

April 2011

Dezentrale Stationen vor der Auslagerung - der Anfang vom Ende für alle?

VL-Info in 2011

Vorwort des Bundesvorstandes

Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen, liebe Kollegen herzlich willkommen zu unserer ersten Ausgabe der VL-INFO in 2011.

Auch in diesem Jahr möchten wir Sie an dieser Stelle über aktuelle Themen informieren, die großen und kleinen Probleme in den einzelnen Geschäftsfeldern offen benennen und uns kritisch mit dem Lufthansa Konzern und dessen Strategie auseinandersetzen. Unser besonderes Augenmerk liegt hier bei der Sicherung der Arbeitsplätze, dem Erhalt und der Verbesserung der Tarifbedingungen, sowie dem Einsatz gegen eine kontinuierliche Verwässerung der Qualifikationen und damit der Wertigkeit der Tätigkeiten bei Lufthansa, gleich ob es sich um lizenzpflichtige Tätigkeiten handelt oder nicht.

Besonders erstaunt waren wir, als ein anderer in der Technik aktiver Berufsverband, zum Ende des vergangenen Jahres für sich öffentlich in Anspruch genommen hat, der erste und einzige Berufsverband zu sein, der sich um die Belange der Lizenzinhaber innerhalb der Technik kümmere. Während wir, die Vereinigung Luftfahrt e.V., auf diesem Gebiet ein jahrelanges, nationales als auch internationales Engagement vorweisen können, bleibt dieser Berufsverband den Kolleginnen und Kollegen in der Lufthansa Technik den Beleg für ihre sachliche und fachliche Kompetenz zu diesem Thema bislang schuldig.

Zersplitterung nützt zunehmend Lufthansa...

Wachsen in unserem Unternehmen Berufsverbände, Vereinigungen und Interessengemeinschaften mit dem Versprechen, alles besser machen zu können als VL und ver.di, wie Pilze aus dem Boden, so haben sie bisher den Menschen in diesem Unternehmen die wichtigste und fundamentalste aller Fragen nicht beantwortet:

Wie wollen sie ihre Forderungen und die Interessen der Belegschaft gegenüber der Geschäftsleitung eigentlich durchsetzen?

Es mag für einzelne ein Vorteil sein, die Unzufriedenheit in einigen Bereichen auszunutzen und mit großmundigen Versprechungen Mitglieder zu werben und für sich selbst Mandate in den Betriebsräten zu erringen. Doch diesen Versprechungen müssen irgendwann auch Taten und Ergebnisse folgen. Kommen diese dann aber nicht, wird die Unzufriedenheit nur größer, die Belegschaft splittet sich immer weiter auf und das Ergebnis ist dann die totale Schwächung der Mitarbeitervertretungen in den Betriebsräten und am Tariftisch.

...und schwächt Arbeitnehmer-Tarifpolitik

Unser aller Ziel muss es sein, eine weitere Spaltung der Belegschaft in unserer Lufthansa zu verhindern, denn Sie alle, liebe Kolleginnen und Kollegen, haben es in der Hand, den Druck auf den Vorstand auszuüben, den Ihre ehrenamtlichen Vertreter in den Betriebsräten und der Tarifkommission benötigen, um unser aller berechtigten Interessen gegenüber der Geschäftsleitung durchzusetzen.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß bei der Lektüre unserer VL-Info. Bleiben Sie kritisch!

Mit kollegialen Grüßen

**Der Bundesvorstand
der Vereinigung Luftfahrt e.V.**



A.R.T.E. wird TGL

Berufsverband A.R.T.E. hat sich in „Technik Gewerkschaft Luftfahrt - TGL“ umbenannt

Der im September 2002 gegründete Berufsverband A.R.T.E. hat sich nun im Dezember 2010 nach acht Jahren per Mitgliederbeschluss in „Technik Gewerkschaft Luftfahrt - TGL“ umbenannt. Damit begibt sich der fünfköpfige Vorstand unter Manfred Hierold auf einen mutigen Alleingang. Es wird aber zukünftig sicher nicht genügen, lediglich den Namen zu ändern und ein paar allgemeine Formulierungen zur Tarifarbeit in die Satzung aufzunehmen.

Erneut ehrgeizige Ziele

Überraschend anmaßend erscheint die Begründung für diesen Schritt auf der Homepage: „TGL ist die einzige Gewerkschaft, die das technische Personal gem. EASA Regularien Teil 66 in der zivilen Luftfahrt und damit deren Sonderinteressen vertritt. ... Die Bezahlung soll angemessen und tariflich geregelt sein. Wir wollen Lizenzen schaffen bzw. erhalten und Arbeitsplätze sichern.“ Das hat ja bisher auch noch niemand gemacht?!

Eigene Tarifverträge im Alleingang?

Ganz neu bei A.R.T.E. oder jetzt TGL ist auch die Zielsetzung „Langfristig möchten wir eigene Tarifverträge für unsere Mitglieder aushandeln.“ nicht. Das wird den Mitgliedern doch schon seit 2002 erfolglos versprochen.

Manfred Hierold ist zwar Betriebsratsvorsitzender bei der LHT in Frankfurt, aber er ist es ja in einer Koalition A.R.T.E., ver.di und VL! Das Gremium agiert also mit dem gebündelten Fachwissen der Betriebsräte, auch und besonders in seinen Ausschüssen und mit deren Vorsitzenden aus allen drei Organisationen.

Konkurrenzvakuum im Lufthansa-Konzern

Der Zusammenschluss von ÖTV und DAG und anderen Gewerkschaften zu ver.di hat seit 2000 offensichtlich ein Konkurrenzvakuum im Lufthansa-Konzern hinterlassen, das viele Kleinorganisationen seither zu füllen versuchen. VB, A.R.T.E., Mitarbeiter für Mitarbeiter, um nur einige zu nennen, sammeln seither Mitglieder mit dem Slogan „Wenn wir mal dran sind, machen wir alles besser als ver.di und VL“. Bisher brauchten sie diesen Beweis nicht antreten.

