



INFO

April

1999

Nr. 1

Herausgegeben von der Vereinigung Luftfahrt e.V.
64521 Gross-Gerau, Adolf-Kolping-Straße 4
Telefon: 06152/82699 Telefax: 06152/3049
Seit 1994 Mitglied der AEI (Aircraft Engineers International)

Erste gemeinsame Tarifverhandlungen von DAG und ÖTV mit der Lufthansa 1999 in Bad Orb

Die Ausgangslage des Unternehmens:

Der Lufthansa-Konzern wird für das Jahr 1998 einen historischen Rekordgewinn von mehr als 2.400 Millionen DM ausweisen und erscheint damit in der Top-Ten-Liste der gewinnträchtigsten Konzerne der Bundesrepublik.

Der Schuldenberg von mehr als 9 Milliarden DM ist komplett abgebaut worden. 4,5 Milliarden DM sind aus dem Cash Flow für Flugzeugeinkäufe abgeflossen und man hört von ca. 500 Millionen DM als Liquiditätsreserve.

Nach dem Kauf der Tank- und Rastanlagen investiert die LSG jetzt zwischen 500 und 1.100 Millionen in den weiteren Ausbau ihrer globalen Catering-Marktführerschaft.

Die Ausgangslage der Mitarbeiter:

Seit 1991 haben sich die Lufthanseseaten mit einer durchschnittlichen, tabellenwirksamen Erhöhung ihrer Gehälter von ca. 1,5 % jährlich zufrieden gegeben. Mit diesen Vorleistungen und einer mehr als 30 prozentigen Produktivitätssteigerung hat die Belegschaft zunächst zur Gesundung und nun zum außerordentlichsten Erfolg des Unternehmens einen wesentlichen Beitrag geleistet. An diesem Erfolg sollen die Mitarbeiter/innen nicht nur temporär sondern langfristig (rentenwirksam) teilnehmen.

Die Forderung:

Daher hatten die Tarifkommissionen der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft DAG und der Ge-

werkschaft ÖTV erstmals eine gemeinsame Forderung für die Vergütungsrunde 1999 beschlossen:

- 1. Eine lineare, tabellenwirksame Erhöhung der Gehälter um 7,5 % incl. Zuschlag zum Urlaubsgeld und/oder Zuschlag zum Kindergeld.**
- 2. Zusätzlich eine Ergebnisbeteiligung.**
- 3. 12 Monate Laufzeit.**
- 4. Zielgerichtete Fortsetzung und Lösung der begonnenen Gespräche bzw. Verhandlungen zeitgemäßer Vergütungsstrukturen für Boden, Kabine und Cockpit außerhalb und gesondert von der Vergütungsrunde.**

Die Verhandlung:

Gemeinsam begannen dann auch beide Gewerkschaften mit ihren jeweiligen Tarif- und Verhandlungskommissionen die Verhandlungen mit dem Arbeitgeber am 22.02.1999 in Bad Orb.

Die Kolleginnen und Kollegen der DAG-Tarifkommissionen waren zu Beginn der Verhandlungen noch zuversichtlich, daß man auf der Grundlage der gemeinsamen Forderung und der neuen „Mächtigkeit“ zu einem guten, der Situation der Lufthansa angepaßten Ergebnis kommen würde.

Diese Gemeinsamkeit hielt bis zum ersten, als ernsthaft bezeichneten Angebot des Arbeitgebers:

Tabellenerhöhung um 2,2 % (Volumen ca. 99,9 Mio DM) und ca. ¼ eines Monatsgehalt (ca. 1,8 % oder 83 Mio DM) als Ergebnisbeteiligung 1998.

Beide Verhandlungsführer und ihre Kommissionen waren sich noch einig, daß dieses Angebot nicht verhandlungsfähig sei.

Zwei Stunden später wurde dieses Angebot in 1,8 % Tabellenerhöhung und ca. 4 % Ergebnisbeteiligung variiert.

