

ZONA

210

powered by ver.di

Gekündigt
Privat ist privat 2.0

Luftfahrt verstaatlichen?
Interview mit Bernd Riexinger

Steuerparadies Manila
Plant Lufthansa die Schließung von LTP?

zone210 History
30 Jahre nach Ceausescu

PD Engine
Ein Gastbeitrag der T/E-Vertrauensleute



Impressum

Redaktion

Martin Schoenewolf
Martina Knödler
Carsten Buck
Taro Tatura
Maike Vahl

Redaktionsschluss

21.11.2019

Kontakt

redaktion@zone210.de

V.i.S.d.P.

Domenico Perroni
ver.di Fachbereich Verkehr
Fachgruppe Luftverkehr
Besenbinderhof 60
20097 Hamburg

Coverfoto:

Taro Tatura

www.zone210.de

Aus der Redaktion

Ab jetzt sind wir zweistellig!

Seit Anfang 2017 gibt es uns bereits, die erste Ausgabe der zone210 ist schon 2016 geplant worden. Wir finden es ist, mit Erscheinen dieser 10. Ausgabe, an der Zeit für eine kleine Erfrischung.

Aufmerksame Leser*innen werden es sicherlich sofort bemerkt haben, dass unser Logo aufgefrischt wurde, ein Geschenk, welches wir uns selbst gemacht haben. Ein viel größeres Geschenk sind die vielen Resonanzen die wir von euch Leser*innen auf unsere Artikel erhalten, egal ob positiv oder kritisch, wir freuen uns über jedes Feedback und nehmen es ernst.

Nicht nur unser zone210-Logo sondern auch unser Internetauftritt (www.zone210.de) hat eine Frisch-

zellenkur erhalten. Dort findet ihr alle vergangenen Ausgaben, sowie weitere nützliche Veröffentlichungen. Schon in der neunten Ausgabe haben wir das Layout und die Schriftarten modernisiert, um euch nun ein noch schöneres Magazin bieten zu können.

Für weitere Anregungen, sei es zur Form, aber vor allem auch zu gewünschten Inhalten, haben wir stets ein offenes Ohr.

Sprecht uns einfach an oder schreibt der Redaktion unter:
redaktion@zone210.de
eine Mail.

Wir wünschen Euch viel Spaß mit dieser Ausgabe,

Eure zone210 Redaktion



Bericht vom 5. ver.di Bundeskongress

Rund Eintausend Delegierte der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) berieten in Leipzig Ende September 2019 eine Woche lang über Themen wie Digitalisierung, den sozial-ökologischen Umbau von Wirtschaft und Gesellschaft sowie über Gute Arbeit.

Aus dem Bereich der Lufthansa Technik Hamburg waren die Kollegen Martin Schoenewolf und Taro Tatura zum Bundeskongress delegiert.

„Wir brauchen armutsfeste Löhne und armutsfeste Renten. Das geht mit mehr Tarifbindung, die mehr Lohn und eine bessere Alterssicherung bringt“, sagte der neu gewählte ver.di-Vorsitzende Frank Werneke zum Abschluss des 5. Ordentlichen Bundeskongresses am 28. September.

Die Antragsberatung umfasste vielfältige Themen, so wurde zum Beispiel die Forderung von einer Mindestloohnerhöhung auf mindestens 12 Euro beschlossen. Ebenfalls war die Arbeitszeitverkürzung ein viel diskutiertes Thema, die Forderung nach einer 30-Stunden-Woche bei vollem Lohn- und Personalausgleich soll nun breit innerhalb von ver.di diskutiert werden. Ein sehr weitgehender Beschluss ist langfristig auf die Abschaffung von Leiharbeit hinzuwirken.

Neben den „klassischen“ Themen der Arbeitswelt wurden auch gesellschafts-, sozial- und klimapolitische Anträge behandelt. Bei der Wohnungspolitik haben die Delegierten beschlossen, dass ver.di zukünftig Mieter*inneninitiativen unterstützt, die sich mit der Rekommunalisierung von ausbeuterischen Wohnungskonzernen beschäftigen. Ebenfalls hat sich ver.di mit der Fridays for Future Bewegung solidarisiert. Beim sozial-ökologischen Umbau spielen der Staat eine Schlüsselrolle, die er mit einer aktiven Investitionspolitik, Industrie- und Dienstleistungspolitik sowie Struktur- und Regionalpolitik ausfüllen müsse. Die Klimabeschlüsse der Bundesregierung seien bei Weitem nicht ausreichend. „Insgesamt sind die vorgesehenen Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr völlig unzureichend angesichts eines Investitionsbedarfs von

mindestens 40 Milliarden Euro“, betonte der neu gewählte Vorsitzende. Neben dem Ausbau des ÖPNV wurde auch beschlossen, sich generell für einen bundesweit kostenlosen ÖPNV einzusetzen. In der gesamten Debatte um die Klimapolitik wurde klar, dass Klimaschutz eine hohe Priorität hat, jedoch nicht auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen werden darf.