Zukünftig Tarifkooperationen!?

Der VL-Vorstand vertritt weiterhin die Meinung, dass A.R.T.E. sich die Tariffähigkeit in der mehrfach angebotenen Zusammenarbeit mit der Vereinigung Luftfahrt in Kooperation mit ver.di hätte sichern können. Eine solche gemeinsame Stärke und Bündelung der Kräfte der Bodenmitarbeiter, zu der wir auch alle anderen Organisationen im Konzern einladen, wäre der richtige Weg, die Interessen der Beschäftigten in der Technik und anderen Bereichen durchzusetzen. Wir bieten die Plattform dazu an.

Werner Langendörfer



Take it to the limit

... systembedingter Kollaps vorprogrammiert!

Warum etwas Schnee ausreicht, um den kompletten Verkehr aus dem Tritt zu bringen.

Leise rieselt der Schnee. In diesem Jahr vielleicht früher als sonst, aber eigentlich nicht so arg unnorm für einen Winter. Offenbar hatten sich schon einige auf die Versprechungen der Klimaforscher verlassen, wonach es nie wieder kalte Winter geben würde.



Winterwetter im Winter?

Wer also dieser Tage mit Auto, Eisenbahn oder Flugzeug unterwegs war, der konnte viele Geschichten erzählen. Die Medien - leidend an der „Immerschlimmerritis Krankheit“ - war denn auch dankbar für so viel Stoff. Wo es früher einfach nur mehr oder weniger stark „geschneit“ hatte, ist heute regelmäßig vom „Schneechaos“ die Rede. Und natürlich müssen Schuldige gefunden werden: Schuld ist natürlich nicht der Schnee, der

gemäß den Behauptungen der Klimaforscher gar nicht da sein sollte, sondern die Behörden, der Staat. Zu wenig Notfallpläne, zu wenig Streusalz, zu lasche Vorschriften für die Bereifung von LKW im Winter, usw.

Systeme am Limit

Ist es aber nicht vielmehr so, dass hier ein System vom Schnee getroffen wird, welches schon länger ganzjährig „am Limit fährt“?

Reisen mit dem Flugzeug über hunderte, ja tausende von Kilometern, nur um einen vielleicht ein- oder zweistündigen Termin wahrzunehmen, gehören zum Alltag. Allen warnenden Rufen von Airline-Chefs zum Trotz, wonach Videokonferenzen und anderer medialer Schnick-schnack, die Reisetätigkeit arg beschneiden würde, gibt es heute nicht wenige Manager, die an vier von fünf Wochentagen das Flugzeug besteigen.

Dieses Verhalten setzt sich im privaten Bereich weiter fort und der kurze Flug, „mal eben rasch“ übers Wochenende nach Moskau oder Rom, wird bei vielen zur Norm.

Mobilität im Grenzbereich...

Diese Dauermobilität wird natürlich erst finanzierbar, wenn die notwendige Infrastruktur (Bahnen und Flugzeuge) optimal ausgelastet und eingesetzt werden. Wenn von einem Verkehrssystem verlangt wird, dass es bei der Überwindung von kompletten Ozeanen oder Kontinenten zu keiner auch nur Minuten großen Verspätung kommen darf, muss es geradezu zwingend im Grenzbereich arbeiten.

Und dieser Bereich lässt keine Toleranzen mehr zu. Die kleinste Störung (zu „langsam“ versprühtes Enteisungsmittel, eingefrorene Weichen, usw.) bringt das System sofort aus dem Tritt. Wiederholen sich diese Störungen - was dann üblich ist - bricht es zusammen.

...systembedingter Kollaps vorprogrammiert

So ist es also nicht verwunderlich, dass ein gewöhnlicher Winter das im Grenzbereich arbeitende System in den Kollaps führt.

Wir sollten also weder auf Behörden, Staat oder gar Wetter böse sein und einfach anerkennen, dass „es so ist, wie es ist“. Der nächste Sommer kommt bestimmt.

Werner Zidina



Mindestlohn

Mindestlohn DGB Aktionstag

Begrenzung und Vergütung der Leiharbeit nicht nur im LH-Konzern, sondern zunehmend ein gesamtgesellschaftliches Thema!

Um der Ausuferung der Zeitarbeit Grenzen zu setzen, wurde in der zurückliegenden Tarifrunde der Einsatz von Leiharbeitskräften begrenzt. Die Höchsteinsatzquote, gemessen an der Gesamtbelegschaft, wurde tariflich auf 12,5% festgelegt.

Ebenso wurde die maximale Einsatzzeit im Entleihbetrieb auf maximal 2 Jahre vereinbart. Eine Übernahme in eine unbefristete LH- oder LHT-Einstellung wird vorrangig - bei gleicher Eignung - vor anderen externen Bewerbern geprüft. Ausgenommen davon ist die Übernahme von Auszubildenden bzw. ihre vorübergehende Beschäftigung im Verleihbetrieb „Aviation Power“.

Um Leiharbeit weiter auf ein notwendiges Minimum zu beschränken, muss die gleiche Bezahlung – equal pay – sowohl auf die politische, als auch auf die tarifpolitische Agenda. Bei Airbus-Industries gelten schon seit Jahren für Stammbeschäftigte und Leiharbeiter gleiche Entlohnungsbedingungen!

