

Money talks...

Wie sich die Zeiten doch ändern ?
Oder haben sich nicht die Zeiten,
sondern die Menschen geändert ?

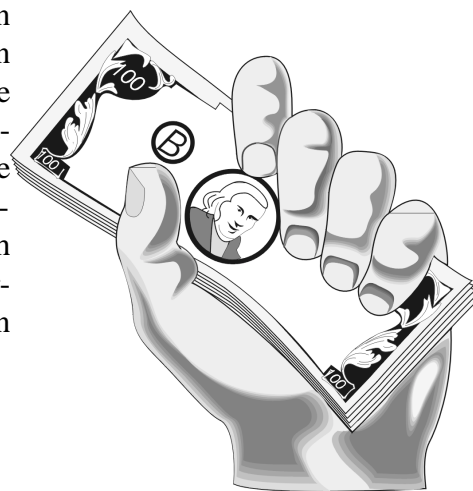
Früher, alles besser ?

Früher, als alles noch „besser“ war,
da war man damit zufrieden, wenn
ein Unternehmen schwarze Zahlen
geschrieben hat. Wie hoch diese
schwarze Zahl war, hat vermeintlich
niemand interessiert. Man hatte
ja seinen Arbeitsplatz, seine Un-
kündbarkeit (hat man heute auch
noch) und das Unternehmen über-
lebte eben mit einer „schwarzen
Zahl“.

Heute, alles schlechter ?

Heute, wo alles „schlechter“ ist,
bedankt sich der Vorstandsvorsit-
zende auf einer Betriebsversamm-
lung bei der Belegschaft, dass im
abgelaufenen Jahr ein guter Ge-
winn gemacht wurde, dieser aber

nicht hoch genug sei. Man müsse
sich mehr anstrengen, die Konkur-
renz wäre auch besser geworden
und würde Aufträge wegschnap-
pen. Zudem hätte die Konkurrenz
die Arbeitszeit verlängert, die Löh-



ne gesenkt und den Urlaub gekürzt.

Wo liegt also der Widerspruch ?
Kann es sein, dass es überhaupt
keinen Widerspruch gibt ? „Früher

– damals“ war eine andere Welt.
Die Welt hat sich gewandelt. Das
Geld beginnt eine immer dominan-
tere Rolle zu übernehmen.

Gerade in Gesellschaften, die als
Aktiengesellschaften geführt wer-
den, kommt dem Aktionär (Besit-
zer) eine weit größere Bedeutung
zu als „damals“. Er will sein einge-
setztes Kapital mit einer möglichst
hohen – und zwar der höchstmög-
lichen – Rendite verzinst haben.
Renditen, die unterhalb des Durch-
schnitts liegen, will er nicht sehen.

Fällt ein Unternehmen, welches wie
beispielsweise die Lufthansa, noch
Mitglied im Deutschen Aktienin-
dex (DAX) ist, unter diesen Durch-
schnitt ab, so wird der Aktionär
höchstwahrscheinlich seine Anteile
verkaufen. Dies führt dann dazu,
dass der Kurs dieser Aktie weiter
fällt und das Unternehmen noch
unattraktiver wird.

Aktiengesellschaften bleibt infolgedessen gar nichts weiter übrig, als mindestens so attraktiv zu sein wie der restliche, indizierte Markt.

Und so kann es schon mal sein, dass ein Vorstandsvorsitzender sagt, dass die Gewinne nicht hoch genug sind.

Angst vor der Zukunft ?

Muss das nun den Arbeitnehmer erschrecken? - Eigentlich nicht. Ich wage sogar die Behauptung: Heute ist alles besser! Die Mitarbeiter haben mehr Einkommen als damals, die Arbeitszeit hat sich verkürzt – der Lebensstandard ist gestiegen.

Aus dem beschriebenen System auszubrechen ist weder dem Mitarbeiter noch seiner Gesellschaft möglich. Die Zeiten der staatlichen Subventionierung sind dank leerer Kassen und dem erklärten Willen der Regierung vorbei. Im Gegenteil: Der Staat trennt sich von immer größeren Aktienpaketen seiner ehemaligen, „halbstaatlichen“ Betriebe.

Wer hilft ? Gewerkschaften und Mitarbeitervertretungen ?

Hier ist also keine Hilfe zu erwarten. Die Arbeitnehmer sind auf sich allein gestellt. Der Arbeitgeber wird versuchen die Mitarbeiter produktiver einzusetzen. Darf er das ? Ganz sicher darf er das. Das sollten ihm die Arbeitnehmer auch nicht weiter verübeln.

Schließlich ist es seine Aufgabe, so zu handeln. Der Aktionär (insbesondere die Manager großer Aktienfonds) fordert es sogar von ihm.