Gegen 20.40 Uhr legte der Arbeitgeber, leider unter erneutem Hinweis auf die vorangegangene Metall-Schlichtung, ein Angebot vor, das von den Gewerkschaften als verhandlungsfähig betrachtet werden konnte:

2,5 % Tabellenerhöhung auf 12 Monate (Volumen ca. 113 Mio DM) und eine Ergebnisbeteiligung von ca. 1,7 % (ca. 77 Mio DM)

oder 3,2 % auf 15 Monate (vergleichbar 2,56 % auf 12 Monate mit einem Jahres-Volumen von ca. 116 Mio) bei gleicher Ergebnisbeteiligung.

Nach diversen Sondierungen kam gegen Mittag des 23.02.1999 dann ein, seine Grenze überschreitendes Signal des Arbeitgebers, das zum Angebot erhoben werden könnte:

3,0% lineare Tabellenerhöhung (ca. 136 Mio DM) sowie ca. 20 % eines Monatsgehaltes als Ergebnisbeteiligung, die vom Arbeitgeber mit ca. 73 Mio DM beziffert wurde.

Aus der ÖTV-Kommission hörte man die Meinung, daß man über dieses Signal, das noch kein Angebot war, reden könne. Diese Einstellung stieß bei der DAG auf große Verwunderung, da doch 3,0 % noch sehr weit von den geforderten 7,5 % entfernt waren.

Die DAG-Tarifkommissionen betrachteten dieses Signal, falls es zum Angebot werden würde, als nicht abschlußfähig. Um die Verhandlungen aber wieder in Gang zu bringen, haben sie das Ende ihrer „Fahnenstange“ neu definiert.

Um 20.35 Uhr haben die ÖTV- und DAG-Verhandlungskommissionen ein verbessertes Angebot der Arbeitgeber eingefordert. Der Arbeitgeber legte auch ein Angebot vor, das nun aber eindeutig die Handschrift der Metallschlichtung hatte:

3,5 % Tabellenerhöhung auf 14 Monate (vergleichbar 3 % für 12 Monate) inklusive je 195 DM für Januar und Februar 1999 sowie eine Ergebnisbeteiligung in der Größenordnung und nach dem Modus

wie für 1997 (1000 DM plus 10% eines Monatsgehalts). Eine Verbesserung des Urlaubsgeldes könne nicht angeboten werden. Gedanklich berechnete der Arbeitgeber sein Angebot mit 5,7 %.

Die Sondierungen mit dem Arbeitgeber und die Gespräche zwischen allen drei Parteien setzten sich bis um 05.30 Uhr ohne Bewegungen fort und wurden am Morgen des 24.2. ab 11.30 Uhr, allerdings ohne direkte Verhandlungen mit dem Arbeitgeber fortgesetzt.

Die Einbeziehung der Cockpit-Vergütungstarifverträge in einen möglichen Abschluß war zu diesem Zeitpunkt bereits in weite Ferne gerückt.

Ohne direkten Kontakt der Verhandlungskommissionen mit dem Arbeitgeber wurde diesem, nachdem viele interne Berechnungen zwischen ÖTV und DAG zu einem schweren Kompromiß geführt hatten, folgendes Angebot für das Boden- und Kabinenpersonal unterbreitet:

Das Ergebnis:

3,5 % Tabellenerhöhung auf 13 Monate (vergleichbar 3,23 % auf 12 Monate)

inklusive je 220 DM für die Monate Januar und Februar 1999 und

einer Ergebnisbeteiligung von 1100 DM zzgl. 10% eines Monatsgehaltes.

Arbeitgeber und Gewerkschaften haben dieses Ergebnis akzeptiert.

Die Abstimmung bei der DAG wurde sehr emotional eingeleitet und mit ungewohnten Gefühlsäußerungen beendet.

Der Sprecher der Bodentarifkommission hat danach zunächst diese Funktion zurückgegeben.

Ein weiteres TK-Mitglied hat am Tag darauf sein Mandat niedergelegt.

Die Mitglieder der Vereinigung Luftfahrt in der DAG-Bodentarifkommission danken noch einmal ausdrücklich den Cockpit-Kollegen für ihre Solidarität.

Wir danken den Kolleginnen und Kollegen aus der Kabine für die alten und neuen Gemeinsamkeiten und wir danken den hauptamtlichen Kolleginnen und Kollegen der Bundesberufsgruppe für ihre Unterstützung und ihr Verständnis.



