



INFO

September 2009



„Climb 2011“ ...alle in die Wand ?!

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



Fortgang der „Krise“

Sie geht weiter...

Sie geht weiter, die „Krise“. Einige vermuten zwar schon, dass „der Boden erreicht“ sei, aber garantieren kann niemand dafür. Ernst zu nehmende Kommentatoren und Wirtschaftsfachleute sind immer noch sehr skeptisch. Unser LH-Vorsitzender Wolfgang Mayrhuber sprach zwar vor einiger Zeit optimistisch von einem Tiefpunkt, den wir erreicht hätten und meinte damit, dass es nicht noch schlimmer kommt. Vielleicht sogar schon bald besser wird - „die Talsohle durchschritten“ ist... Wer weiß es genau?

Zu viel Optimismus? Zweckoptimismus? Oder Realität?

Ich lasse diese Fragen mal offen, traut sich doch auch der Verfasser nicht zu, die gegenwärtige Krisensituation in der Wirtschaft abschließend zu bewerten.

Festzustellen ist aber schon, dass nicht nur eine erhebliche Zahl von Passagieren fehlt, sondern die Verbliebenen auch noch in die günstigere Economy Class umsteigen. Dies führt zu einem überproportionalen Einbruch bei den Erlösen. Diese Situation muss schon als sehr ernst eingestuft werden. Auch wenn die gefühlte Stimmung in der Belegschaft eine andere Lage andeuten könnte.

Analysieren und Maßnahmen im täglichen Geschäft daraus abzuleiten sind gefragt und müssen durchgeführt werden. Will man doch nicht sehenden Auges eine schlechte wirtschaftliche Entwicklung ignorieren und sich somit noch schwächen.

Krisenzeiten hat die Luftfahrt schon einige erlebt: Golfkrieg 1 und 2, SARS, Vogelgrippe, 11. September, um nur die heftigsten Ereignisse zu nennen. LH und ihre Gesellschaften sind nach schmerzhaften Einbrüchen immer gestärkt aus Krisen hervorgegangen.

Klar, immer gab es jeweils Maßnahmen des Ma-

nagements. Immer wurde aber auch in Abstimmung mit den Tarifpartnern der faire Ausgleich gesucht. Denn auf der einen Seite hat die Belegschaft natürlich keine Lust, das unternehmerische Risiko zu übernehmen, auf der anderen Seite sind aber bestimmte – vielleicht sogar unattraktive – Maßnahmen notwendig, um Arbeitsplätze zu erhalten.

Was wird also auf uns zukommen? Einen ersten Vorgeschmack kann man derzeit in der Presse lesen: „Lufthansa will eine Milliarde Euro jährlich Ergebnisverbesserung erreichen“. Ein Programm



mit dem eingängigen Namen „Climb 2011“ wird aufgelegt. Dieses Programm soll nicht allein vom Teilkonzern Passage, sondern auch von den anderen Geschäftsfeldern der Lufthansa getragen werden.

„Climb 2011“...alle in die Wand ?!

Wer hätte das gedacht? Kam das nun überraschend? Wohl eher nicht. Handelt es sich bei dieser Entwicklung in ihren Ausmaßen um ein weitgrößeres Problem, als alle vorangegangenen Ereignisse. Wir können also gespannt sein, was sich unser Management diesmal ausdenkt.

Im Teilkonzern Technik ist die „Krise“ – Gott sei Dank – derzeit noch nicht voll angekommen. „Die Kunden der Technik halten sich nicht an die Krise“, wird in der Belegschaft kolportiert. Es kommt also zu der „gefühl schwer erklärbaren“

Situation, dass die Lufthansa selbst in großen Schwierigkeiten ist, die Lufthansa Technik aber noch „gute Zahlen“ schreibt und trotzdem von „Climb 2011“ betroffen sein wird.

Wohin die geplanten Maßnahmen zielen, ist im Moment noch nicht zu erfahren.

Vorsorglich sei aber angemerkt, dass die Tarifkommission die Unterstützung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter braucht, um Einfluss zu nehmen, errungene Tarifvertragsbestandteile auszubauen und zu erhalten.

Auf den bequemen Sitzen der reinen Zuschauerbühne werden die zukünftigen Verteilungskämpfe jedoch nicht entschieden. Im Gegenteil.

Werner Zielina



Interview

VL-Info sprach mit Frank Schott, dem stellvertretenden Bundesvorsitzenden der VL

Betriebsratswahl 2010:

**Neue VL-Betriebsratsliste DLH AG (Passage)
Frankfurt**



VL-Info: Lieber Frank, Du hast Dich entschieden, bei der Betriebsratswahl 2010 mit einer eigenen VL-Liste zu kandidieren. Warum gibt es zum jetzigen Zeitpunkt erstmals eine eigene VL-Liste in der DLH AG Frankfurt?