Nur eine starke Vertretung der Arbeitnehmerschaft kann den allzu kapitalfreundlichen Aktionen der Arbeitgeber Einhalt gebieten.

Nur von allen getragene Maßnahmen bringen Erfolge !

Wenn über die weitere Rationalisierung von Arbeit nachgedacht wird, so kann dies nur in Übereinstimmung mit den Mitarbeitern gelingen. Auch ist eine Einsicht von Mitarbeitern in derartige Maßnahmen nur dann zu erreichen, wenn sie sehen, dass nicht nur sie „dran glauben“ müssen. Insbesondere bei Schichtgängern gab es in dieser Hinsicht in den letzten Jahren herbe, andere Erfahrungen.

Mitarbeitern vorzujammern, wie teuer sie seien und wie billig die anderen sind, ist geradezu kontraproduktiv. Auch kann es nicht sein, dass bei erwiesenem Personalmangel an manchen Stellen im Betrieb immernoch der Eindruck vermittelt wird, es seien „zu viel Mann an Bord“. Von besonders „pfiffigen“ – gottseidank nur unteren – Vorgesetzten, werden dann sogar ausgerechnet in diesen Bereichen Zahlen genannt, wie viel Mitarbeiter sie für überzählig halten. **Damit geht dann jegliches Verständnis des Mitarbeiters für die Lage der Firma verloren.**

Sonderschichten ohne Ende, durchgearbeitete Pausen, Stress mit unzufriedenen Passagieren, Streß mit Vorgesetzten, die die Arbeit in kürzerer Zeit beendet sehen wollen. So kann sich für den Mitarbeiter nur der Eindruck vermitteln, dass er mehr Kolleginnen und Kollegen braucht.

Trotz alledem wird auch der Mitarbeiter zugeben, dass es nicht nur am Personalmangel liegt.

Eine Vielzahl von Störfaktoren wirken sich auf den Ablauf in einer Luftverkehrsgesellschaft aus. Einige davon sind einfach nicht auszumergen. Das muntere Umhertauschen von Flugzeugen gehört sicherlich zu den einzuschränkenden Maßnahmen.

Man stelle sich einmal vor, der Dienstwagen von Herrn Weber würde zu einer geplanten Reparatur in die Werkstatt gebracht. Nach zwei Stunden würde Herr Weber in die Werkstatt gehen und sein soeben zerlegtes Auto auf der Stelle zurückfordern, weil er und sein Terminkalender sich es wieder anders überlegt haben. Die Werkstatt hätte bestimmt große Freude daran...

Zugeben werden die Mitarbeiter auch, dass es an der einen oder anderen Stelle in Schichtplänen unproduktive Zeiten gibt. Darüber zu reden ist sicherlich legitim. Nicht legitim ist hingegen, wenn von vornherein Schichtplanentwürfe auf den Tisch gelegt werden, die zu nichts weiterem als zu mehr Überstunden führen können.

Es wird viel zu tun geben für die Mitarbeitervertretungen. Sehr viel. Ungehemmte - und somit für die Belegschaft schädliche - Gier nach Geld, darf es nicht geben.

Auch der Aktionär, der Shareholder, der Besitzer letztendlich, muss sich bewusst sein, dass ein erbarmungsloses Ausbeuten der Belegschaft nicht nur mittelfristig das Unternehmen ruiniert, sondern auch auf den entschiedenen Widerstand der

Mitarbeitervertretungen und der Gewerkschaften stoßen wird.

Nur gemeinsam und im Konsens mit der Belegschaft sind Veränderungen und Verbesserungen möglich. Auch darf es in keinem Fall dazu führen, dass durch die erreichten Verbesserungen der Abläufe nun erst recht Mitarbeiter „zu viel an Bord“ sind. Entsprechende Garantien müssen von den Mitarbeitervertretungen durchgesetzt werden.

Ein letztes noch: Seinen Anteil muß der Mitarbeiter an den „Früchten“ dieser Maßnahmen schon haben! Gerechtere Löhne, gleicher Lohn für gleiche Arbeit dürfen bei den Arbeitgebern dann kein Tabu mehr sein.

Es kann nicht sein, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nur zusehen, wie für andere Money talks.



Werner Zielina

Bald neuer Entgelt - Rahmentarifvertrag ?

Seit geraumer Zeit beschäftigen sich die **beiden Gewerkschaften DAG und ÖTV in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe** mit dem Entwurf zu einem neuen Entgelt-Rahmentarifvertrag.

In der Vergangenheit gab es viel Unmut zu den Themen:

- 2-jähriges Steigen in der Tabelle (zwei „Sorten“ von Mitarbeitern),
- Umgruppierungsbetrag ist gleich Jahressteigerungsbetrag (leistungshemmend),
- beamtenähnliches Laufbahnschema,
- Leistungslohnkomponenten fehlen,

um nur die wichtigsten Kritikpunkte zu nennen.