Lohndumping wird schwerer

Das Bundesarbeitsgericht hat Dumpinglöhnen in der Zeitarbeitsbranche einen Riegel vorgeschoben. Es sprach der Tarifgemeinschaft Christlicher Gewerkschaften – die auch zur Aufsichtsratswahl der LHT angetreten waren – für Zeitarbeit und Personalserviceagenturen (CGZP) die Tariffähigkeit ab (1 ABR 19/10). Damit sind die Tarifverträge für 280.000 Leiharbeiter in Deutschland ungültig. Sie schreiben Dumpinglöhne von teils für unter fünf Euro die Stunde fest. Das wollten die Gewerkschaft ver.di und das Land Berlin nicht hinnehmen, zogen gemeinsam vor das Gericht – und gewannen auch in letzter Instanz.

Das Urteil kann weitreichende Folgen haben: Betroffene können vor dem Arbeitsgericht Lohnnachzahlungen in teils beträchtlicher Höhe einklagen. Nach dem Gesetz müssen Leiharbeiter genauso bezahlt werden, wie reguläre Mitarbeiter des Betriebs, in dem sie eingesetzt werden, sofern es keinen gültigen Tarifvertrag für Zeitarbeiter gibt. Zudem können Renten-, Kranken- und Arbeitslosenversicherungsträger von den Verleihern Nachzahlungen in Höhe von geschätzt zwei Milliarden Euro fordern.



Am 24. Februar 2011 ruft der DGB zu einem Aktionstag gegen prekäre Beschäftigung und Leiharbeit und für einen gesetzlichen Mindestlohn auf.

„Der gesetzliche Mindestlohn ist längst überfällig!“

Der DGB hat erklärt, den 24. Februar 2011 zu einem Aktionstag gegen prekäre Beschäftigung und Leiharbeit zu machen. Die VL unterstützt das Vorhaben, erneut die Diskussion über einen bundesweiten, gesetzlichen Mindestlohn in die Öffentlichkeit zu tragen.

Vor dem Hintergrund der so genannten Arbeitnehmerfreizügigkeit für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aus den Beitrittsstaaten zur Europäischen Union vom 1. Mai 2004, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Slowakei, Slowenien, der Tschechischen Republik und Ungarn, die ab 1. Mai 2011 uneingeschränkt angewendet

werden wird, erhält diese Forderung eine zusätzliche Dringlichkeit.

Die Arbeitnehmerfreizügigkeit ist ein Schritt auf dem Weg zu einem gemeinsamen Europa. Damit aus diesem Schritt ein guter Schritt für die Beschäftigten wird, brauchen wir ab dem 1. Mai 2011 für alle beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die in Deutschland arbeiten, einen allgemein verbindlichen gesetzlichen Mindestlohn.

Die veröffentlichte Arbeitslosenstatistik verstellt den Blick darauf, dass es sich bei dem Zuwachs der versicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnisse überwiegend nicht um Normalarbeitsverhältnisse handelt. Auch deshalb ist ein flächendeckender gesetzlicher Mindestlohn in Deutschland unbedingt erforderlich.

VL-Redaktion

Nach Redaktionsschluss

Mindestlohn für Leiharbeiter

Der Vermittlungsausschuss aus Bund und Ländern hat sich in den frühen Morgenstunden des 21. Februar auf einen Kompromiss zu Hartz IV geeinigt. Zu diesem Forderungspaket gehörte auch die Festlegung von Lohnuntergrenzen in der Leiharbeit, der Weiterbildung und im Wachgewerbe und betrifft etwa 1,2 Millionen Arbeitnehmer.

Für ca. 1 Million Beschäftigte in der Zeitarbeit führt die Bundesregierung auf Antrag der Tarifvertragsparteien im Arbeitnehmerüberlassungsgesetz auf der Grundlage der tariflich vereinbarten Mindestlöhne eine Lohnuntergrenze auch für verleihfreie Zeiten ein. Sie soll ab 1. Mai 2011 gelten.

Durch Aufnahme des Wach- und Sicherheitsgewerbes in das Arbeitnehmerentsendegesetzes

werden die rechtlichen Voraussetzungen für einen Mindestlohn geschaffen.

Die Bundesregierung wird auch für die Beschäftigten in der Aus- und Weiterbildung die Voraussetzungen für einen Mindestlohn schaffen.

Die Finanzierung der durch den Hartz IV Kompromiss entstehenden Milliardenlücke will der Bund u.a. durch schrittweise Reduzierung der Zuschüsse zur Bundesagentur für Arbeit um 4 Milliarden erreichen.

Die endgültige Zustimmung des Bundesrates zur Hartz IV Neuregelung steht in den nächsten Tagen an.

VL-Redaktion

DLH-Konzern

Neue Vorstände im DLH-Konzern

Der Konzern-Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 22. September 2010 die Entscheidung über die zukünftige Führungsmannschaft des Lufthansa-Konzerns getroffen und am 6. Dezember 2010 die Geschäftsverteilung neu geordnet.

Wolfgang Mayrhuber in den Ruhestand verabschiedet

Wolfgang Mayrhuber ist am 17. Dezember 2010 in Frankfurt mit 63 Jahren nach 40 Jahren vielfältiger Tätigkeiten und nach fast 8 Jahren als Vorstandsvorsitzender des Konzerns im großen Rahmen in den Ruhestand verabschiedet worden. Mit ihm geht auch die 20jährige Ära von „Technikern“ an der Konzernspitze vorerst zu Ende. Für die Vereinigung Luftfahrt e.V. hat ihm Werner Zielina zum Abschied eine Sondertitelseite der VL-Info überreicht.