Gesellschaftspolitisch wurde über den Rechtsruck in Deutschland und Europa gesprochen, auch fand eine klare Distanzierung zur AfD statt. Die politischen Ziele der AfD sind mit denen von ver.di nicht vereinbar. Diese Partei vertritt nicht nur rassistische und menschenverachtende Positionen, sondern ist auch extrem neoliberal und steht programmatisch für massive Angriffe auf unser Sozialsystem, wie zum Beispiel die Rente und die erkämpften Rechte von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern.

Bezüglich der Digitalisierung der Arbeitswelt fordert ver.di die frühestmögliche Beteiligung der Beschäftigten und ihrer Interessenvertretungen beim betrieblichen Einsatz und der Gestaltung neuer Technologien und Künstlicher Intelligenz. Ein Initiativrecht soll die Interessenvertretungen bei Entscheidungen zur betrieblichen Weiterbildung

stärken, die notwendig ist, damit die Beschäftigten mit den technologischen Entwicklungen Schritt halten können. Lobend wurde hier der Tarifvertrag zur Digitalisierung unserer Kolleg*innen im Hamburger Hafen hervorgehoben.

Insgesamt wurden beim ver.di Bundeskongress rund 1.000 Anträge beraten sowie die Führungsgremien neu besetzt, unter anderem der neunköpfige Bundesvorstand.

Frank Werneke wurde mit 92,7 Prozent zum neuen ver.di-Vorsitzenden gewählt und Andrea Kocsis mit 91,5 Prozent sowie Christine Behle mit 91,1 Prozent zu seinen Stellvertreterinnen.

Daneben wurde auch der Gewerkschaftsrat, das höchste ehrenamtliche Gremium zwischen den Kongressen, neu gewählt. Vorsitzende wurde Martina Rößmann-Wolf.

Frank Bsirske, der seit ver.di-Gründung deren Vorsitzender war, trat nicht erneut an. Nach seiner emotionalen Abschiedsrede wurde er mit Standing Ovations in seinen wohlverdienten Ruhestand verabschiedet.

Auch wir, die zone210-Redaktion, sagt an dieser Stelle: Danke Frank! #Frankeschön