Wir wollen folgendermaßen vorgehen:

Die Arbeitsgruppe wird einen Vorschlag erarbeiten und der Tarifkommission von DAG und ÖTV vorlegen.

Erst wenn wir dort Einigkeit hergestellt haben, wollen wir den Vorschlag in Mitgliederversammlungen vorstellen.

Da es sich um wahrscheinlich sehr einschneidende Veränderungen handeln wird, ist die Zustimmung zu einer derartigen Forderung an den Arbeitgeber, von einer breiten Mehrheit unter den Mitgliedern notwendig.

Ich kann es mir an dieser Stelle nicht verkneifen, darauf hinzuweisen, dass selbstverständlich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die in keiner Gewerkschaft organisiert sind, auch kein

Mitspracherecht in diesem für alle so äußerst wichtigen Vorgang haben.

Bis zum heutigen Tag wurde von der Arbeitsgruppe eine Analyse erarbeitet, wie der derzeitige Stand der vielen, vielen TC's (Tätigkeitscodes) im Konzern LH ist. Vor jedem Neubeginn muss zunächst die präzise Analyse des „Istzustandes“ durchgeführt werden.

Um die vielen tausend TC's zu straffen, haben wir eine Zusammenfassung der Oberbegriffe im Konzern erarbeitet. Dabei war es uns wichtig, LH-Gesellschaftsspezifische Eigenheiten zu berücksichtigen.

Als erstes „Etappenziel“ haben wir damit erreicht, daß der Vergütungsrahmen gestrafft werden kann. Darüber hinaus ist für uns von Bedeutung, daß die Lufthansakonzernbetriebe in einem einzigen Ta-

rifvertrag vorhanden sind. Die Gewerkschaften reden hierbei von der Erhaltung der „Konzernklammer“.

Die nächsten Sitzungen werden im August und September 1999 stattfinden. Bis dahin werden noch große Probleme zu lösen sein.

Als Beispiel sei nur die „Überführung“ in ein neues System derjenigen Mitarbeiter genannt, die nach dem November 1990 eingestellt worden sind. (TV-90 Mitarbeiter) **Hier haben wir uns zur Forderung gemacht, daß diese Mitar-**

beiter vor einem Wechsel in ein neues System zunächst im „alten“ System gleichgestellt werden müssen mit den schon vor 1990 beschäftigten Mitarbeitern.

Wie Sie sehen, haben wir uns sehr viel vorgenommen. Ich kann in diesem Zusammenhang nur dringend an Sie appellieren:

Stärken Sie Ihrer Gewerkschaft den Rücken !

Kommen Sie zu den Mitgliederversammlungen und diskutie-

ren Sie intensiv mit ! Es geht schließlich um Ihr Geld! Reden Sie mit unentschlossenen Nichtgewerkschaftsmitgliedern sich endlich für eine Gewerkschaft zu entscheiden. Wie Sie sich unschwer vorstellen können, ist der Arbeitgeber in dieser Situation an schwachen Gewerkschaften sehr interessiert. Machen Sie es uns – in Ihrem eigenen Interesse - nicht zu schwer und dem Arbeitgeber nicht viel zu leicht !

Werner Zielina

Servicekultur 1999

Service am Kunden war immer eines der Aushängeschilder der Lufthansa.

Insbesondere seit Beginn des Sommerflugplans aber wird der Ruf des Unternehmens als pünktliche Airline Tag für Tag auf die Probe gestellt.

Ist der Sommer eine naturbedingte "Verspätungsjahreszeit" ?

Selten gab es mehr verspätete Lufthansaflüge als in den letzten Monaten. Leidtragende sind in erster Linie unsere Kunden, aber auch alle Mitarbeiter der Stationen weltweit.

Vielleicht hat sich irgendjemand sogar schonmal darüber Gedanken gemacht, dass auch das Image der Lufthansa darunter leidet...

Die Kosovo - Krise und der gebietsweise überlastete europäische Flugraum wurden und werden vielerorts als Ursachen genannt. Hinzu kommt - speziell in Frankfurt -, dass der Airport tagtäglich an die Grenzen seiner Belastbarkeit gerät und nicht zu ändernde Faktoren wie z.B. Witterungseinflüsse des öfteren für Verzögerungen sorgen.

Daneben hat es den Anschein, dass in diesen Monaten nicht nur die Pünktlichkeit, sondern auch andere Aspekte des Services am Kunden nachlassen.

Die so oft gepriesene Servicekultur erfordert nicht nur professionelles und flexibles Verhalten gut ausgebildeten Personals (das beides vorhanden ist, beweisen die Stationsmitarbeiter tagtäglich), sondern vor allem ausreichend Personal in al-

len Bereichen an der sogenannten "Kundenfront".