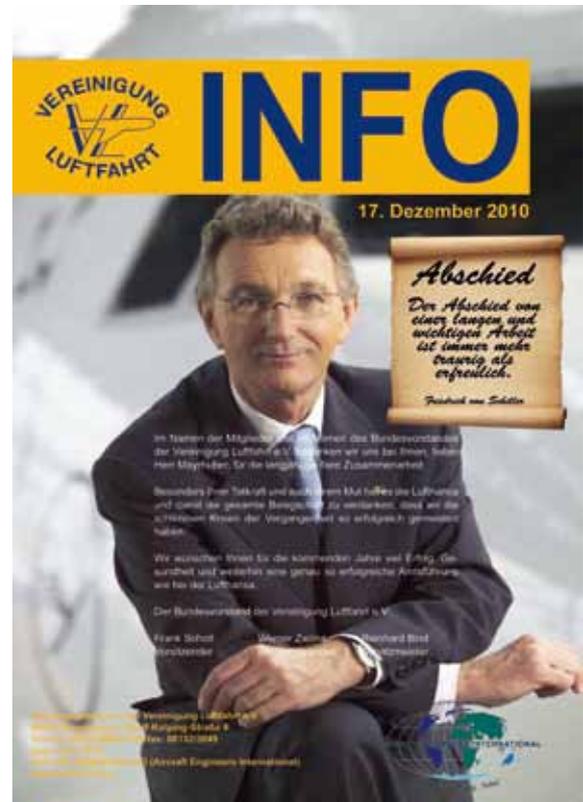
Zum 1. Januar 2011 wurden in der Folge einige Vorstandsämter neu besetzt:

Christoph Franz

Christoph Franz (50) ist neuer Lufthansa-Konzernchef. Er ist Wirtschaftsingenieur und war bereits von 1990 bis 1994 bei Lufthansa tätig. Nach einigen Jahren bei der Deutschen Bahn wurde er 2004 Chief Executive Officer der Swiss. Seit Juni 2009 war er stellvertretender Vorstandsvorsitzender des Konzerns und Vorsitzender des Passage-Vorstands.

Carsten Spohr

Carsten Spohr (43) wechselte vom Vorstandsvorsitzenden Lufthansa Cargo (seit 2007) als Ressortleiter Lufthansa Passage in den Konzernvorstand und übernimmt auch den Vorsitz im Passagevorstand, dem er auch schon von 2004 bis 2007 angehörte. Carsten Spohr ist Diplom-Wirtschaftsingenieur und Pilot.



Ulrich Garnadt

Ulrich Garnadt (53), seit 2007 im Passagevorstand zuständig für Passagier-Service und Hub-Management, wurde nach Zustimmung des Aufsichtsrats der LCAG neuer Vorstandsvorsitzender der Lufthansa Cargo. Er begann seine Karriere als Luftverkehrskaufmann.

Thierry Antinori

Am 1. Dezember 2010 hat der Aufsichtsrat von Austrian Airlines Thierry Antinori (49), bislang DLH-Passage-Vorstand „Marketing und Vertrieb“, mit Wirkung vom 1. April 2011 zum Vorstandsvorsitzenden des Unternehmens berufen.

VL-Redaktion

DLH-Passage

DLH-Passagevorstand neu geordnet

Carsten Spohr (43), neuer Ressortleiter Lufthansa Passage im Konzernvorstand und Vorsitzender des Passagevorstands, hatte am 6. Dezember 2010 dem Aufsichtsrat eine neue Struktur und teilweise Neubesetzung des DLH-Passagevorstands vorgestellt, die ab 1. April 2011 gelten wird.



Dr. Roland Busch (47) behält das unveränderte Ressort „Finanzen und Personal“ mit der Leitung der HR-Bereiche (inklusive Tarifpolitik) und der Verantwortung für die Passage-IT.



Kay Kratky (52) ist seit 1979 bei Lufthansa. Er war Trainingskapitän B747 und Kapitän auf MD11 bei der LCAG. Zuletzt war er seit 2008 Geschäftsführer Jade Cargo International. Er wird als neues Mitglied das Ressort „Frankfurt und Flight Operations“ übernehmen.



Thomas Klühr (48), ebenfalls neu in den DLH-Passage-Vorstand berufen, wird das Ressort „München und Direct Service“ führen. Der Diplomkaufmann war Leiter „Hub-Management München“, leitete parallel dazu das Projekt „Climb 2011“ und führte seit Januar 2011 kommissarisch das derzeitige Ressort „Hub-Management und Passagier-Service“.



Jens Bischof (45), Diplom-Betriebswirt und seit 1990 bei Lufthansa, übernimmt als drittes neues Mitglied das umgestaltete Ressort „Vertrieb und Erlösmanagement“. Er ist seit 2006 Leiter „Area Management Amerika“ und war zuvor für die Integration der SWISS verantwortlich.



VL-Redaktion

Leiharbeiter in Deutschland

Ein Segen oder doch ein Fluch der modernen Zeit?

Was vor einigen Jahren noch undenkbar schien, gehört heute zum alltäglichen Bild in der Gesellschaft.

Das unter der Regierung Schröder verabschiedete Gesetz, das mit sozialpolitischen Grundhaltungen überhaupt nichts mehr zu tun hatte, öffnete einer ganzen Beschäftigungswirtschaft die ungeahnte Möglichkeit, Menschen wie Handelsgut zu verschieben. Wie lässt sich volkswirtschaftlich vertreten, dass Menschen keiner geregelten Beschäftigung mehr nachgehen können und von Beginn des Arbeitslebens bis zum Renteneintrittsalter im Arbeitsverleihsegment wie Ware behandelt werden dürfen? Wo bleibt die Identifikation mit dem Unternehmen?

Wer profitiert, wer verliert und wie sehen unterschiedliche Blickrichtungen aus?

Klaus Meyer, Ingenieur, jung, ledig und hoch flexibel (Name von der Redaktion geändert), genießt die Leiharbeit in vollen Zügen. Heute Hamburg, morgen München, dann 3 Monate Toulouse!