Frank Schott: Nun, nicht ich alleine, sondern der Bundesvorstand hat nach langer, reiflicher Überlegung und intensiven Diskussionen diese Entscheidung getroffen.

Die Vereinigung Luftfahrt steht für fachliche Kompetenz und tarifpolitischen Sachverstand, was in der Vergangenheit, und hier vor allem vor und während der Tarifrunde 2008 bewiesen wurde. Die VL ist seit Jahren in der Technik sehr erfolgreich. Nach unserer Auffassung ist genau jetzt der richtige Zeitpunkt, auch wieder in der DLH AG verstärkt aktiv zu werden.

VL-Info:

Also eine eigene Liste in Konkurrenz zu ver.di?

Frank Schott: Ein klares und eindeutiges NEIN! Die VL tritt nicht in Konkurrenz, sondern als Ergänzung zu ver.di bei der kommenden Betriebsratswahl an.

Dass wir mit einer eigenen Liste an den Start gehen werden, wurde mit den verantwortlichen Hauptamtlichen bei ver.di als auch mit den ver.di Vertrauensleuten diskutiert.

VL-Info:

Und es gab keinerlei Kritik?

Frank Schott: Doch, selbstverständlich. Zum Teil sogar sehr Heftige und das ist auch vollkommen normal.

VL-Info: Was waren die Hauptpunkte?

Frank Schott: Hauptkritikpunkt ist, dass wir damit die ver.di Betriebsräte und Vertrauensleute in der Passage spalten würden.

Das sehen wir natürlich anders, da zum Einen - wie ja schon erwähnt - ver.di in diese Entscheidung mit eingebunden wurde und zum Zweiten, wir als Kooperationspartner ein für die Kolleginnen und Kollegen wählbarer Berufsverband sind.

Wir vertreten die spezifischen Interessen der Luftfahrt kompetent und machen keine leeren, nicht einzuhaltenden Versprechen, wie manch andere dies auch bei der kommenden Wahl wieder tun werden.

Mandatsjägerie?

VL-Info: Gab es auch den Vorwurf der „Mandatsjägerie“ und wirst Du Dich im Falle einer Wahl freistellen lassen?

Frank Schott

„Oberste Priorität ist es, wieder ein funktionsfähiges, für die Kolleginnen und Kollegen tätiges, kompetentes Betriebsratsgremium zu bekommen.“

Frank Schott: Ja, auch diesen Vorwurf hat es gegeben, aber das sehe ich sportlich. Viele Vorwürfe und persönliche Angriffe dieser Art entstehen ja bekanntermaßen aus Unwissenheit, aber auch aus Angst um die eigene Wiederwahl.

Zum Thema Freistellung kann ich jetzt eigentlich nur sagen, dass ich überhaupt erst einmal gewählt werden muss, bevor ich mir hierüber Gedanken mache. Man kann aber mit entsprechendem Idealismus und Engagement auch ohne komplette Freistellung gute Betriebsratsarbeit machen.

VL-Info: Was wären, im Falle Deiner Wahl, die zentralen Punkte Deiner Betriebsratsarbeit?

Frank Schott: Da gibt es eine ganze Reihe von Themen, die in Angriff genommen werden müssen.

Oberste Priorität ist es, wieder ein funktionsfähiges, für die Kolleginnen und Kollegen tätiges, kompetentes Betriebsratsgremium zu bekommen.

Das vom stellvertretenden Konzernvorstandsvorsitzenden Christoph Franz angekündigte Programm zur Ergebnissicherung „Climb 2011“ macht sehr deutlich, dass auf die Betriebsräte eine Menge Arbeit zukommen wird.

Ziel muss es sein, dafür Sorge zu tragen, dass dieses Programm nicht dazu missbraucht wird, unsere Tarifverträge noch weiter auszuhöhlen, als es derzeit ohnehin schon versucht wird.

Dafür sei beispielhaft nur die mangelhafte Anwendung der VDS-Regelung auf der Station Frankfurt erwähnt. Hier werden den Kolleginnen und Kollegen ganz offensichtlich Vergütungsansprüche aus dem MTV vorenthalten.

Dieser Zustand ist nicht länger hinnehmbar und es muss verhindert werden, dass sich hier eine Art geübte, betrieblich angewandte Praxis einschleicht.

Auch andere, vom derzeit VB dominierten Betriebsrat gebilligte Tarifbrüche zu Ungunsten der Kolleginnen und Kollegen auf der Station müssen endlich beendet werden.