Es ist alle Jahre wieder das gleiche „Phänomen“:

In den Sommermonaten werden Passagierrekorde erzielt und insbesondere beim Check - In hat es den Anschein, dass die „Dämme brechen“. Neue Mitarbeiter werden - wenn auch nur partiell - eingestellt und sind oft erst pünktlich zum Winterflugplan einsetzbar, wenn es wieder etwas ruhiger wird.

Viele Neueinstellungen dienen primär dem Ausgleich der übermäßigen Personalfuktuation in den Stationsabteilungen.

Eine echte Personalaufstockung findet somit kaum statt. Nicht umsonst gehören in den Hauptverkehrszeiten Warteschlangen quer

durch das Terminal 1 zum gewohnten Bild des Mitarbeiters.

Vertreter des Managements sollten zu dieser Zeit öfter einmal im Terminal auftauchen und der Kundenschaft Rede und Antwort stehen. Erklärungsbedarf gäbe es bisweilen genug.

Und die FAG...?

Blickt man über den Tellerrand zur FAG, könnte man den Eindruck gewinnen, die Lage sei ähnlich bedrohend. Hinweise darauf gibt es zumindest bei der Flugzeugabfertigung, der generell für den planmäßigen und pünktlichen Ablauf des Flugbetriebs eine Schlüsselfunktion zukommt.

Wenn hier Unregelmäßigkeiten auftauchen, so sind sie oft für den zahlenden Kunden sofort und schmerzlich spürbar.

Denkbar ist hier vieles. Es könnte sein, daß Koffer von verspäteten Fliegenden Anschlußflug nicht mehr erreichen, weil die Zeit zu knapp ist.

Zu wenig Personal bei der FAG !

Es könnte aber auch sein, dass gerade in den stark frequentierten Sommermonaten bei der FAG Personalengpässe auftreten.

Für viele Passagiere ist aber wahrscheinlich für alles, was rund um ein Flugzeug der Lufthansa passiert, schlicht und ergreifend die Lufthansa verantwortlich.

Als Beispiele mögen folgende Hypothesen die Angelegenheit veranschaulichen:

Stellen Sie sich vor, dass ein Lufthansa - Flugzeug auf einer Außenposition zum Stillstand gekommen ist und die Passagiere fünf Minuten oder länger warten müssen, bevor sie das Flugzeug verlassen können, weil niemand vor Ort ist, der die Treppen an das Flugzeug fährt.

Der eine oder andere Passagier würde sich bestimmt fragen, was das mit Service zu tun hat und diese Unregelmäßigkeit in erster Linie mit Lufthansa in Verbindung bringen. Der Ärger wäre noch größer, wenn die verlorenen 5 Minuten dazu führen, dass ein Anschlussflug verpaßt würde und man vielleicht unfreiwillig für eine Nacht ins Hotel müsste.

Dass neben der Lufthansa noch diverse "Handlingspartner" am Boden „mit von der Partie“ und somit „schuld“ sind, interessiert den zahlenden Kunden hierbei nicht.

Stellen Sie sich weiterhin vor, Kunde der Lufthansa auf einem Langstreckenflug zu sein. Nach 10 - 13 Stunden Flug kommen Sie an und begeben sich erschöpft zur Gepäckausgabe. Ungefähr eine Stunde nach der Landung dreht sich zwar noch das Kofferförderband, aber von ihrem Koffer fehlt jede Spur. Sie haben natürlich bis zum Schluss gehofft, dass ihr Koffer noch auftauchen würde und dementsprechend lange gewartet.

Sichtlich genervt begeben sie sich zum Lost & Found - Schalter. Bis sie ihren Koffer als vermisst aufgeben können, vergeht nochmals rund 1 Stunde, weil auch noch andere Gäste betroffen sind und jeweils viele Formalien abgearbeitet werden müssen.

Solche Szenarien können hin und

wieder vorkommen und alle Fluggesellschaften betreffen, so ehrlich sollte jeder sein. Wenn sie sich aber häufen, kostet das nicht nur sehr viel Geld (Hotelrechnungen, Nachversand von Koffern, Spesen usw.).

Vielmehr gerät der Service am Kunden in eine Schiefelage, die inakzeptabel ist und allen Beteiligten schadet.

Im schlimmsten Fall könnte der eine oder andere Kunde ja auch ein anderes Drehkreuz in Europa nutzen. Und das kann weder im Sinne der Lufthansa, noch im Sinne der FAG sein.

Marc Traut

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.

Reiseinformationen

Immer wieder liest man in der Zeitung, hört in den Nachrichten oder sieht es im Fernsehen:

Touristen in auch angeblich sicheren Ländern werden überfallen, ausgeraubt und sind Opfer von Trickbetrügem.

Dies alles, obwohl in vielen Veröffentlichungen immer wieder auf die Gefahren gerade in den sogenannten „Dritte-Welt-Ländern“ hingewiesen wird.