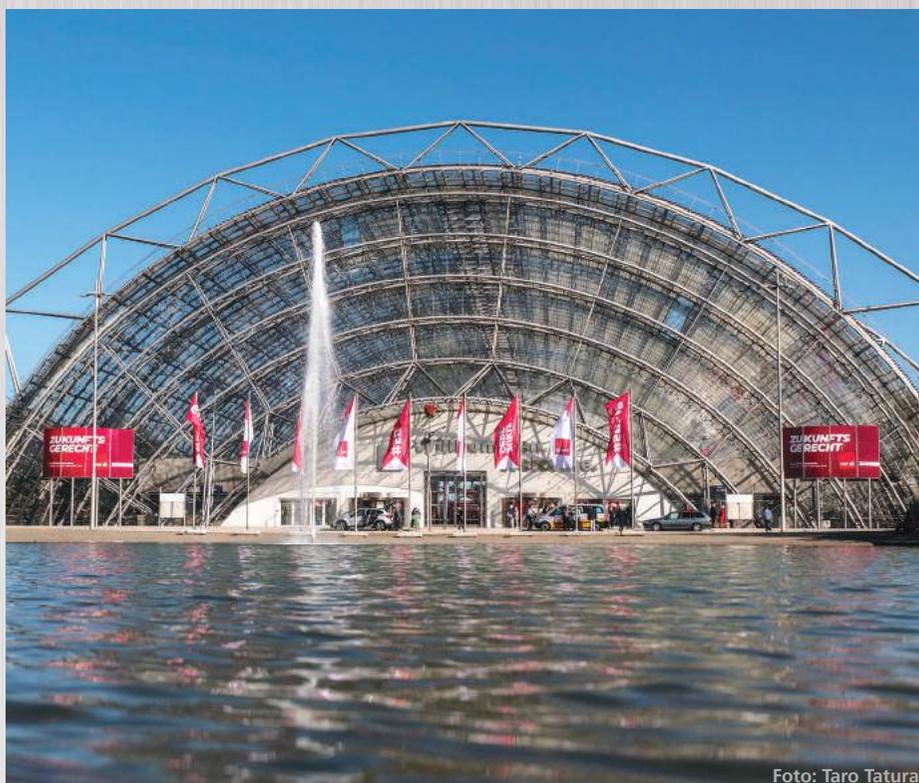


Foto: Taro Tatura

Privat ist privat 2.0

In unserer allerersten zone210, die bereits im März 2017 erschien, haben die ver.di Vertrauensleute unter der Überschrift „Privat ist privat“ eine eindeutige Forderung an den Hamburger Betriebsrat gestellt. Sie lautete: Kündigung oder Modernisierung der Betriebsvereinbarung „Zukunft LHT Hamburg“, die umgangssprachlich aufgrund ihrer Einführung 1999 „BV99“ genannt wird.

Inzwischen sind über 2 Jahre vergangen und das komplette Betriebsratsgremium hat sich zwischenzeitlich erneuert. Unter dem damaligen Vorsitzenden ist es leider nicht gelungen, eine Veränderung anzustoßen. Diese Situation stellt sich jetzt deutlich anders dar. Auch wenn das von einer Fraktion des Betriebsrates in der Öffentlichkeit gern anders dargestellt wird, ist es Fakt, dass das komplette Gremium auf seiner Außentagung dieses Jahr die Überarbeitung beschlossen hat.

Es wurde festgestellt, dass sich in dieser Betriebsvereinbarung keine Verabredungen befinden, die nicht in anderen BVen oder Verträgen bereits geregelt sind und dies größtenteils besser aus Sicht der Mitarbeiter*innen. Einiges ist mittlerweile durch geänderte Gesetzgebung ebenfalls zum Vorteil der Kolleg*innen geregelt.

Nun hat das Betriebsratsgremium im Sommer 2019 erfreulicherweise einen Beschluss gefasst, schnellstmöglich diese Vereinbarung fristgerecht zum 31.12.2019 zu kündigen. Wir begrüßen diesen Schritt und freuen uns auf einige Erleichterungen im täglichen Arbeitsleben.

Ein Beispiel dafür ist die in der BV99 stehende Regelung, dass die Reisezeit bei Dienstreisen per Flugzeug mit der geplanten Abflugzeit beginnt. Die bessere Konzernregelung hingegen besagt, dass der Beginn eine Stunde vor dem Abflug liegt.

Es werden sicherlich noch strittige Positionen über Einzelheiten diskutiert werden. In einer der nächsten Ausgaben werden wir dann über detaillierte Veränderungen berichten.

Wir bleiben dran!