Werner Langendörfer

Eckpunkte zur Dienstleistungsgewerkschaft

In der vom Bundeskongress der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft DAG eingesetzten Strukturkommission wurde im Februar der Katalog zu den Eckpunkten des Zielmodells einer neuen Dienstleistungsgewerkschaft beraten.

In den nächsten Wochen sind nun alle Gliederungen der DAG aufgefördert, ihre Stellungnahmen zu diesem Modell abzugeben.

Der Gewerkschaftsrat der DAG hat in seiner letzten Sitzung den Kongressbeschluß zur Erarbeitung eines Modells zur Erneuerung der DAG aufgehoben.

Die Arbeit an einer sogenannten "Eigenständigen

Lösung" ist damit zugunsten der Entwicklung zu einer neuen Gewerkschaft eingestellt worden.

Die Bundesberufsgruppe Luftfahrt wird zu beiden Entscheidungen in den nächsten Tagen eine Stellungnahme erarbeiten und dem DAG-Vorstand zuleiten.

Wir wollen hier über die Entwicklung berichten, da die zu erwartenden Umsetzungen auch einen nicht unerheblichen Einfluß auf die Vereinigung Luftfahrt haben wird.

Aus der gemeinsamen politischen Plattform war eine Ideenskizze zur **Bildung einer neuen Gewerkschaft aus ÖTV, HBV, DPG, IG Medien und DAG** entwickelt worden, die nun in die Eckpunkte zum Zielmodell mündete. Darin wird

das Grundgerüst des demokratischen Aufbaus der Gewerkschaft beschrieben.

Regionale Ebene

Die neue Gewerkschaft wird sich regional in die drei Ebenen

Bezirk, Landesbezirk und Bund bilden.

Außerdem gliedert sie sich in Fachbereiche mit Fachgruppen, in denen die gewerkschaftliche Branchenpolitik entwickelt und umgesetzt wird.

Berufs- und Statusgruppenarbeit wird mit den Fachbereichen verknüpft. Die Frauen und die Personengruppen Jugend, Senioren und die Arbeitslosen haben eigene Stränge in den regionalen Ebenen und bringen sich bei Bedarf in die Fachbereiche und Fachgruppen ein.

Für Konferenzen werden nur Ehrenamtliche als Delegierte gewählt.

Im Gegensatz zur heutigen DAG-Satzung sollen aber zukünftig in ehrenamtlichen Führungsgremien die hauptamtlichen Wahlangestellten stimmberechtigte Mitglieder werden.

So ist z.B. geplant, daß die zukünftigen Bundesvorstandsmitglieder stimmberechtigte Mitglieder des Gewerkschaftsrates werden sollen.

Auf der Ebene der zunächst ca. **150 bis 180 Bezirke** wird es je einen Vorstand aus Vertretern der Fachbereiche, der Frauen und der Personengruppen geben. Unterhalb dieser Ebene sind Betriebsgruppen und Ortsversammlungen und weitere vielgestaltige Gremien möglich. Der endgültige Zuschnitt der Bezirke wird durch die Landesbezirke nach fachlichen, finanziellen und räumlichen Kriterien festgelegt.

Die **mittlere Ebene soll Landesbezirk heißen. Die endgültige Struktur (10 bis 16 Landesbezirke)** soll durch Ländergrenzen nicht zerschnitten werden, die Zusammenlegung von Bundesländern aber möglich machen.

Bisheriges Einvernehmen besteht zu folgenden Landesbezirken: Baden-Württemberg, Bayern, Berlin/Brandenburg, **Hessen**, Niedersachsen/Bremen und Nordrhein-Westfalen.

Weil mit der Wahl von ca. 1000 Delegierten für den Bundeskongress allein auf Bezirksebene die ausgewogene Vertretung der Fachbereiche nicht gewährleistet sein könnte, sollen diese Delegierten

gleichwertig aus den Fachbereichen und den Landesbezirken kommen. (Die BGG-Luftfahrt vertritt die Auffassung, in der zukünftigen Fachgruppe Luftfahrt auf die regionale Ebene ganz verzichten zu können.)