Leider sind auch schon Kolleginnen und Kollegen Opfer solcher Strattaten im Ausland geworden.

Auf dieser Seite werden wir in Zukunft Reisehinweise abdrucken, um Euch vor Gefahren in einzelnen Urlaubsgebieten zu warnen. Die aufgeführten Länder sind nur ein kleiner Überblick.

Hier wird vor Straßenkriminalität, Raubüberfällen, Entführungen, Taschendiebstählen usw. gewarnt. Es gibt sogar Länder, in denen selbst die Polizei oder sonstige Sicherheitsorgane, an den genannten Straftaten beteiligt sind.

Es gilt wie überall:

Es sollte bei jeder Urlaubsreise auf die eigene Sicherheit geachtet werden, eine kleine Portion Misstrauen hat noch niemanden geschadet, aber ein böses Erwachen verhindert.

Venezuela:

Es besteht hohe Gefahr von Straßenkriminalität und es wird rück-



sichtslos von der Schußwaffe Gebrauch gemacht.

Peru:

Vorsicht vor Drogenkriminalität und Raubüberfällen. In verschiedenen Teilen des Landes herrscht der Ausnahmezustand.

Kolumbien:

Reisen dorthin sind mit unkalkulierbaren Risiken behaftet. Jeder Reisende muß sich seiner Gefährdung bewußt sein.

Haiti:

Die Sicherheitslage hat sich weiter verschlechtert.

Costa Rica:

Hier ist die Zunahme von Gewaltkriminalität festgestellt worden.

Brasilien:

In den Großstädten gibt es eine hohe kriminelle Gefährdung. Wertsachen sollten im Hotelsafe deponiert werden. Man sollte immer einen kleinen Geldbetrag mit sich führen. Sollte es zu einem Überfall kommen, dient das Geld zur Befriedigung der Angreifer und man vermeidet schwere Verletzungen oder gar Tötung aus Enttäuschung. Von einem Besuch der Armenviertel ist ganz abzuraten.

Südafrika:

Es mehren sich die Fälle von Fahrzeugentführungen. Gewaltkriminalität gegen Touristen. Vorsicht ist nicht nur bei Nacht geboten, sondern auch tagsüber.

Simbabwe:

Hier ist die Zunahme von Gewaltkriminalität festgestellt worden. Überlandfahrten in der Dunkelheit bedeuten eine erhöhte Unfallgefahr.

Namibia:

Raubüberfälle und Diebstähle mit dem Einsatz von Waffen, nehmen zu. Einzelreisende sind gegenüber Gruppenreisenden einer höheren Gefahr ausgesetzt.

Madagaskar:

Zunehmende Kriminalität da sich die Lebensbedingungen der Bevölkerung weiter verschlechtern.

Kamerun:

Besitzer von Geländewagen werden mit Schußwaffen zur Herausgabe ihrer Fahrzeuge gezwungen. Erpressung durch die Polizei bei Straßenkontrollen kommt immer wieder vor.

Ägypten:

In ganz Ägypten sind Anschläge auf Touristen, trotz Anstrengung der Sicherheitskräfte, nicht ausgeschlossen. Abgeraten wird vor Reisen durch Mittelägypten.

Pakistan:

Die Sicherheitslage ist unübersichtlich. Von Reisen in die Kaschmir-Region ist abzuraten. Aktionen durch religiöse Gruppen arten häufig in Gewalt aus.

Indien:

Von Reisen nach Kaschmir ist dringend abzuraten. In letzter Zeit ist es häufig zu Bombenanschlägen auf Eisenbahnlinien gekommen. Ausländer werden mit Waffengewalt beraubt. Auch der Nordosten von Indien ist unruhig. Demonstrationen aus religiösen und politischen Gründen sind nicht ausgeschlossen. Bei der Ausreise sollten die Devisenvorschriften unbedingt beachtet werden.

Nepal:

Nepal gilt als relativ sicher. Zu Überfällen ist es auf den bekannten Trekking-Routen gekommen. Für Reisen nach Indien oder Tibet, sollte man sich das Visa in den jeweiligen Botschaften besorgen. Durch Reisebüros o.ä. besteht die Gefahr, ein gefälschtes Visum zu erhalten. Dadurch kann es zu Pro-

blemen bei der Ausreise aus dem jeweiligen Land kommen.

Philippinen:

Die Kriminalitätsrate ist sehr hoch. Als „reich“ wahrgenommene Ausländer sind Opfer von Gewaltverbrechen. Touristen fallen oft Taschendieben, Kreditkarten- und Scheckbetrügnern zum Opfer.

Laos:

Die Hauptstadt und ihre Umgebung können problemlos bereist werden. In den nördlichen Landesteilen ist es in der Vergangenheit zu schweren Überfällen gekommen.