Die Menschen bei der Deutschen Lufthansa AG in Frankfurt haben das Recht, endlich wieder offen und ehrlich von ihrer Mitarbeitervertretung informiert und VERTRETEN zu werden, ohne jegliche Polemik und strategischem Kalkül, wie es in den vergangenen Jahren leider üblich war.



VL-Info: Lieber Frank, wir danken für das Gespräch und wünschen viel Erfolg

Ergebnisbeteiligung 2008

Neuregelung zukünftiger Ergebnisbeteiligungen gerechter gestalten

Wie wir in einem anderen Artikel dieser, sowie in der letzten Ausgabe berichtet haben, führten die Verhandlungen zur „Neuregelung der Ergebnisbeteiligung“ bisher nicht zu einem befriedigenden Ergebnis. Da die Hauptversammlung der Lufthansa am 24. April über die Geschäftsberichte, und damit auch über die Ergebnisbeteiligung für 2008 zu entscheiden hatte, ist jetzt eine Veränderung der Regelungen erst wieder für das Geschäftsjahr 2009 möglich.

Das letzte Angebot der Lufthansa hätte zwar zu einer Anhebung der bisherigen Deckelung von 1,5 auf 1,8 % einer Jahresvergütung führen können. Doch die von FRA PT vorgeschlagene Dynamisierung auf Umsatzbasis hätte zukünftig zu erheblichen Verschlechterungen geführt. Daher basiert die Ergebnisbeteiligung für das

Geschäftsjahr 2008 auf den bisherigen Modalitäten mit dem Deckel 17,55 % Monatsvergütung. Die Kolleginnen und Kollegen der wichtigsten Geschäftsfelder erhielten mit ihrer Junivergütung 11,65 % (DLH), 17,55 % (LHT, LSY und LCAG) und 8,21 % (LSG Deutschland) einer Monatsvergütung. Mitarbeiter einzelner Unternehmen dieser Geschäftsfelder erhielten zum Teil weniger, andere zum Teil mehr als die zugehörige Geschäftsfeldausschüttung.

Im Herbst 2009 wird der Konzernteil der Ergebnisbeteiligung in Höhe von einheitlich 564 € ausbezahlt. Alternativ wird hier auch wieder eine Aktienoption angeboten.

Werner Langendörfer

Lufthansa-Passage

Eigener Tarifbereich im Teilkonzern Lufthansa-Passage

Wie bereits in anderen Teilkonzernen der Lufthansa wurde nun zum 1. Juli 2009 im Rahmen der Umstrukturierung des Konzerns auch in der Lufthansa-Passage, dort in der Passagierbeförderung, ein eigener Tarifbereich etabliert.

Unter dem neuen Passage-Vorstandsvorsitzenden und Konzernvorstandsmitglied Christoph Franz (bisher SWISS) ist der Bereich „Tarifpolitik und Personalstrukturen Passage“ (FRA PQ) Dr. Roland Busch (bisher LCAG), zuständig für das Ressort Finanzen und Personal (FRA P/VK), zugeordnet worden. Dieser neue Bereich wird von Dr. Jochen Wallisch (bisher FRA PU/P und PU/C) geleitet, zu dessen Aufgaben auch das Konzernmandat zur Koordination flugbetriebsübergreifender Cockpit-Themen gehört. Er übernimmt auch Aufgabenbereiche des bisherigen

Leiters Konzerntarifpolitik, Peter Gerber, der seit dem 1. Juni Vorstand „Finanzen und Personal“ und Arbeitsdirektor der Lufthansa Cargo AG ist.

Den Bereich FRA PQ/B „Tarifpolitik und Personalstrukturen Passage Boden“ übernahm Julian Halbsguth (bisher LHT FRA TP4). Er übernimmt die bodenspezifischen Aufgaben von Karlheinz Schneider, der als Geschäftsführer und Arbeitsdirektor zur LSG Deutschland GmbH berufen worden ist. Dessen bodenspezifische Aufgaben übernimmt Florian Weh (bisher FRA PT/F) als neuer Leiter des Bereichs „Tarifpolitik und Personalstrukturen Fliegendes Personal“ (FRA PQ/F).

VL-Redaktion

Lufthansa AG-Frankfurt

Kündigung der Minigleitzeitregelung

Kündigung der Minigleitzeitregelung – eine Maßnahme zur Ergebnissicherung?

Mit der damaligen Einführung der Arbeitszeiterfassung für die Kolleginnen und Kollegen der DLH AG Frankfurt im Schichtdienst wurde auch die Regelung zur so genannten Minigleitzeit vereinbart. Diese Regelung wurde nun seitens der Geschäftsleitung wieder gekündigt.