Betriebsvereinbarung für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Lufthansa Technik AG in HAM	Zukunft LHT Standort HAM gültig ab zuständig: HAM TP 3
Zwischen der LHT, vertreten durch den Vorstand einerseits und dem Betriebsrat Hamburg, vertreten durch seinen Vorsitzenden andererseits, wird folgende Betriebsvereinbarung, zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und Sicherung des LHT-Standortes Hamburg abgeschlossen:	<ul style="list-style-type: none">• Diese Betriebsvereinbarung soll im Rahmen des „Dialog Zukunft“, der u. a. den Erwerb der Immobilien am Standort Hamburg vorsieht, einen Beitrag leisten, um die Betriebsbedingungen verbessern, die bestehenden Arbeitsplätze sichern und die Beschäftigung in Bereichen mit zukunftsträchtigen Produkten weiterentwickeln zu können.
Geltungsbereich / Umsetzung Diese Betriebsvereinbarung gilt für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der LHT Hamburg - ausgenommen Mitarbeiter von HAM WS 8 - soweit sie in den Geltungsbereich der anwendbaren Tarifverträge in ihrer jeweils gültigen Fassung fallen, sowie für AT-Mitarbeiter, die nicht am System der variablen Vergütung teilnehmen (siehe jedoch II Abs. 4). Die nachfolgenden Bestimmungen orientieren sich an den jeweils geltenden Tarifverträgen und bestehenden gesetzlichen Vorschriften und Regelungen. Die Umsetzung erfolgt in Zusammenarbeit mit dem zuständigen Personaldienst und der jeweiligen Fachbereichsleitung.	<ul style="list-style-type: none">• Die Senkung der Personalkosten erfolgt ergänzend zu Maßnahmen zur Reduzierung von Sach-, Immobilien- und Overheadkosten, sowie zu Maßnahmen in den Geschäftsfeldern mit dem Ziel, Produktivität und Durchlaufzeiten weiter zu optimieren und die Leertzeiten in der Produktion weiter zu reduzieren. Die Geschäftsleitung verpflichtet sich, den Mitarbeitern und dem Betriebsrat gegenüber regelmäßig zur Offenlegung der Produktivitätskennzahlen (z. B. prozentualer AH-Anteil am Produkt).• Unterstützend können vor Ort Problemfeldern eingerechnet werden, um die Material- und Prozessabläufe zu optimieren.• Im Rahmen der notwendigen Senkung der Personalkosten werden jeweils solche Maßnahmen umgesetzt, die bei möglichst geringer Belastung für den einzelnen Mitarbeiter möglichst große Wirkung erzielen. Insoweit werden im folgenden von den vorhandenen Alternativen zur Personalkostenreduzierung = Reduzierung von Personal, Senkung der Kosten der Vergütung, bessere Nutzung der Kapazität/Arbeitszeit = lediglich Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsstruktur, -gestaltung und -steuerung behandelt.
Präambel Die wirtschaftliche Situation der LHT soll durch kostenreduzierende Maßnahmen verbessert werden. Hintergrund dieser Maßnahmen sind zum einen die internationale Wettbewerbssituation und die derzeitigen internen Kostenstrukturen. Die Betriebspartner gehen dabei übereinstimmend von folgenden Prämissen aus:	

Kantinenluxus

Ist der Kantinenbesuch bald Luxus und essen wir bald im Stehen? Wer in den vergangenen Jahren die Entwicklung der Kantinenauslastung beobachtet hat, muss leider feststellen, dass zu den üblichen Mittagessenszeiten ein stetig wachsender Andrang in der Kantine herrscht. Ob nun bei der Essensausgabe, an der Kasse oder später bei der Platzsuche an den Tischen, in beiden Kantinen verschwendet man heutzutage mitunter mehrere Minuten mit warten, sprich Schlange stehen.

Die Kolleg*innen mit Vertrauensarbeitszeit, also diejenigen, die keine Pause stempeln, mag das weniger belasten als die tariflich Beschäftigten, die ohnehin weniger verdienen. Die Preisgestaltung ist vom einstmaligen günstigen Kantinenbesuch zum Exklusivmodell geworden. Portionen sind, besonders in der Kantine 1, auf ein Spatzenmaß geschrumpft, die Böden der Schüsselchen sind immer deutlicher zu sehen, abgezählte Fleischbrocken erinnern an Zellteilung. Gesunde Ernährung hin oder her, der körperlich arbeitende Mensch braucht mehr als das was es gibt.

Man könnte meinen, dass es beabsichtigt ist, Kolleg*innen in Arbeitskleidung wegzuekeln, trifft man zu bestimmten Zeiten ohnehin lediglich Menschen in Privatkleidung bei der Essensaufnahme an. Bei der Preisgestaltung lässt sich die Wertschätzung der Kollegen*innen aus den Werk-



Foto: Hans Braxmeier

stätten und Docks besonders gut erkennen. Um noch eins obendrauf zu setzen, gibt es wohl bereits Pläne, langfristig das Bistro in der Jumbohalle zu schließen. Da kann man sich ruhig schon einmal fragen, wie denn die Essensversorgung auf der Werft in Zukunft überhaupt noch funktionieren soll.

Wir dürfen uns hier nicht in Tarif- und AT-Kolleg*innen spalten lassen, sondern müssen darauf drängen, dass man sich wieder auf die Bedürfnisse der gesamten Belegschaft besinnt. Hoffnungen können ja glücklicherweise nicht wegrationalisiert werden.

Achja, etwas Positives ist uns dann doch noch aufgefallen: In der Bartesse gibt es seit 2018 auch Mehrwegbecher. Nehmt dieses Angebot wahr. Die ganzen unnötigen „Einweg-schnabeltassen“ belasten unsere Umwelt übermäßig. Die Subventionierung der Becher hat die LHT bedauerlicherweise eingestellt. Und noch ein Denkanstoß: Warum bezahlen Kolleg*innen mit Mehrwegbechern nicht weniger für ihren Kaffee?