Myanmar:

Ist ein Land mit geringem Kriminalitätsrisiko. Bei bestimmten Reisezielen innerhalb des Landes, sollte vor Antritt der Reise, von einem erfahrenen Reisebüro geprüft werden, ob die Reise erlaubt ist. Von Reisen in nicht zugelassene Gebiete wird dringend abgeraten. Diese Gebiete können Schauplätze von Kampfhandlungen sein.

Dies ist nur ein kleiner Überblick von möglichen Reisezielen. Wir sind gerne bereit, auch über andere Länder Information einzuholen und an unsere Mitglieder weiterzuleiten. Ruft an oder lasst uns eine Info zukommen, die Antwort wird umgehend an eure Adresse geschickt.



Reinhard Bind

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

(Hoffentlich) letzte Nachrichten von van Miert

Der scheidende EU-Kommissar van Miert hat noch einmal zugeschlagen: In einem Interview äußert er sich kritisch zur Allianz aus SAS und Lufthansa. Wichtig zu wissen ist in diesem Zusammenhang, dass er selbst es war, der diese Allianz bis zum Jahr 2005 genehmigt hat. Nun macht er sich Gedanken über sogenannte „Wettbewerbsauflagen“. Wir wollen es deutlicher „Schikane“ nennen.

Begründet wird diese veränderte Denkweise von van Miert mit der Monopolgefahr. Insbesondere aber auf dem skandinavischen Markt tummelt sich eine Vielzahl von Allianzen und Airlines. Wie die EU-Kommission hier dennoch von Gefahren ausgehen kann, ist uns völlig unverständlich.

Eventuelle, arbeitsplatzgefährdende Auflagen aus Brüssel werden von uns strikt abgelehnt. Wir können nur hoffen, daß sich der neue Wettbewerbskommissar einsichtiger und somit „arbeitsplatzerhaltender“ zeigt als Herr van Miert.

Werner Zielina

Lohndiktat ?

Da gibt es einen Landesfürsten in Rheinland Pfalz, der die Meinung vertritt, er könne sich in die Tarifautonomie einmischen. Das halte ich für ein sehr starkes Stück. Wo sich die Bundesregierung bis dato herausgehalten hat, maß sich Hr. Beck an, er könnte sich in Sachen Tarifverhandlung profilieren.

Seine Forderung: Für die nächsten zwei Jahre eine maximale Lohnerhöhung in Höhe der Teuerungsrate, damit die Unternehmen in Deutschland durch die Einsparung, Arbeitsplätze schaffen können. Dieser Argumentation kann ich mich nicht anschließen und lehne dies strikt ab.

Scheinbar besitzt Hr. Beck kein Langzeitgedächtnis. Seit 1990 liegen die Lohnabschlüsse in Deutschland in Höhe, oder sogar noch unter der Teuerungsrate. Wieviel Arbeitsplätze wurden in dieser Zeit geschaffen? Wie wir wissen wurden keine Arbeitsplätze geschaffen, im

Gegenteil. Nein, mit dem Abbau von Personal wurden die Gewinne maximiert.

Der Jubelschrei im Unternehmerlager ist bei solchen Forderungen verständlich. Die Aussage von Arbeitgeberverbänden, dass bis zu 300000 Arbeitsplätze geschaffen werden könnten, möchte ich hier nicht zurückweisen, nur der Glaube fehlt mir dazu. Geben diese Arbeitgeberverbände auch eine Garantie für die Schaffung von Arbeitsplätzen? Ich glaube nicht.

Wachstum entsteht nur durch Nachfrage. Eines sollte Hr. Beck erkennen: Niedrige Lohnabschlüsse haben noch nie zum Erhalt von Arbeitsplätzen beigetragen. Ein Unternehmen baut Arbeitsplätze ab, oder trennt sich von Unternehmensteilen, wenn das Unternehmen der Meinung ist, daß diese Vorgehensweise dem Unternehmen dient. Dies konnte die Arbeitnehmerschaft in

den letzten Jahren schmerzlich miterleben.

Man sollte hierzu den Gedanken einmal in die Vergangenheit lenken. Ende 1920 sank die Inlandnachfrage an Gütern. Die Reaktion der Unternehmer lies nicht lange auf sich warten. Die Gehälter der Arbeitnehmer wurden nicht mehr erhöht. Was geschah dann? Die Nachfrage sank noch mehr. Was war die Reaktion? Es wurden die Gehälter der Arbeitnehmer gekürzt. Was geschah dann? Die Arbeitslosenzahl stieg auf 8 Millionen.

Was war die Reaktion? Der Rest der Geschichte ist sicherlich jedem hinlänglich bekannt.

Ich bin der Meinung: Hr. Beck möge sich um sein Bundesland kümmern und die Gewerkschaften kümmern sich um Tarifpolitik.