Meyer findet es toll, dass er nicht statisch in ein Korsett gepresst wird und tagein, tagaus, immer im gleichen Alltagstrott, jahrzehntelang derselben Arbeit nachgehen muss.

Der junge Ingenieur genießt diese Freiheit und die Vielfältigkeit ungemein - noch!!

Im Gegensatz zu Meyer, hat der Großteil der Menschen im Arbeitsverleihsegment das Ziel vor Augen, ihre Lebensabläufe und Zukunftsperspektiven zu entwickeln und die Familiengründung deutlich in den Focus zu rücken und auf die Bedürfnisse eines „normalen“ Lebens auszurichten.

Was macht eigentlich ein Unternehmen bzw. eine Abteilung aus?

Sind es die Gebäude, die Möbel, die Produktionsmittel oder gar der Chef, oder doch die Mannschaft,

die mit ihrem täglichen Tun und Handeln ein Unternehmen nach außen hin repräsentiert.

Wo bleiben Perspektiven und Zukunftsaussichten?

In täglichen Gesprächen mit Leiharbeitnehmern stellen wir immer wieder fest, dass Perspektiven und Zukunftsaussichten in unserem Unternehmen auf der Wunschkala der Kolleginnen und Kollegen von Verleihfirmen ganz oben rangieren.

Wie an einem Beispiel aus der Technik HAM zu berichten ist, kommt die Übernahmepolitik deutlich in die Kritik, da auch langjährige und gut ausgebildete Menschen in Schlüsselpositionen nicht übernommen wurden.

So auch ein Ingenieur, der seit 8 Jahren an LHT ausgeliehen ist. Er orientierte sich auch auf dem freien Arbeitsmarkt, da er trotz seiner Schlüsselstellung im Betrieb LHT kein qualifiziertes Übernahmeangebot bekommen hatte.

Dieser gut ausgebildete Mensch ging nun dem Unternehmen verloren!

Denn kaum hatte er seine erste Bewerbung geschrieben, empfing ihn schon das neue Unternehmen mit offenen Armen und bot ihm die lang ersehnte Möglichkeit, die er sich eigentlich in unserem Hause erhofft hatte.

Bei überdurchschnittlicher Bezahlung, guten sozialen Leistungen und Arbeiten in einem schönen Team, wurde er nach der Probezeit im neuen Unternehmen auch gleich in ein unbefristetes Arbeitsverhältnis übernommen.

Jetzt hat er endlich das, was er so sehnlichst vermisst hatte, nämlich eine Anstellung mit Perspektive und stabiler Zukunft für sich und seine Familie.

Jörg Deitze

Rentner und ATZ'ler

Mitgliedschaft in der VL als Rentner oder im Freizeitblock der ATZ

Liebe Kolleginnen und Kollegen, die Vereinigung Luftfahrt hat sich im letzten Jahr sehr intensiv in einer Vorstandssitzung mit dem Thema Betreuung unserer „Rentner und Altersteilzeitler“ beschäftigt. Man war sich sehr schnell einig, dass hier Änderungen von Nöten sind und hat mich noch in derselben Vorstandssitzung zum Leiter der Arbeitsgruppe Senioren gewählt.

Persönliche VL-Info per Post

Wie Sie als Rentner / ATZ'ler sicherlich schon festgestellt haben, ist Ihnen Ihre persönliche VL-Info nun regelmäßig auf dem Postwege zugegangen und Sie wurden damit über aktuelle Themen rund um die Lufthansa versorgt.

Das soll aber noch nicht alles sein!

Wir wollen in der Zukunft versuchen, Treffen zu organisieren, um Sie vor Ort mit Betriebsräten, Aufsichtsräten, oder VL-Vorstandsmitgliedern zusammenzubringen, um mit ihnen aktuelle, oder für Sie interessante Themen zu diskutieren. Dieses werden wir standortbezogen mal in Frankfurt oder Hamburg veranstalten.

