herrn Dr. Bußmann zu seinem neuen Aufgabenbereich und wünschen Herrn Henningsen eine gute Zeit im Ruhestand.

VL-Redaktion



Neuer Produkt- und Vertriebschef bei LCAG

Andreas Otto ist seit Oktober 2014 CCO der Austrian Airlines. Am 1. Dezember 2014 hat Alexis von Hoensbroech (44) als sein Nachfolger das Amt als Produkt- und Vertriebsvorstand bei der Lufthansa Cargo AG angetreten. Er übernimmt auch die Netzplanung sowie das Produkt- und Plattformmanagement der Austrian Airlines und zeichnet verantwortlich für das Strategieprojekt „eCargo“.

Der promovierte Physiker von Hoensbroech kommt ursprünglich von Boston Consulting und fing 2005 bei Lufthansa als Leiter „Strategie und Beteiligungen“ an. Von 2009 bis Juni 2010 übernahm er als Projektleiter „Integrationsmanagement Airlines“ u.a. die Überführung der Austrian Airlines und Brussels Airlines in die Lufthansa-Gruppe. Er beendete seine vorerst letzte Tätigkeit in der Lufthansa-Passage als Leiter „Commercial Frankfurt“.

VL-Redaktion



Vertrag vorzeitig verlängert

Der Konzern-Aufsichtsrat hat in seiner September-Sitzung den Vertrag der Lufthansa-Finanzchefin Simone Menne vorzeitig über den April 2015 hinaus bis zum 30. Juni 2020 verlängert.

Frau Menne ist Diplom-Kauffrau und seit 2012 Konzernvorstandsmitglied, zuständig für Finanzen und Aviation Services.

VL-Redaktion



Neue Bereichsleitung HAM WV

Walter Heerdt, der seit 2003 Bereichsleiter Marketing und Vertrieb (HAM TS) war, leitet jetzt seit dem 15. September 2014 den Bereich VIP und Executive Jet Solutions (HAM WV).

Er folgt Dr. Hans Schmitz, der diesen Bereich sieben Jahre verantwortet hatte und nach 30 Jahren Lufthansa in den Ruhestand gegangen ist.

Wolfgang Weynell (HAM TE) übernahm zeitgleich kommissarisch die Leitung Marketing und Vertrieb.

VL-Redaktion

Wir nehmen Abschied



Albert Ott ist von uns gegangen

Im September 2014 hat uns die Nachricht erreicht, dass für Albert Ott am 2. September 2014 sein jahrelanges Leiden ein Ende gefunden hat. Albert, der am 25. Juni 2014 seinen 75. Geburtstag hatte, ist in seinem Pflegeheim, in dem seine Frau ihn jahrelange aufopferungsvoll betreut hatte, verstorben.

Albert war nach seiner Tätigkeit in der Lufthansa Technik Frankfurt lange im Ruhestand, den er aber leider nicht angemessen genießen durfte.

In der Lufthansa Technik war er als Fluggerätmechaniker angestellt und hat anfangs an Flugzeugtypen gearbeitet, die heute nur noch im Museum oder in Bildbänden zu bewundern sind. Seine letzten Jahre im Konzern war er als Garantiesachbearbeiter tätig. Dort war es ihm gelungen, der LHT Unsummen an ansonsten verlorenen Garantieansprüchen zu realisieren.

Die Vereinigung Luffahrt, der Albert am 1. Oktober 1975 beigetreten war, trauert um eines ihrer ersten Mitglieder. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Unser bleibendes Mitgefühl gilt insbesondere seiner lieben Frau Karin und seiner Familie.

VL-Bundesvorstand

Dirk Langer hat seinen Kampf verloren

Am Nachmittag des 2. Oktober 2014 haben wir nach einer ergreifenden Trauerfeier Dirk Langer auf dem Waldfriedhof in Schifferstadt zu Grabe getragen. Neben seiner Ehefrau und seiner Familie haben ihm viele Kolleginnen und Kollegen, Freunde und Weggefährten die letzte Ehre erwiesen. Er hat einen langen Kampf zwischen Hoffnung und Rückschlag gegen den Krebs am Ende doch nicht gewonnen. Dirk ist nur 60 Jahre alt geworden.

Dirk Langer begann als Metallflugzeugbauer am 11. Dezember 1978 in Hamburg bei WD4 seine Tätigkeit bei Lufthansa. Am 1. Januar 1980 wechselte er nach seiner Bewerbung in die Wartung zu WM612 nach Frankfurt. Zum 1. Dezember 1990 begann er seine EDV-Tätigkeiten als Sachbearbeiter Planungsaufträge bei FRA AK14, um dann am 1. Oktober 1991 als SB EDV-Koordination bei WV4 eingesetzt zu werden. Ab Januar 1995 bis Ende April 2003 war als Projektkoordinator bei WF31 tätig. Von Mai 2003 bis Mai 2005 erfüllte er die Aufgaben als Projektleiter bei WF/Q. Am 1. Juni 2005 zum Teamleiter bei WF/W befördert, war er für AQN, AML und Berechtigungen zuständig bis er Anfang des Jahres 2008 im IT-Bereich die Aufgaben als Projektleiter bei FRA WF17 übernahm. Seit August 2013 betreute Dirk Langer als Referent bei FRA TI43 die Weiterentwicklung für Dokumentenmanagementsysteme und elektronische Signaturprozesse im „MINT- und ELO-Umfeld“.

Seine vielfältigen EDV-Kenntnisse stellte Dirk auch als langjähriger Seminarleiter bei der ASB-Bildungsgruppe e.V., speziell über Verfahren und Methoden zur elektronischen Ablage von Dokumenten zur Verfügung.