Reinhard Bind

Ausbau des Flughafens Frankfurt

Die Kritik der Gemeinden am Ausbau des Frankfurter Flughafens mehren sich. Selbst Ortschaften aus dem weiteren Umland sind gegen einen weiteren Ausbau und für die strikte Einhaltung des Nachtflugverbots.

Die Grünen in Mörfelden-Walldorf sind gegen den Ausbau über den bestehenden Zaun hinaus und gegen die Nutzung von Wiesbaden-Erbenheim.

Frankfurt hat kein Interesse an einer Landebahn im Schwanheimer Wald, Kelsterbach sieht keinen Bedarf für eine Nordbahn, **Wiesbaden** will keinen Ausbau von Erbenheim und **Offenbach** ist – wegen der Lärmbelästigung – generell gegen den Ausbau des Flughafens.

Mittlerweile umfasst das Bündnis der Bürgerinitiativen gegen den Flughafen ausbau 31 Gruppen.

In der Mediatorengruppe wurden sechs der siebzehn Möglichkeiten der FAA Studie zum Ausbau des Flughafens als unrealistisch ausgeschlossen.

Die von der FAA positiv bewertete Nordbahn und die von der VC als Denkmodell eingebrachte Südbahn, bleiben – neben Erbenheim – weiter in der Diskussion.

Eine Landebahn innerhalb des Flughafengeländes, im Bereich der Lufthansa Technik, wurde abgelehnt, da umfangreiche Abrissarbeiten auf

dem Gelände der Lufthansa nötig wären.

Stellt sich die Frage: „Was bleibt da noch übrig?“

Dass der Weltflugverkehr wächst, wird nicht bestritten. Lufthansa will an diesem Wachstum teilnehmen, dies ist auch unbestritten. Sollte es zu keiner Kapazitätserweiterung auf dem Flughafen Frankfurt kommen, wird sich die Lufthansa nach anderen Möglichkeiten umsehen.

Hier gibt es konkrete Vorstellungen. Es wird an **München oder an den neuen Großflughafen Berlin** gedacht. Welche Auswirkungen hätte eine Verlagerung des Lufthansa – Drehkreuzes vom Flughafen Frankfurt an einen anderen Standort?

1. Der Frankfurter Flughafen würde zu einem Provinzflughafen degradiert.

2. Tausende von Arbeitsplätzen würden automatisch mit abwandern.

3. Eine nicht abschätzbare Anzahl von Arbeitsplätzen würde unwiderruflich verloren gehen.

4. Ein nicht zu unterschätzendes Volumen an Kaufkraft ginge den umliegenden Gemeinden verloren, damit zusammenhängend auch hier

eine nicht unbeträchtliche Anzahl von Arbeitsplätzen im Einzel – und Großhandel, im Servicebereich, sowie im kulturellen Bereich.

5.

Die vorhandene Infrastruktur des Rhein-Main Gebietes würde durch eine Abwanderung dieser Arbeitsplätze Schaden nehmen.

6.

Die öffentliche Hand hätte voraussichtlich nicht unwesentliche Steuermindereinnahmen, was sich wiederum auf das öffentliche Leben in dieser Region auswirken würde.

Wir können nur hoffen, dass sich alle Gegner eines Flughafen ausbaus auch über ein solches Szenario ausreichend Gedanken gemacht haben.

Gegner eines Ausbaus sollten sich bei aller Kritik immer wieder vor Augen halten, daß der Flughafen Frankfurt mittlerweile zum größten Arbeitgeber in der Bundesrepublik Deutschland avanciert ist.

Sicherlich würden bei einer Abwanderung der Deutschen Lufthansa AG Arbeitsplätze nicht unbedingt verloren gehen, sie würden allerdings an einen anderen Standort verlagert.

Wachstumsstillstand auf hohem Niveau wird und kann es nicht geben. Eine Verweigerung des Ausbaus des Frankfurter Flughafens ist aus unserer Sicht sehr gefährlich für die Arbeitsplätze in der Region.

Trotz alledem leben wir in einer Demokratie. Deshalb darf auch die Meinung von Ausbaugegnern nicht ignoriert werden. Szenarien wie beim Bau der Startbahn West müssen unbedingt vermieden werden.

Nicht zuletzt deshalb wurde auf das Mittel des „Meditationsverfahrens“ zurückgegriffen.

Es muss jeder seine Meinung äußern können, muss aber auch eine andere Meinung akzeptieren. Ob eine Nordbahn, Südbahn oder welche Ausbauvariante auch immer kommt, es besteht ja auch noch die Möglichkeit, dass der Flughafen nicht ausgebaut wird. Eine aus unserer Sicht unverantwortbare Entscheidung!

Wir möchten den Lesern eine provokative Frage stellen:

Sind die Bewohner im Rhein-Main Gebiet in Bezug auf Arbeitsplätze verwöhnt?