Die Begründung hierfür macht nachdenklich, hätte danach die Minigleitzeit doch dazu geführt, dass die Grundarbeitszeitkonten (GAZ-Konten) maßlos ins Plus geschlittert seien.

Dafür kann es ja nur zwei Gründe geben:

Erstens, die Zeiten wurden „abgesehen“, was klar gesprochen bedeutet, sie wurden „erschwindelt“. Damit würde der Tatbestand und kollektive Vorwurf des Arbeitszeitbetruges vorliegen.

Zweitens, die Zeiten wurden aus betrieblicher Notwendigkeit erbracht und stehen damit den Kolleginnen und Kollegen auch ohne jeden Zweifel zu. Da die erste Möglichkeit derart absurd und unseriös ist, können die gestiegenen Stundenguthaben sich ja nur aus dem zweiten Punkt begründen.

Die Geister die man rief...

Nun stellt sich der Autor die gerechtfertigte Frage: „Was will Lufthansa mit der Kündigung der Minigleitzeitregelung eigentlich erreichen?“ Der Arbeitgeber wollte im Jahr 2000 unter allen Umständen die Arbeitszeiterfassung für Schichtgänger einführen, hat seinen Willen bekommen und siehe da, nun wird er die Geister nicht mehr los, die er seinerzeit rief.

Das Ausnutzen der Höchstgrenze des Urlaubswochenfaktors (UWF) erhöht logischerweise die Gefahr, dass man im richtigen, täglichen Leben öfters auch mal über die Grundarbeitszeit hinaus arbeiten muss, um den Betrieb sicher zu stellen. Es hat den Anschein, dass die Geschäftsleitung mit der Kündigung der Minigleitzeitregelung diese Zeiten zukünftig gerne geschenkt haben möchte. Dieser Wunsch ist allzu verständlich, benötigt man doch zur Gewährung der Freizeitansprüche zusätzliches Personal.

Vernünftige Personalpolitik statt Arbeitszeit-Schnellschüsse



Der Bundesvorstand der Vereinigung Luftfahrt e.V. wird jedoch zusammen mit den ver.di Betriebsräten alles dafür tun, dass dem Vorstand der Lufthansa Passage dieser Wunsch nicht erfüllt wird.

Wir fordern seitens der Verantwortlichen eine solide, seriöse und auf die Zukunft gerichtete Personalplanung. Kurzfristige Maßnahmen zur Ergebnissicherung, ausgetragen auf dem Rücken der Kolleginnen und Kollegen im Schichtdienst, finden bei uns keine Unterstützung!

Frau & Schott

LH-Geschichte

Nostalgie? Träume werden durch persönliches Engagement wahr!

„Hallo Mammi, schau mal der Mann dort drüben, der ist bestimmt schon so alt wie Opa. Hat die Lufthansa so viele Omas und Opas, die noch arbeiten, dann kann mein Opa das auch noch“, sagte ein kleines Mädchen bei einer Führung auf dem Wertgelände.

Der Leiter beginnt ein wenig zu schmunzeln und erwidert:

„Das sind unsere Profis für unsere alten Flugzeuge.“

Die alten Flugzeuge fliegen schon lange nicht mehr für unsere Lufthansa, die fliegen nur noch nach Bedarf und zu Prestige- und Werbezwecken. Unsere Techniker sind auch schon lange in Rente.

Wir sind ganz froh, dass wir sie haben, denn

von den jungen Kolleginnen und Kollegen kennt sich mit den alten Flugzeugen und mit der alten Technik hier niemand mehr aus.

Die Älteren geben ihre gesamte Erfahrung an die Jungen weiter, damit auch in der Zukunft ein Stück historisches und nostalgisches Gut der frühen

Flugzeuggeschichte weitestgehend erhalten und bewahrt bleibt und entsprechend weitergegeben wird.