Reduzierter Beitrag

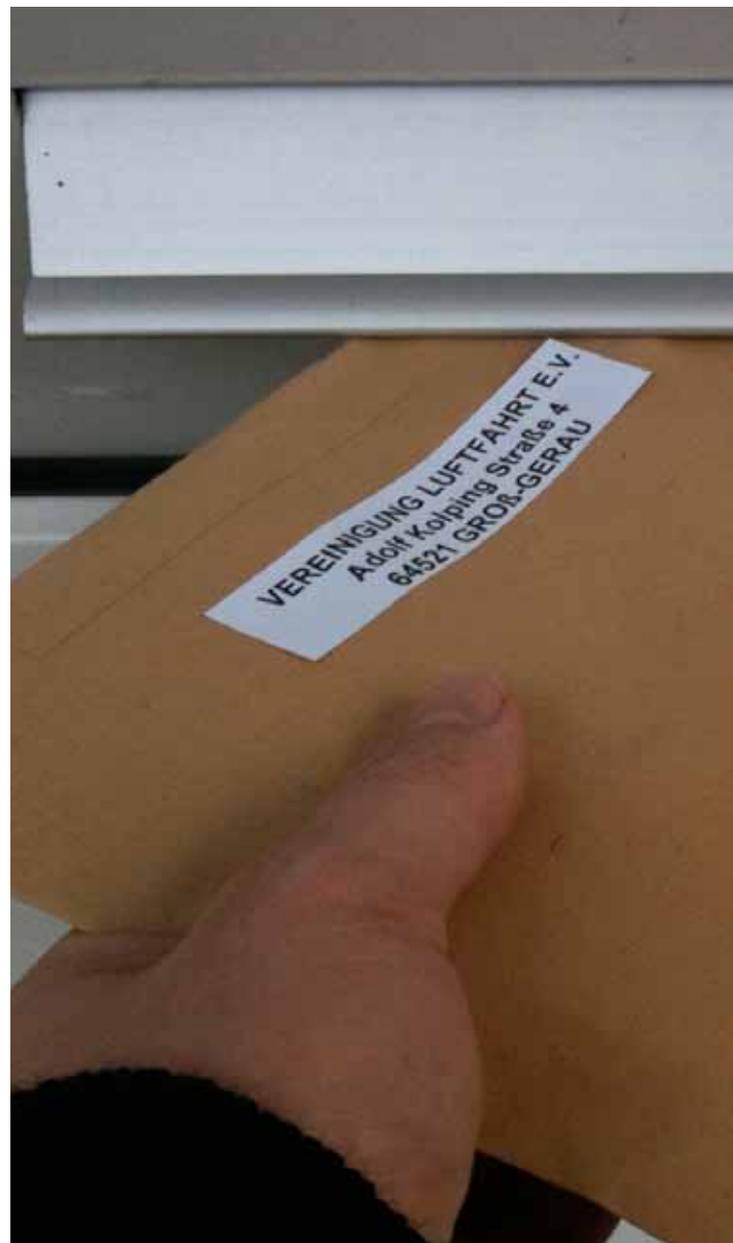
Die Vereinigung Luftfahrt betreut heute schon ca. 110 Rentner / ATZ'ler. Die Zahl derer, die mit uns auch nach ihrem Ausscheiden aus der LH/LHT, weil sie in die Rente gehen oder in den Freizeitblock der ATZ wechseln, aktiv verbunden bleiben wollen, möchten wir gerne erhöhen. Sie können als Rentner zu einem reduzierten monatlichen Beitrag von 1/2 Prozent Ihrer Renteneinkünfte Mitglied der VL oder in der Doppelmitgliedschaft VL/ver.di bleiben.

Sprechen Sie mit Ihren Kolleginnen und Kollegen, die noch nicht Mitglied der Vereinigung Luftfahrt sind, ob sie nicht trotzdem gerne in ihrem Ruhestand oder Freizeitblock sowohl in die VL eintreten

und die Gewerkschaftsarbeit der VL weiterhin ideell, politisch und finanziell unterstützen möchten. Selbstverständlich werden sie von uns mit aktuellen Informationen versorgt.

Auf diesem Wege wünsche ich Ihnen/Euch allen einen guten und vor allen Dingen gesunden Verlauf des neuen Jahres und würde mich freuen viele von Ihnen/Euch auf einem Treffen wiederzusehen.

Thomas Willroth



Unsere Rita

25 Jahre Rita Rauchhaus



Zweite Bürokraft gesucht...

Anfang 1986 hatte der damalige VL-Vorsitzende Hans Schucker seinen Stellvertreter Werner Langendörfer beauftragt, unserer Sekretärin Erika Bohl eine zweite Kraft an die Seite zu stellen, die auch ihre Nachfolge antreten könne.

Nach einer Reihe von Bewerbungsgesprächen hat er dem Vorsitzenden eine junge Frau zur Anstellung empfohlen – und er hat Rita Klähne für unsere Bürobetreuung, damals noch in Kels-terbach, ab 22. Februar 1986 mit Büroaufgaben betraut. Ihr „offizieller“ Arbeitsvertrag galt dann ab 1. Mai 1988.

Anfangs noch mit Stenoblock...

...hat Rita alle Höhen und Tiefen der VL mit durchlebt, Protokolle geschrieben, die Mitglieder-datei geführt und unseren Mitgliedern am Telefon oder per Brief beratend zur Verfügung gestanden. Zwi-

schenzeitlich hatte sie auch geheiratet und ist seit-her allen besser als Rita Rauchhaus bekannt.



Rita hat in ihrer nun 25jährigen Zugehörigkeit mit den Herren Schucker, Langendörfer, Zielina und jetzt Schott mehr VL-Vorsitzende erlebt, als so manches Mitglied.

Wir gratulieren Rita herzlich zu diesem Jubiläum und wünschen ihr für die Zukunft in der VL und in der Familie viel Glück und Gesundheit.

Der Bundesvorstand



Beitrittserklärung

Hiermit erkläre ich meinen Beitritt als Mitglied und erkenne die Satzung der Vereinigung Luffahrt an

Name: _____
PLZ: _____
Strasse: _____
Geb.-Datum: _____
Beschäftigt als: _____
Betrieb: _____
Eintritt ab: _____

Vorname: _____
Wohnort: _____
Hausnummer: _____
Telefonnummer: _____
E-Mailadresse: _____
Dienststelle: _____
Beitragshöhe: _____

Beitragsverhältnis: VL 1/4 Ver.di 3/4

Unterschrift



Beitrittserklärung

Hiermit erkläre ich meinen Beitritt als Mitglied und erkenne die Satzung der Ver.di an

Name: _____
PLZ: _____
Straße: _____
Geb.-Datum: _____
Beschäftigt als: _____
Betrieb: _____
Eintritt ab: _____
Krankenkasse: _____

Vorname: _____
Wohnort: _____
Hausnummer: _____
Telefonnummer: _____
EMailadresse: _____
Dienststelle: _____
Beitragshöhe: _____

Beitragsverhältnis: Ver.di 3/4 VL 1/4

Unterschrift

Ich bitte den Beitrag VL/Ver.di mittels Lastschrift monatlich/vierteljährlich von dem Girokonto/
/Postscheckkonto abzubuchen und erteile hierzu - jederzeit durch mich widerruflich - Vollmacht.