Als höchstes Gremien zwischen den Bundeskongressen auf Bundesebene fungiert der Gewerkschaftsrat.

Er setzt sich zu gleichen Teilen aus ehrenamtlichen Vertreter/innen der Landesbezirke und der Fachbereiche zusammen. Hinzu kommen je zwei Vertreter/innen der Frauen, der Jugend und der Senioren.

Zukünftig, und dies ist eine deutliche Abkehr vom Ehrenamtsprinzip der DAG, werden die ca. 16 Mitglieder des Bundesvorstands stimmberechtigt an den Sitzungen des Gewerkschaftsrates teilnehmen.

Darüber hinaus nehmen die Leiter/innen (oder Vorsitzenden) der Landesbezirke und die Vertreter/innen der Berufs- und Statusgruppen beratend an den Sitzungen teil.

Um die Vertretung der **Frauen** in ihrem Anteil an der Mitgliedschaft in allen Gremien der Organisation zu gewährleisten, wird die **Frauenquote** beschlossen. Frauenstrukturen soll es auf allen Ebenen der Gesamtorganisation geben. In den Fachbereichen soll Frauen- und Gleichstellungspolitik verbindlich verankert werden.

Die **Jugend und die Senioren** sollen Einfluß auf die für sie relevanten Entscheidungen in den Fachbereichen erhalten.

Arbeitslose können Ausschüsse auf Bezirks-, Landesbezirks- und

Bundesebene bilden und in den Fachbereichen mitarbeiten können.

Fachbereiche

Die folgenden 13 Fachbereiche sollen ein starkes Gewicht in der neuen Gewerkschaft haben:

1. Finanzdienstleistungen,
2. Ver- und Entsorgung,
3. Gesundheit, soziale Dienste, Wohlfahrt und Kirchen,
4. Sozialversicherung,
5. Bildung, Wissenschaft und Forschung,
6. Bund und Länder,
7. Gemeinden,
8. Kunst und Kultur, Medien, Druck und Papier, industrielle Dienste und Produktion,
9. Telekommunikation, Informationstechnologie, Datenverarbeitung,
10. Logistik und Postdienste,
11. **Verkehr**,
12. Handel,
13. Besondere Dienstleistungen (fällt ggf. weg).

Die **Fachbereiche** erhalten einen durchgängigen Aufbau von den Betrieben über die Bezirke und Landesbezirke bis zur Bundesebene.

Die Fachbereichsleiter/innen werden Mitglieder des Bundesvorstandes. Die interne Gliederung in Fachgruppen, Betriebsgruppen usw. legen sie selbständig fest. Mit den Fachbereichen vernetzt ist die Berufs- und Statusgruppenarbeit der Arbeiter/innen, Beamtinnen und Beamte, Techniker/innen und Ingenieure sowie Freie und Nicht-Betriebsgebundene.

Bis zum 30. April 1999 können aus den Gliederungen Stellungnahmen zu den Eckpunkten beim Gewerkschaftsrat vorgelegt werden. Der

Gewerkschaftsrat wird über das weitere Vorgehen im Mai und Juni entscheiden. Der DAG-Sonderkongress im November 1999 wird die letzte Entscheidung für die Einbringung der DAG in eine gemeinsame Übergangsgewerkschaft nach Vereinskriterien treffen. Die Umwandlung zur neuen Dienstleistungsgewerkschaft soll im Januar 2001 erfolgen.

Weitere Informationen wird der Autor in der Delegiertenversammlung der VL am 22. April geben.

Werner Langendorfer

Mitgliederversammlung der Vereinigung Luftfahrt in Hamburg

Am 26. Januar 1999 fand in Hamburg die erste Mitgliederversammlung im Jahr 1999 statt.

Auf der Tagesordnung stand als wichtigster Punkt die Neuwahl des Ortsverbandsvorstandes.

Zum Vorsitzenden wurde einstimmig Detlef Mayer gewählt.

Zum stellvertretenden Vorsitzenden wurde mit der Mehrheit der Stimmen Christian Lorenz gewählt.