Da sind wir auch mächtig stolz darauf.“



LUFTHANSA

Senator-Verbindungen

| Abflug | | Anschlüsse über | | Ankunft | |
|---|---|--|------------|---|---|
| Donnerstag | Samstag | Frankfurt und Düsseldorf | | Samstag | Montag |
| 16.30 | 16.30 | ab | BERLIN | an | 16.10 |
| 18.10 | 18.10 | ab | BREMEN | an | 15.50 |
| 21.30 | 21.30 | ab | DÜSSELDORF | an | 11.00 |
| 19.45 | 19.45 | ab | FRANKFURT | an | 12.35 |
| 17.30 | 18.55 | ab | HAMBURG | an | 15.55 |
| 15.00 ▼ | — | ab | HANNOVER | an | 14.45 |
| siehe Düsseldorf | — | ab | KÖLN/BONN | an | siehe Düsseldorf |
| 13.30 | 13.30 | ab | MÜNCHEN | an | 14.45 |
| — | — | ab | NÜRNBERG | an | 17.05 |
| 14.30 | 14.30 | ab | STUTT GART | an | 14.10 |
| LH 400 I. Klasse DeLuxe Betten | LH 400 I. Klasse DeLuxe Betten | Senator SUPER STAR ab 6. November 1958 | | LH 401 I. Klasse DeLuxe Betten | LH 401 I. Klasse DeLuxe Betten |
| 17.30 | — | ab | HAMBURG | an | — |
| — | — | — | DÜSSELDORF | ab | — |
| 18.55 | — | an | FRANKFURT | an | — |
| 19.45 | 19.45 | ab | DÜSSELDORF | an | 12.35 |
| 20.40 | 20.40 | an | NEW YORK | ab | 11.40 |
| 21.30 | 21.30 | ab | | an | 11.00 |
| Freitag 07.45 | Sonntag 07.45 | an | | ab | 16.00 |

▼ über Hamburg. In New York Anschlüsse nach und von allen Städten des US-Kontinents.



LUFTHANSA fahrend im Service an Bord!

| FLUGPREISE Nach New York von | DELUXE-KLASSE | | ERSTE KLASSE | |
|---------------------------------|---------------|----|---------------|---------|
| | Einfach | DM | Hin u. Zurück | DM |
| Berlin | 2275,00 | | 4095,00 | |
| Hamburg | | | | |
| Hannover | | | | |
| Bremen | | | | |
| Düsseldorf | 2198,00 | | 3957,00 | |
| Frankfurt | | | | |
| Köln/Bonn | | | | |
| Stuttgart | | | | |
| München | 2242,00 | | 4036,00 | |
| Nürnberg | | | | |
| | | | 2032,00 | |
| | | | | 3717,00 |
| | | | | 3579,00 |
| | | | | 3658,00 |

Bettenzuschlag pro Nacht DM 315,-

LHT Senioren nicht nur auf dem Altersruhesitz

Wenn man genauer hinschaut, dann fallen sie schon auf, die Senioren in blauen Kitteln und Mechanikerkluft, die mehrfach in der Woche in der Luftwerft arbeiten.

Aber wer sind eigentlich diese Menschen, die drei mal die Woche ihr Hobby zum Beruf machen und unsere nostalgischen Flugzeuge instandhalten, sie hegen und pflegen und dafür Sorge tragen, dass sie bei Flugshows prächtig und stolz in der Sonne glänzen und technisch topfit an den Start gehen können?

Einer von ihnen ist Paul Plath, 84 Jahre, von Beruf Motorenspezialist für den Motor der ME108, den Original-Argus-Motor.



Einst Werkstattleiter bei der Deutschen Aerospace und nun Betreuer a. D. für die ME 108, Ju52 und Focke-Wulf, angestellt bei der Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung.

„Oldies“, die Oldtimer der Nachwelt erhalten

Sein Chef, Gerd Stelling, 57 Jahre, leitet die Oldtimerwerkstatt für unsere historische Flotte. Er begann bei der Lufthansa 1972 als Triebwerkmechaniker und ist seit 1984 in der Motorenüberho-



lung für unsere "Tante Ju" zuständig.

Weiter dazu gehören Klaus Ambrosius, Rentner, 62 Jahre, und noch weitere 5 junge Mechaniker, die anstatt Blut nur Kerosin und Öl in den Adern haben und mit Ehrfurcht und Wehmut an alter Technik schrauben, um diese Kunststücke der



Technik für die Nachwelt zu bewahren.

Dieses ist keine Selbstverständlichkeit, denn nur eine Verbundenheit zum Erhalt alter Technik sichert auch den Erhalt der gewachsenen Kulturen.

Schön, dass es noch so etwas gibt!

Jörg Deize

AEI hebt unbequeme Wahrheit über Luftfahrtsicherheit hervor

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen,

die letzten zwei Monate sind sowohl für den AEI Vorstand als auch seine Mitglieder sehr hektisch gewesen. Wieder einmal wurde mit Ihrer Hilfe ein Menge Arbeit geleistet und die ersten Ergebnisse zeigen sich. Unsere Bemühungen und Veröffentlichungen, die auf die Gefährlichkeit von Defekten, die seitens der Piloten nicht gemeldet werden, hinweisen, werden endlich beachtet.