Kontonummer _____
in: _____
Kontoinhaber: _____

bei: _____
BLZ: _____
Datum: _____

Unterschrift

Impressum:

Die VL-Info ist ein Informationsblatt der Vereinigung Luffahrt für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Luffahrt.
Die VL-Info erscheint unregelmäßig in einer Auflage von 3500 Exemplaren. Angestrebt wird eine viermalige Ausgabe pro Jahr.
Redaktionsleitung: Werner Zielina,
Redaktion: Reinhard Bind, Heinz-Werner Langendörfer, Anke Hess, Frank Schott, Detlev Witt, Jörg Thaysen, Björn Stoll
Adresse: Vereinigung Luffahrt 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 Groß-Gerau: VR 50912
Druckerei: let's communicate, Oliver Lemanski, Elbchaussee 28, 22765 Hamburg, Tel: 040/85502841, www.letscommunicate.de

Auslagerung...

Dezentrale Stationen vor der Auslagerung - der Anfang vom Ende für alle?

Am 12. Januar 2010 stellte der Lufthansa Vorstand der ver.di-Tarifkommission ein Maßnahmenpaket vor, das mithelfen sollte, die zur damaligen Zeit herrschende „strukturelle Krise“ zu bewältigen. Die in diesem Papier vorgestellten Forderungen der Geschäftsleitung waren nichts anderes, als die Absenkung bestehender Tarife.

Zuerst die Verdichtung der Arbeitsprozesse!

Die zum Teil sehr heftige Reaktion der ver.di-Verhandlungskommission hätte der Geschäftsleitung eigentlich vor Augen führen müssen, dass kein einziger Punkt der vorgelegten „Giftliste“ seitens der Beschäftigten erfüllt werden wird. Im Gegenteil: Anstatt den Mut zu haben, mit diesen Forderungen vor die Belegschaft zu treten und den scheinbar nicht enden wollenden Wunsch nach Eingriffen in die Tarifbestände selbst zu erklären, forderte Lufthansa die ver.di-Tarifkommission auf, die Notwendigkeit dieser Maßnahmen zu erkennen und in der Belegschaft hierfür um Verständnis zu werben. Bis zum heutigen Tage haben sich die ehrenamtlichen Verantwortlichen am Tariftisch geweigert, die Aufgabe des Vorstandes zu übernehmen und den Kolleginnen und Kollegen zu erklären, dass mit der Aussage „unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind ein wertvoller Bestandteil, um das Unternehmen auf Erfolgskurs zu halten“, eigentlich gemeint ist: Wertvoll heißt, ihr seid uns zu teuer, eure Kosten schmälern unseren Gewinn und in Wahrheit wollen wir euch loswerden, wo immer wir können.

...dann Aufweichung der Betriebsvereinbarungen!

Polemik? Übertreibung? Schwarzseherei? Wohl kaum, wenn man sich die Entwicklung im Lufthansa-Konzern in den vergangenen Jahren bis heute anschaut:

Lufthanseaten, die sich um das Gebäudemanagement gekümmert haben, wurden in die LGM übergeführt, zu abgesenkten Tarifbedingungen

natürlich! Als das dann noch nicht genug war, kam die Überführung zu Hochtief: Auch zu teuer, und heute sieht man von den betroffenen Kolleginnen und Kollegen, zumindest am Standort Frankfurt, niemanden mehr.

Das Callcenter in Kassel: zu teuer! Also: Absenkung der Tarifbedingungen um ca. 25%, nach 4 Jahren immer noch zu teuer, also musste Kassel geschlossen werden.

Weight and Balance in Frankfurt: zu teuer! Also: Verlagerung der Aufgaben nach Kapstadt!

LSG: schon immer, trotz Gewinnen, zu teuer! Derzeit wird noch immer darüber verhandelt, wie die Kolleginnen und Kollegen dort einen Beitrag in vielfacher Millionenhöhe zur Wettbewerbssicherung leisten könnten.

Lufthansa Technical Logistic (LTL): zu teuer! Also: Verlagerung der Aufgaben in die extra dafür neu gegründete Lufthansa Technical Logistic Services (LTLS) unter abgesenkten Tarifbedingungen.

Die Kolleginnen und Kollegen auf den Stationen, der erste und damit wichtigste Kontakt für unsere Kunden: zu teuer! Also werden immer mehr Check-In Automaten aufgestellt.

Und jetzt?

Die Stationen Bremen, Hannover, Köln und Nürnberg: zu teuer! Aber wie soll der Vorstand hier nun vorgehen? ver.di hat dem Wunsch des Arbeitgebers, die Kosten zu Lasten der Beschäftigten weiter zu senken, bereits am 12. Januar 2010 eine klare Absage erteilt, die örtlichen Betriebsräte im Rahmen späterer Gespräche ebenso.

...dann Absenkung der Tarifverträge!

Also versucht man einen Weg, der gegen alle Regeln des Betriebsverfassungsgesetzes und des Tarifrechts verstößt:



Am 11. Januar 2011 legte die Geschäftsleitung dem Gesamtbetriebsrat der Deutschen Lufthansa AG einen Maßnahmenkatalog zum Erhalt der Arbeitsplätze auf den dezentralen Stationen vor. Dieses Gremium möge auf die ver.di-Geschäftsfeldtarifkommission einwirken, nun doch endlich der tariflichen Maßnahme zuzustimmen, dass Professionalitätigkeiten zum Basicgehalt durchgeführt werden können. Ein einmaliger Vorgang in der Tarifgeschichte der Deutschen Lufthansa AG!

Weiterhin soll die Regelung über die Vergütung von Schichtverlegungen (VdS) in der Lufthansa AG im Sinne der Geschäftsleitung ausgelegt und damit billiger gemacht werden. Dies ist der Versuch, die Betriebsräte zu einem Eingriff in den Manteltarifvertrag zu bewegen, der für alle Geschäftsfelder gleichermaßen gilt!