Als Kassenwart wurde ebenfalls mit der Mehrheit der Stimmen Horst Saggau gewählt.

Der anwesende Bundesvorsitzende Werner Zielina, beglückwünschte die neugewählten Ortsverbandsvorstandsmitglieder und wünschte Ihnen viel Glück in den kommenden zwei Jahren.

Er bedankte sich bei den Mitgliedern des „alten“ Vorstandes für die

geleistete Arbeit, was sich in einer deutlich gestiegenen Mitgliederzahl in Hamburg bemerkbar macht.



Viele Diskussionsbeiträge aus der gut besuchten Versammlung gaben zu dem Tagesordnungspunkt, der sich mit der laufenden Tarifrunde bei Lufthansa beschäftigte.

Viele der Anwesenden sprachen sich für eine lineare Tabellenerhö-

hung aus. Es wurde in der Diskussion nicht außer Acht gelassen, daß ein Unternehmen kein besonderes Interesse daran hat, das gesamte zu verteilende Volumen in eine Tabellenerhöhung fließen zu lassen.

Trotzdem sieht man nach vielen Jahren äußerst sparsamer Lohnerhöhungen die Zeit gekommen, einen fairen Ausgleich zwischen den berechtigten Interessen der Belegschaft und dem Gewinnstreben der Anteilseigner herzustellen. Dies sollte sich nach dem Willen der großen Mehrheit der Mitglieder in einer deutlichen Erhöhung der Vergütungstabelle widerspiegeln.

Werner Zielina

Anmerkung der Druckerei

Offsetpapier ist ein Naturprodukt, bestehend aus Zellstoff, Holz und Kaolin, und hat somit keine schädigenden Einflüsse auf die Umwelt; ebenso die Druckfarbe, bestehend aus Ruß und Firnis.

Protest der VL bei EU-Kommission in Brüssel gegen Slotstreichungen.

Vom 14. bis zum 15. Dezember 1998 wurde von der EU-Kommission ein Hearing durchgeführt.

Thema der Anhörung waren die geplanten Maßnahmen des Wettbewerbskommissars van Miert gegen das Bündnis aus Lufthansa, United Airlines und SAS.

Die geplanten Maßnahmen haben wir bereits in unserer letzten VL-Info veröffentlicht. Das von der VL befürchtete Fazit aus diesen Maßnahmen, nämlich den Verlust von europäischen, insbesondere Lufthansa-Arbeitsplätzen, hat uns schon im August 1998 offiziell widersprechen lassen.

Wir hatten damals unsere Stellungnahme der zuständigen Wettbewerbsabteilung bei der EU-Kommission schriftlich übermittelt.

Daraufhin wurden wir zum Hearing im Dezember nach Brüssel eingeladen.

Begleitet von allen Arbeitnehmer-

organisationen im Lufthansakonzern der Vereinigung Cockpit, der Deutschen Angestellten Gewerkschaft,

der Gewerkschaft Öffentliche Dienste Transport und Verkehr, der Unabhängigen Flugbegleiter Organisation und des Konzernbetriebsrates hat der Bundesvorsitzende der Vereinigung Luftfahrt, Werner Zielina, nochmals auf die Gefahren für die Arbeitsplätze hingewiesen.

Die Allianz Lufthansa, United und SAS war durch ranghohe Vertreter der Geschäftsleitung vertreten. Die Abstimmung der Redebeiträge der Allianzvertreter, sowie die inhaltliche Zusammenfassung wurde von Lufthansamanager Ulrich Schulte-Strathaus in sehr professioneller und überzeugender Art vorgenommen.

Einige der zum Hearing geladenen Parteien, wie beispielsweise die Eurowings, waren sicherlich mit den

geplanten Auflagen einverstanden. Dies ist aus deren Sicht bestimmt nachvollziehbar. Mit einiger Verwunderung haben jedoch die deutschen Arbeitnehmervertreter die Stellungnahme des deutschen Kartellamtes zur Kenntnis genommen. Man könnte ironischerweise bald zu dem Schluß kommen: Wenn die EU-Kommission sich von vorgebrachten Argumenten beeinflussen läßt, das deutsche Kartellamt tut es bestimmt nicht.