Unglücklicherweise musste es erst zu dem vermeidbaren Unfall der Turkish Airlines kommen, der durch einen fehlerhaften Radio Altimeter verursacht wurde, bevor sich endlich jemand dieses Problems annimmt. Von anderer Seite wurden unsere Warnungen zu diesen „Kunstfehlern“ zusätzlich bestätigt. Die nationalen Luftfahrtbehörden beginnen nun langsam zu akzeptieren, dass die AEI nur eine unbequeme Wahrheit hervorhob, die im Umkehrschluss den Druck derart erhöhte, dass die Behörden reagieren mussten.

Luftsicherheitsbehörden kontrollieren nun verstärkt Logbücher der einzelnen Fluggesellschaften...

Wir haben auch unseren Einfluss genutzt, um die Aufmerksamkeit der EASA auf dieses Problem, sowie auf verschiedene andere Vorgehensweisen zu lenken, die die Sicherheit gefährden und uns mit großer Sorge erfüllen. Ich kann Sie informieren, dass die Luftsicherheitsbehörden folgender Länder sich bereit erklärt haben, die Logbücher der einzelnen Fluggesellschaften zu kontrollieren: Portugal, Niederlande, Deutschland, Dänemark und die Türkei. Natürlich müssen wir die Ergebnisse der Kontrollen abwarten, wir sind jedoch sicher, dass Beweise für unsere Warnungen enthüllt werden.

Weiterhin hatten wir eine weitreichende Bespre-

chung mit der Abteilung für Flugsicherheit des EU-Verkehrsausschusses, in der die AEI die Möglichkeit hatte, eine Reihe von bedeutenden wichtigen Themen vorzutragen, die einiges Erstaunen bei den Beteiligten auslösten. Diese Reaktionen bestärken uns in unserer Hoffnung, dass ein Wechsel in der Arbeitsweise der einzelnen Luftsicherheitsbehörden und somit eine Verstärkung der Kontrollen eintreten wird. Die Zeit wird zeigen, ob diese Hoffnungen berechtigt sind.

Dennoch: Verstöße gegen europäische Luftfahrtgesetze in EU-Staaten konsequenter ahnden

Unser Hauptvorwurf konzentrierte sich auf die Abneigung der EU, Verstöße gegen europäische Luftfahrtgesetze in einigen EU-Staaten nicht konsequent zu ahnden. In unseren Augen zum Beispiel ist es absolut nicht akzeptabel, dass nach einer Überprüfung angezeigte Mängel jahrelang nicht behoben werden, obwohl es hierfür strenge zeitliche Vorgaben gibt und dies ohne rechtliche Konsequenzen bleibt. Die AEI sieht ein solches Vorgehen als erheblichen Mangel und schwere Gefährdung des Luftverkehrs an und hat unmissverständlich dargestellt, dass die EU eine solche Praxis auf keinen Fall länger dulden darf. In diesem Sinne wird die AEI auch weiterhin ihren Einfluss und ihre Reputation in Brüssel nutzen, um das Gespür für die Sicherheit im Luftverkehr zu schärfen.

Für uns ist der Satz „Safety First“ kein PR-Gag sondern der Grundstein für die Luftfahrt.

Fred Bruggeman

AEI General Sekretär

Deutsche Übersetzung Frank Schott

AEI-Newsletter

Auszüge aus AEI-Newsletter 1/2009

EU scheinbar nicht in der Lage den europäischen Luftverkehr zu regulieren

Als Antonio Tajani, der neue EU-Kommissar für Verkehr, vor dem Verkehrsausschuss des europäischen Parlaments im September sprach, bekräftigte er, dass die Sicherheit im Luftverkehr für ihn absolute Priorität habe und hier keine Kompromisse gemacht werden können. Die Fakten jedoch zeigen eine andere Realität.

Besorgniserregende „Findings“

Ungeachtet der scheinbar kompromisslosen Haltung der EU zur Luftsicherheit, nachfolgend einige Informationen zu Audit Findings,

Zusätzlich und ungeachtet der Warnungen seitens der AEI zum Thema Lizenzierung, enthält der Standard Bericht aus 2007 folgende Bemerkung:

„Maintenance Lizenzen bleiben, bezogen auf die Sorge um Standards und in einigen Fällen auch um die Sicherheit, ein offener Punkt.“ (Part 66)

Diese Aussage ist für die meisten von Ihnen nicht überraschend, können doch viele von uns die immer weiter sinkenden Standards erkennen. Aber viel wichtiger ist, was tut die EU dagegen. Die Antwort lautet, unglücklicherweise nicht besonders viel.

Flugzeugmechaniker bei Unfall schwer verletzt

Ein Flugzeugmechaniker wurde während eines Arbeitseinsatzes an einem City Jet CRJ in Manchester bei einem tragischen Unfall schwer verletzt.