...dann Fremdvergabe!

Und schließlich wird versucht, den Gesamtbetriebsrat zu Zugeständnissen zu bewegen, die eine weitere Flexibilisierung der Arbeitszeit sowie Schicht- und Dienstplangestaltung zum Ziel haben. Ein eindeutiger Versuch, die örtliche Mitbestimmung auszuhebeln!

Also noch mal die Frage: Polemik? Übertreibung? Schwarzseherei?

Keinesfalls! Niemand ist vor der Sparwut des Vorstandes auf Dauer sicher, nicht auf den Hubs der Passage, noch in irgendeinem anderen Geschäftsfeld des Lufthansa Konzerns.

War es doch bisher für viele, gerade in der Passage und hier vor allem auf dem Hub Frankfurt, sehr bequem, andere während Tarifauseinandersetzungen für sich kämpfen und streiken zu lassen, so muss an dieser Stelle eindeutig gesagt werden:

Wollen wir den dezentralen Stationen helfen und weitere Angriffe auf die Belegschaft – auch auf den Hubs – verhindern, muss die derzeitige Zersplitterung der Belegschaft in viele kleine Gruppierungen jetzt beendet werden!

...dann Auslagerung und Verkauf!

Auch sollten so Manche endlich aufhören, voller Neid auf die Erfolge der Kolleginnen und Kollegen des Cockpits zu schauen und deren Erfolge als Grund dafür zu nutzen, auf die Tarifpartner am Boden einzudreschen. Vielmehr sollten sie von ihnen lernen:

Nur ein hoher Organisationsgrad in einer starken Gewerkschaft führt auf Dauer zum Erfolg.

Oder geschlossene Gegenwehr?

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, denken Sie doch mal vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Fakten über eine Mitgliedschaft nach.

Würde es den Lufthansa-Vorstand nicht wesentlich mehr beeindrucken, wenn bei der kommenden Tarifrunde im Januar 2012 alle Beschäftigten aus allen Standorten der Bundesrepublik gemeinsam für die berechtigten Forderungen kämpfen, ihren Unmut laut artikulieren und dies nicht nur den Mandatsträgern in den Gremien überlassen, wie im Januar 2010 und 2011?

Wenn wir gemeinsam die Angriffe auf die Kolleginnen und Kollegen der dezentralen Stationen abwehren, kämpfen wir auch gleichzeitig für unsere Arbeitsplätze auf den Stationen und Hubs, die heute NOCH nicht betroffen sind!

Frau & Schott

„Das Letzte“

Lufthansa Wundertüte

Die Inhalte der Wundertüten sind meist unscheinbar, enthalten häufig zumindest eine Überraschung und wecken stets den Wunsch nach einer Weiteren. Im Falle der Januarlohnwundertüte kamen von Lufthansa mit vorweihnachtlich angekündigtem Glockengeläut – Abrakadabra – nun unerwartet 700€ zur Ausschüttung.



Spenderherzen und...

Das Jahr 2010, das ja laut Herrn Mayrhuber „mit besonderen und vielfältigen Widrigkeiten begonnen hatte, und das wir dennoch mit einem kaum für möglich gehaltenen guten Ergebnis abschließen“ (Lufthansat 17.Dezember 2010) hat die Spenderherzen der LH-Vorstände wider aller Erwartungen weit geöffnet.

Welch Wunder: Alles ohne tarifpolitischen Druck und Erwähnung im Ergebnisbeteiligungs-Tarifvertrag... der kurz zuvor im November in der abschließenden „Redaktionsverhandlung“ zum Abschluss kam. Ver.di-Kredo nach Abschluss einer zweijährigen 0-Runde: „Es ist uns gelungen, angekündigte Eingriffe in bestehende Tarifverträge abzuwehren“... „Wir werden die Entwicklung sorgfältig beobachten und daraus unsere Schlüsse ziehen“. Man zog.

...unmissverständliche Aufforderungen...

Der LH-Vorstand wurde, verstärkt durch Frank Bsirske auf der Betriebsversammlung der LH Technik in Hamburg, wegen der guten wirtschaftlichen Entwicklung im Krisenjahr 2010 unmissverständlich dazu aufgefordert, eine zusätzliche Zahlung für die Beschäftigten zu leisten... Sonst...

...zeigen wundersame Wirkung

Die öffentliche Aufforderung zeigte auf wundersame Weise Wirkung. Der LH-Vorstand zeigte sofort Bereitschaft, auf freiwilliger Basis eine Sonderzahlung zu leisten. In ver.di Kreisen geht man davon aus, dass der Vorstand, ohne ihre nachhaltigen Aufforderungen und Interventionen, sich zu diesem Schritt nicht genötigt gesehen hätte. Man müsse den „Vorgang“ positiv bewerten, auch wenn „die Intervention“ nicht für alle Lufthansa Beschäftigten auf den ersten Blick sichtbar war.

Wer mag da zweifeln?



Eine „Vereinigung“. Die Vereinten des Bodens (VB) die an keinem Tarif- und Verhandlungstisch sitzen. Nicht die „desolat aufgestellten und dilettantisch agierenden Tarifpartner“ haben die 700€ bewirkt, sondern ohne den „betriebsöffentlichen Druck, besonders auch durch unsere Mitglieder, wäre diese Zahlung niemals zustande gekommen.“ (Zitat Ende: VB-Info 1/11) **V**iel **B**analer geht's nicht.

Oder doch? Könnten zukünftige Tarifergebnisse völlig ohne Gewerkschaften - Abrakadabra - ohne viel Klimbim, mit einer kleinen „öffentlichen Drohung“, ganz einfach aus dem Hut gezaubert werden? Einfach wunderbar! - Welche Wundertüten sich da wohl noch auftäten?

VL Redaktion