Ob die Wettbewerbsabteilung der EU-Kommission unter dem damals noch amtierenden Herrn Karel van Miert von diesem Hearing positiv beeinflußt wurde, werden die nächsten Monate zeigen. Im Interesse der Arbeitsplätze kann dies nur sehr gehofft werden. Wir werden Sie weiterhin über die wichtigen Entscheidungen aus Brüssel informieren.

Werner Zielina



Werner Zielina, VL

Heinz-Werner Langendörfer, DAG

während des Hearings in Brüssel

Flughafenausbau in Europa - Ein Überblick

Im Zuge weiter fortschreitender Globalisierung wird die Bedeutung der Luftfahrt immer wichtiger. Die jährlichen Zuwachsraten an Passagieren sind enorm, was zwangsläufig viele Airports an ihre Kapazitätsgrenzen heranrücken läßt. Das ist in Frankfurt nicht anders als in London-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle oder Amsterdam, um nur die nach Passagierzahlen größten Airports in Europa zu nennen.

Andere Airports wollen natürlich auch von dem Zuwachs profitieren und sind dabei, sich zu vergrößern.

In Frankfurt wird momentan der Bau einer vierten Start- und Landebahn diskutiert. Was aber passiert in anderen europäischen Ländern? Anbei ein kleiner Überblick mit den wichtigsten Daten und Fakten:

In **Amsterdam-Schiphol** wird ab dem Jahr 2000 mit dem Bau einer fünften Start- und Landebahn begonnen. Weitere (bis zu acht!) sind in Amsterdam bereits im Gespräch.

Die Gründe hierfür sind allerdings sehr vielschichtig. Zum einen will Amsterdam überdurchschnittlich wachsen. Man geht in den Niederlanden (und nicht nur dort) davon aus, daß es im Europa der nächsten Jahrzehnte 4-6 „Hauptflughäfen“ geben wird.

Amsterdam möchte auch in Zukunft zu diesen gehören. Zum anderen sind in der Flughafenregion die Windverhältnisse extrem unzuverlässig. Viele Startbahnen in alle

Himmelsrichtungen begünstigen somit die Tatsache, daß zumindest halbwegs gegen den Wind gestartet werden kann.

Darüber hinaus wird die Existenzberechtigung der fünften Start- und Landebahn bei unserem Nachbarn mit dem Argument untermauert, daß viele Start- und Landebahnen eine gleichmäßige Verteilung des Lärms bzw. der Emissionen zur Folge haben.

Diese Argumentation stößt bei den Bewohnern der angrenzenden Ortschaften weitgehend auf Zustimmung, was daran erkennbar ist, das gegen die Ausbaupläne für Schiphol nur begrenzt Front gemacht wird.

Insofern würden sich die Bewohner von Mörfelden-Walldorf im Falle des Baus einer Nordbahn sicher freuen, wenn ein Teil der zukünftigen Mehrabflüge (einen Anstieg der Flugzeugbewegungen einmal vorausgesetzt) nicht über ihr Wohngebiet fliegen würde. Den dann etwas stärker belasteten Gemeinden sei das Solidarprinzip ins Gedächtnis gerufen.

Paris-Charles de Gaulle bekommt ab dem Jahr 2001 eine vierte Start- und Landebahn hinzu. Daneben ist langfristig (ab dem Jahr 2015) der Bau eines dritten Airports geplant.

In **London-Heathrow** ist der Bau eines fünften Terminals geplant. Eine neue Start- und Landebahn ist zwar erwünscht, aber noch nicht geplant.

Auch andere europäische Airports, die wesentlich kleiner sind als die „Big four“, planen für die Zukunft. Teilweise entstehen sogar neue Flughäfen (**Lissabon** ab dem Jahr 2005, **Athen** ab dem Jahr 2001).

Seit letztem Jahr wird in **Barcelona** eine dritte Start- und Landebahn gebaut.

In **Stockholm-Arlanda** wird im Jahr 2001 eine dritte Start- und Landebahn fertiggestellt.