Neben seinen beruflichen Tätigkeiten war Dirk auch über Jahrzehnte Sprachrohr für seine Kolleginnen und Kollegen. Dies manifestierte sich in vielen Kandidaturen und Tätigkeiten als langjähriger, oft unbequemer Betriebsrat.

Auch in der Tarifpolitik machte sich Dirk schon früh einen Namen in der ehemaligen ÖTV-Tarifkommission. Auch wenn damals viele nicht mit seiner politischen Einstellung zurechtkamen, war er immerhin einer der Vorreiter für eine, anfangs noch inoffizielle Zusammenarbeit zwischen ÖTV und DAG. Dies zeigte sich bereits 1986 bei der geplanten Neugestaltung des Vergütungsrahmentarifvertrages (VRTV), wenn auch seiner Zeit noch keine gemeinsame

Lösung zustande kam. Einen weiteren Anlauf begann er 1999, der dann ab 2005, jetzt unter ver.di, in den neugestalteten Tarifverträgen „Vergütungsstruktur“ für die einzelnen Geschäftsfelder gipfelte.

Wenn auch für Dirk der TV VS LHT und die Ergebnisse anderer Boden-Tarifverträge oft nicht weit genug gingen, so wird er uns doch immer als Vorkämpfer für tarifliche Verbesserungen und engagierter Mitarbeitervertreter in Erinnerung bleiben.

Unsere Anteilnahme gilt besonders seiner Frau Stephanie und seiner Familie.

VL-Bundesvorstand



Das Letzte

Große Keule - kleine Wirkung



Ausgerechnet Frau Andrea Nahles, die SPD-Arbeitsministerin in der Großen Koalition der Bundesregierung, die Kämpferin für Arbeitnehmerrechte, will mit einem neuen Gesetzentwurf zur Tarifeinheit verfassungsmäßige Grundrechte von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern und deren Gewerkschaften wieder beschneiden.

Wieder, weil bis zum Jahr 2010 in Deutschland der Grundsatz der Tarifeinheit schon einmal gegolten hatte und im Prinzip nur ein Tarifvertrag in einem Betrieb galt. Diese Praxis kassierte das Bundesarbeitsgericht aber am 7. Juli 2010 ein und seither gilt uneingeschränkt der Grundsatz der Tarifpluralität.

Auch wenn das neue Gesetz das Streikrecht faktisch nicht einschränken soll (es indirekt aber trotzdem bewirken könnte), will die Bundesregierung zurück in eine Art Tarifeinheit, in der nur die Tarifverträge der Gewerkschaften angewendet werden sollen, die im jeweiligen Betrieb die meisten Mitglieder hat. Die Arbeitsministerin fühlt sich auch durch die in der Öffentlichkeit heftig beschimpften Streiks der Lokführer und Piloten in ihrer Absicht bestärkt.

Die Meinungen über die seit 4. November 2014 bekannten Inhalte des neuen Gesetzentwurfes sind unterschiedlich, aber beinhalten alle Bedenken bei der Umsetzung. Die Einen sagen „zwar mutig aber richtig“ und die Anderen (wie z.B. der Marburger Bund und die VC) kündigen schon jetzt Verfassungsbeschwerde an, der allseits gute Aussicht auf Erfolg eingeräumt wird.

Eigentlich wäre alles so einfach: Gewerkschaften fordern für ihre Mitglieder, und nur für ihre Mitglieder, Tarifverträge und deren Verbesserungen. Das tut auch Herr Weselsky (GDL). Würden die Arbeitgeber die ausgehandelten Tarifbedingungen auch nur auf Gewerkschaftsmitglieder anwenden, die ja manchmal sogar dafür streiken müssen, wäre die Problematik unterschiedlicher Tarifverträge über kurz oder lang gelöst. Denn am Ende gäbe es

in den Betrieben nur noch eine, nämlich die Mitglieder-stärkste Gewerkschaft und ein paar wenige, (noch immer) nicht organisierte Arbeitnehmer. Den Konkurrenzstatus mehrerer Gewerkschaften in einem Betrieb hätte die Mitgliederkonzentration durch Wechsel der Mitgliedschaft aufgehoben.

Das jetzt geplante Gesetz könnte zwar dazu beitragen, die „Gewerkschaftsflut“ in einigen Unternehmen zu reduzieren, hilft aber auch zukünftig nicht, Streiks von Spartengewerkschaften z.B. der Ärzte, Lokführer oder Piloten zu verhindern, auch wenn dieser in der Öffentlichkeit entstehende Eindruck von Frau Nahles gerne unwidersprochen bleibt.

Auch in der Lufthansa wird alles bleiben, wie bisher. Hier hat die freiwillige Klientel-Abgrenzung der drei Gewerkschaften ver.di, UFO und VC schon vor langer Zeit stattgefunden. So käme weder die UFO auf die Idee, Piloten zu organisieren, noch die VC beim Kabinenpersonal Mitglieder zu werben, um dann für sie Tarifverträge abzuschließen. Am Boden sieht es anders aus: Dort müssten sich viele Verbände, die sich alle den Untertitel „Gewerkschaft“ zugelegt hatten, ihm aber bisher noch nie gerecht wurden, von der Utopie, Tarifverträge abschließen zu können, endgültig verabschieden. Hier ist und bleibt unser Kooperationspartner ver.di die einzige tarifschließende Gewerkschaft.

Summiert man diese Gedanken, kann man Frau Nahles eigentlich nur raten: „Sparen Sie das Geld des Steuerzahlers für schon im Vorfeld verlorene Gerichtsprozesse, vermeiden Sie Ärger in der Bevölkerung wegen trotzdem stattfindender Streiks und riskieren sie keinen persönlichen Ansehensverlust – frieren Sie diesen Gesetzentwurf im kommenden Winter einfach für immer ein!“

Eine Meinung von
Werner Laugeudörfer