Es wurde berichtet, dass der Mechaniker seinen linken Arm unterhalb des Ellenbogens und sein linkes Bein unterhalb des Knies verlor, als er das Bugrad auffüllen wollte. Ein Augenzeuge berichtete, dass das Rad nach dem Unfall unbeschädigt gewesen sei. Die britische Behörde AAIB sucht in diesem Fall noch immer nach der Ursache. Dieser Unfall zeugt auf unglückliche Weise vom gefährlichen Umfeld, dem wir uns in unserem täglichen Arbeitsleben aussetzen. Nicht nur die Sicherheit der Passagiere ist es, auf die wir drängen, sondern auch die unsere.

Unsere Gedanken und besten Wünsche gehen an den Kollegen, der bei diesem Unfall verletzt wurde und an seine Familie.

über die die EU Sie im Unklaren lassen möchte:

- (2005) 675 Findings
- (2006) 833 Findings
- (2007) 521 Findings

269 davon wurden als mm für die Sicherheit „Besorgnis erregend“ klassifiziert, wenn diese nicht umgehend behoben werden.

Deutsche Übersetzung Frank Schott

Leiharbeit

Wissenstransfer ins Nirwana?

Es ist buchstäblich fünf vor zwölf und die Weichen für eine dauerhafte und qualifizierte Nachbesetzung unserer zahlreichen Kolleginnen und Kollegen, die ihre wohlverdiente Altersteilzeit antreten werden, sind immer noch nicht nachhaltig gestellt.

Geradezu grotesk mutet es an, wenn die zurückbleibenden Lücken der Abgänge im Unternehmen nur durch Leiharbeitskräfte geschlossen werden, die Jahrzehnte altes Wissen der Kolleginnen und Kollegen in sich aufsaugen, dann aber perspektivlos, ohne Zusage einer dauerhaften Anstellung bei LHT, vor sich hin arbeiten sollen.

Erleidet dann die Finanzwelt vielleicht wieder eine weitere „Grippe“, könnte eine erneute Sach-

kostenreduzierung im Konzern die Folge sein. Nüchtern betrachtet könnten dann unsere Leiharbeitskräfte im schlechtesten Fall, inklusive der erworbenen Befähigungen und dem gespeicherten Fachwissen, dem Rotstift zum Opfer fallen, da sie, wie Verbrauchsmaterialien, unter die Sachkosten fallen.

Als Betriebsrat melde ich hier mit Sorge entsprechende Bedenken zu dieser unternehmerischen Entscheidung an, da sich die volle Tragweite dieser Fehleinschätzung erst in den kommenden Jahren zeigen wird.

Eine Meinung von

Jörg Deitze

VL-Delegiertenversammlung

Amtszeit des VL-Vorstandes um ein Jahr verlängert

VL-Delegiertenversammlung 2009

Am 18. Juni 2009 fand in den Räumen der Vereinigung Luftfahrt in Groß-Gerau die diesjährige Delegiertenversammlung statt. Neben den Jahresberichten 2008 des Vorsitzenden Werner Zielina und des Kassenwartes Reinhard Bind stand auch ein Antrag zur Entscheidung an.

Da der VL-Bundesvorstand bereits in der Delegiertenversammlung 2008 bekundet hatte, in diesem Jahr zu den anstehenden Vorstandswahlen nicht mehr für zwei Jahre kandidieren zu wollen, war Handlungsbedarf gegeben. Da die im vergange-

nen Jahr begonnene Neuausrichtung der Vereinigung Luftfahrt noch nicht abgeschlossen werden konnte, schien es angebracht, mit der bewährten Mannschaft diesen Prozess zu beenden und nicht die erforderliche Kontinuität durch ein neues Team zu unterbrechen.

Daher lautete der Antrag, die Amtszeit des bisherigen Bundesvorstands bis zur Delegiertenversammlung 2010 zu verlängern. Nach ausführlicher, zum Teil kontroverser Diskussion wurde dem Antrag zugestimmt.

VL-Redaktion

Lockheed Superstar

Neues Projekt der Technik im Bereich „historische Flugzeuge“

Das neueste Projekt der Technik im Bereich „historische Flugzeuge“ ist die von Lufthansa erst kürzlich erworbene Lockheed Superstar. Sie wurde bei einem Sammler und Flugzeugenthusiasten im Bundesstaat Maine/USA entdeckt.

Die Herausforderung, dieses Flugzeug wieder in einen flugfähigen Zustand zu versetzen, hat Dipl. Ing. Peter Struck mit seinem Team angenommen. Er ist der Senior Project Manager der Lockheed Superstar.

Auf dem Foto begutachtet Peter Struck im Beisein seines Teams mit Spannung die gerade frisch eingetroffenen Türen der Superstar.