Kann man sich vorstellen, dass es in anderen Regionen mit einer Arbeitslosenquote von bis zu 35 % einen ähnlich starken Widerstand gegen einen Ausbau und damit auch der Schaffung von weiteren Arbeitsplätzen geben würde?

Der Ausbau des Frankfurter Flughafens ist ein sehr brisantes Thema. Als Berufsverband hätten wir gerne Eure Meinung dazu erfahren. Beteiligt Euch aktiv an der Diskussion.

Schreibt oder faxt uns an folgende Adresse:

**Vereinigung Luftfahrt e.V.
Adolf - Kolping – Straße 4
64521 Groß – Gerau**

Fax 06152 / 3049

**E-Mail:
Vereinigung-Luftfahrt@
t-online.de**

Wir freuen uns auf Eure Zuschriften.

*Frank Schott,
Reinhard Bind*

Paperless cockpit in view

Lufthansa und Rockwell Collins vereinbaren Kooperation

Die Deutsche Lufthansa und Rockwell Collins haben kürzlich eine Kooperationsvereinbarung unterzeichnet. Beide Unternehmen wollen im Bereich der drahtlosen Datenübertragung an Bord von Flugzeugen und in Flughäfen künftig eng zusammenarbeiten.

Erste konkrete Anwendungen sind bereits auf dem Weg: So werden künftig Flugkapitäne zum Beispiel technische Beanstandungen nicht mehr auf Formularen erfassen, sondern über einen Laptop direkt und drahtlos weiterleiten können. Wartungskapazitäten und Ersatzteile können besser geplant, Probleme früher erkannt werden.

Dies ist der erste Schritt auf dem Weg hin zum „Paperless Cockpit“. In der Realisierung sind auch schon Systeme zur papierlosen Dokumen-



tation oder zur genaueren Berechnung von Flugbetriebsdaten. Die Technologie kann künftig aber auch dem Passagier erlauben, sich mit seinem persönlichen Computer drahtlos in das Bord-Intranet ein-

zuloggen, Duty-Free Artikel zu bestellen oder E-Mails zu verschicken.

Innerhalb des Lufthansa Konzerns tritt die Condor Flugdienst GmbH als Erstkunde auf und das entsprechende Equipment wurde bereits in mehrere Airbus-Flugzeuge von Condor Berlin eingebaut. Die Lufthansa Technik AG kümmert sich um Engineering und Einbau in die Flugzeuge, und die Lufthansa Systems GmbH wird die Anwendungssoftware entwickeln und warten.

Entnommen aus
„Lufthansa Nachricht“,

Pressestelle Konzern und Passage DLH

Drahtloses Hör-Sprechsystem für die Flugzeugwartung

Firma CeoTronics stellt neues, drahtloses Headset vor.

CT-GateCom ist das erste komplette drahtlose System für die Flugzeugwartung. Egal ob Flugkapitän, Fluggerätmechaniker, Bodenabfertigung, Belader im Frachtraum oder das Boardingpersonal alle, die an der Flugzeugwartung und Flugzeugabfertigung beteiligt sind, werden Teil eines drahtlosen Kommunikationsprozesses.

Kernelement ist eine Tragebox mit dem Kommunikations-Interface (Schnittstelle) und aufladbarer Batterie. Diese wird einfach von außen an die Interphoneanlage des Flugzeugs angeschlossen.

Ein Funkgeräte-Headset mit geräuschkompensierendem Mikrofon erlaubt die digitale und drahtlose Kommunikation zwischen Cockpit und Bodenpersonal selbst bei laufenden Triebwerken.

Ein weiterer Vorteil: komplette Bewegungsfreiheit um das Fluggerät



herum. Es besteht keine Gefahr mehr, sich mit einem Kabel versehentlich in den Rädern des Flugzeugs oder anderer Bodengeräte zu verfangen und zu Boden gezogen zu werden. Auch das Risiko der Übertragung eines Blitzeinschlages über das Flugzeug auf das Bodenpersonal ist komplett ausgeschlossen.

Erstmalig kann auch das Personal an der Abfertigung in die Kommunikation einbezogen werden. Diese senden und empfangen durch weitere Funkgeräte, Headsets oder Gürteltrageversionen auf der gleichen Frequenz und können so direkt in die Abfertigungskommunikation eingebunden werden.

Bleibt zu hoffen, dass sich die großen Airlines bald für dieses System interessieren.

**Info der Firma CeoTronics
Rödermark / Frankfurt**

**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.

Hinweis: Es wurde erstmals bei dieser VL-Info von uns versucht, die neue Rechtschreibung einzuhalten. Ob uns dies komplett gelungen ist, wissen wir nicht genau. Wer glaubt, Rechtschreibfehler gefunden zu haben - kann sie behalten.