Madrid-Barajas hat seit Dezember 1998 nunmehr zwei Start- und Landebahnen. Eine dritte Parallelbahn wird derzeit schon diskutiert.

Impressum

Die VL-Info ist ein Informationsblatt der Vereinigung Luftfahrt für Mitarbeiter in der Luftfahrt.

Die VL-Info erscheint unregelmäßig in einer Auflage von 3500 Exemplaren. Angestrebt wird eine viermalige Ausgabe pro Jahr.

Redaktionsleitung: Marc Traut

Redaktion:
Reinhard Bind, Bernd Michel,
Heinz-Werner Langendörfer,
Jürgen Rakowski, Hans-Peter
Schwarz, Dietrich Kummer,
Klaus Wohlmacher, Brigitte
Willroth, Werner Zielina

Adresse:
Vereinigung Luftfahrt e.V.
Adolf-Kolping-Straße 4
64521 Gross-Gerau
Telefon: 06152/82699
Telefax: 06152/3049
Eintragung bei Amtsgericht
Gross-Gerau: VR 912

Gesamtherstellung:
E+K, Ettner und Karst
Stockstädter Straße, Riedstadt

Dieser Überblick zeigt, daß Frankfurts europäische Konkurrenz nicht schläft. Daneben ist für jede der großen europäischen Airlines im Hinblick auf die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit von entscheidender Bedeutung, ein Drehkreuz zu haben. Nicht umsonst werden gerade in Paris Charles de Gaulle oder in Amsterdam die Airports ausgebaut.

einen ICE nach Frankfurt zu setzen, um dort eine Maschine nach Singapur zu nehmen. Dieses Szenario würde lediglich bewirken, daß ein Flug (Lissabon - Köln anstatt Lissabon - Frankfurt) weniger nach Frankfurt käme. Der Flug Köln - Frankfurt soll in Zukunft nach Möglichkeit sowieso auf die Schienen gelegt werden, wie viele andere innerdeutsche Flüge auch.

furt fliegen könnte, hätte dies fatale Auswirkungen. Die Passagiere würden entnervt abwandern und vielmehr über Paris, London oder Amsterdam nach Fernost oder in andere Erdteile fliegen. Und das kann wahrlich nicht im Interesse des zukünftigen europäischen Wirtschaftszentrums Frankfurt und uns Lufthanseaten sein.

So ist es beispielsweise wenig sinnvoll – eine Dezentralisierung Frankfurts unterstellt - Passagiere, die von Lissabon nach Köln fliegen, in

Wenn der Gast aber aus Kapazitätsgründen über Umwege nach Frankfurt reisen müßte und nur noch eingeschränkt direkt nach Frank-

Marc Traut



BEITRITTSERKLÄRUNG

Hiermit erkläre ich meinen Beitritt als Mitglied und erkenne die Satzung der VEREINIGUNG LUFTFAHRT an.

Name: _____ Vorname: _____

(PLZ) _____ Wohnort: _____

Straße: _____ Haus-Nr.: _____

Geb.-Datum: _____ Tel. priv.: _____

Beschäftigt als: _____ Dienststelle: _____ Tel: _____

Betrieb: _____ Beitragshöhe: _____ DM

Eintritt ab Monat: _____ 19 _____

Unterschrift



BEITRITTSERKLÄRUNG

Deutsche Angestellten-Gewerkschaft

Name: _____ Vorname: _____

(PLZ) _____ Wohnort: _____

Straße: _____ Haus-Nr.: _____

Geb.-Datum: _____ Krankenkasse: _____

Beschäftigt als: _____ Dienststelle: _____

Betrieb: _____ Beitragshöhe: _____ DM

Eintritt ab Monat: _____ 19 _____

Unterschrift

Ich bitte den Beitrag VL/DAG mittels Lastschrift monatlich/vierteljährlich von dem Girokonto/Postscheckkonto Nr.: _____ bei: _____

in: _____ (BLZ _____) Kontoinhaber: _____

abbuchen zu lassen und erteile hierzu jederzeit durch mich widerruflich Vollmacht.

Datum: _____ Unterschrift: _____

Diese Daten werden EDV-mäßig gespeichert.