Er ist sich sicher, dass er mit seiner Crew und der Hilfe der Spezialisten der Lufthansa Technik wieder ein Schmuckstück aus dem betagten

Flugzeug machen wird.

Wir werden dies mit Spannung verfolgen und berichten!

VL-Redaktion



Time to say goodbye

A300-600 Flotte bei Lufthansa

Am 1. Juli 2009 nach dem Flug LH 3853 von Rom nach Frankfurt endete die Ära der A300-600 Flotte bei Lufthansa. In einer sehr emotionalen Veranstaltung wurde die D-AIAM „Rosenheim“ stellvertretend für die letzten fünf verbliebenen A300-600 verabschiedet. Diese Flugzeuge werden nun in Dresden für den Weiterverkauf vorbereitet.

Mit dem Song „Time to say goodbye“ und vielen Abschiedsgrüßen auf der Tür wurde die Maschine aus der Halle geschoben. Viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vom Boden und von Bord blieben betroffen zurück.

Dienstreisende und PAD vermissen „den Bus“ seither vor allem auf den Strecken von und nach Hamburg, München und Berlin...

Zur Geschichte des A300:

Der Flugzeugtyp absolvierte als A300B am 28. Oktober 1972 seinen Erstflug. Am 30. Mai 1974



übernahm Air France als erste Fluggesellschaft den Liniendienst mit der jetzt schon verlängerten Version A300B2. Als zweite Gesellschaft bestellte Lufthansa diesen Flugzeugtyp ab 1973. Es wurden insgesamt 561 A300 in verschiedenen

Versionen, darunter 135 Frachter (A300F) ausgeliefert. American Airlines betrieb weltweit und Lufthansa in Europa die größten A300-Flotten. Die A300/A310-Produktion wurde 2007 eingestellt. Zur Zeit sind weltweit noch 404 A300 in Betrieb. Experten gehen aber davon aus, dass selbst im Jahr 2025 noch etwa 350 A300 eingesetzt sein werden.

VL-Redaktion





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

„Climb 2011“

Lufthansa lädt zur nächsten Klettertour

FRANKFURT (Dow Jones) Der designierte Lufthansa-Vorstand Christoph Franz will sich gleich nach seinem Amtsantritt am 1. Juni vor allem um die Senkung der Kosten kümmern. „Die Herausforderung ist, hohe Qualität zu geringeren Kosten



Früher: Lufthanseaten vorwärts! Nicht so schlaff in den sozialen Seilen rumhängen ...

zu produzieren“, sagte der gegenwärtige CEO der Lufthansa-Tochter Swiss im Interview mit der Konzernzeitung „Lufthanseat“. Franz gilt auch als Nachfolger des amtierenden Vorstandsvorsitzenden bei Lufthansa, Wolfgang Mayrhuber.



Heute: Sicherheitsgurte behindern zügigen Aufstieg. Auf! Nur die Harten bleiben im Pax-Garten...

<http://www.forum.flugbegleiter.net/viewtopic.php?f=76&t=19056>

Forum-Stimmen aus dem Internet: Das Forum für Airliner, Vielflieger und Flugbegeisterte

Jetzt ist Meister Franz seit dem 1.6. also stellvertretender Vorstandsvorsitzender. Schön und gut, aber stellt man sich nicht der Belegschaft vor? Nö, kostet zu viel Zeit und Geld, stattdessen gleich ein Brandbrief, in dem von einer MRD Ersparnis pro Jahr gefaselt wird. Toller Einstand! Nicht die Tatsache, daß gespart werden muß, nein eher die Art und Weise, in der er auf die Mitarbeiter zugeht. „Hallo, ich bin der Neue, ihr seid mir echt egal, und wir sparen jetzt mal alle“. Oder täuscht der Eindruck? Peer Steinbrück hat es schön auf den Punkt gebracht:...sagte Steinbrück im ZDF-„Heute Journal“, er bedauere es, „dass inzwischen die kleinste Recheneinheit in Deutschland eine Milliarde ist und andere Beträge schon als Nichtigkeit angesehen werden“.

Die Wirtschaft hat es begeistert aufgenommen...

Na, da hat ja ein toller Erbsenzähler sich wieder einen schönen Namen einfallen lassen.

Bin gespannt, was da nun wieder kommen mag. Bestimmt gaaaaaanz sinnvolle Dinge!

Gut dazu passt auch die Forderung der VC nach 6,4% und ein volles Monatsgehalt pro 500 Mio Konzerngewinn. Sollte der Abschluß auch nur ansatzweise in der Richtung ausfallen, macht sich die Firma mit ihrem Climb2011 doch selbst völlig unglaubwürdig. Wir sparen fürs Cockpit...

Same Shit - Different Day!