Zu guter Letzt: Sehr geehrter Vorstand, die Mitbestimmung fordert es seit Jahren und ihre Schließungspläne vom Bistro machen es nicht weniger dringend:

Bauen Sie Kantine 3!

Vor 30 Jahren: Lufthanseaten legen aus Protest die Arbeit nieder

“Boycott gegen Ceausescu-Jet” titelte das Hamburger Abendblatt am 21. Dezember 1989. Darunter ein Foto einer rumänischen Regierungs Boeing 707 umzingelt von Kolleg*innen. Auf einer kleinen Tribüne sieht man einen Kollegen mit Megaphone.

Was war passiert?

Nachdem 1989 in der DDR, Polen, Ungarn und der Tschechoslowakei die Wende stattfand, reihte sich auch das neostalinistische Rumänien ein. Die herrschende Partei PCR unterdrückte zunehmend die Bevölkerung, Lebensmittel wurden verknappt, Löhne gekürzt oder einbehalten und auch das Bildungs- und Gesundheitssystem kollabierte.

Der im Westen beliebte und als “Reformer” geltende Diktator Nicolae Ceausescu sowie seine Partei gerieten zunehmend unter Druck und auch in Rumänien gab es Proteste der Bevölkerung. Viel offensichtlicher als in anderen Ländern zeigte sich in Rumänien allerdings, dass es nicht lediglich eine Revolution des Volkes war, sondern Elemente eines Putsches enthielt, indem Teile der stalinistischen Elite die Proteste nutzte um eigene Privilegien und Macht zu sichern und auf neue, jetzt kapitalistische Beine zu stellen. Die Proteste von Arbeiter*innen wurden von Polizei und Geheimpolizei

“Securitate” brutal zerschlagen.

Am 17. Dezember 1989 bekamen Polizei, Geheimdienst und Militär von Ceausescu den Schießbefehl. Sie schossen mehrere Tage in die protestierende Menge und mehrere hundert Demonstranten starben.

Zur gleichen Zeit stand eine der beiden rumänischen Regierungsmaschinen vom Typ Boeing 707 zur Wartung bei Lufthansa in Hamburg. Über die Presse erfuhren auch die Kolleg*innen in Hamburg von den brutalen Angriffen.

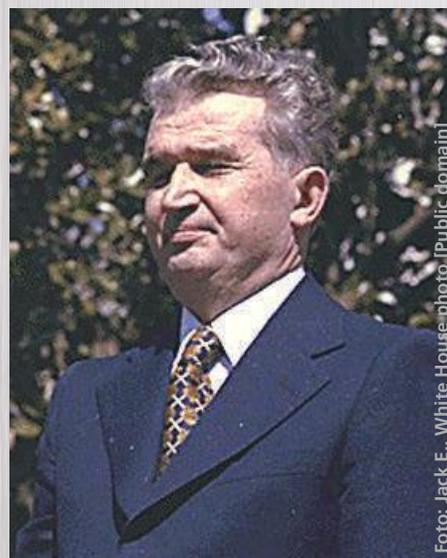
Auf Initiative von Betriebsrat und der Gewerkschaft ÖTV legten am Morgen des 20. Dezember '89 rund 800 Kolleg*innen die Arbeit nieder und versammelten sich spontan zu einer Kundgebung neben dem Flugzeug. Laut Abendblatt bezeichnete Heinz Herrmann vom Betriebsrat die Arbeitsniederlegung als einen *“Akt der Solidarität mit dem rumänischen Volk”*.

Der Betriebsrat übergab dem Repräsentanten von Tarom (Rumänische Staatsairline, in deren Flotte auch die beiden Regierungsboeings integriert waren) und der Lufthansa einen offenen Brief gegen die *“von staatlichen Institutionen verübten Gräueltaten”*.

Die ÖTV (eine der 5 Gründungs-

gewerkschaften von ver.di) forderte den Vorstand der Lufthansa auf, den Vertrag mit Tarom zu kündigen. Lufthansa kündigte an, eine Verlängerung des damals über 20 Jahre bestehenden Vertrages zu überdenken, wenn sich die politische Situation in Rumänien nicht ändere.

Wenige Tage später wurden Ceausescu und seine Frau von einem eilig gebildeten Militärgericht zum Tode verurteilt und erschossen.



Auch nach Ceausescu und nach der Wende in Rumänien waren zahlreiche Politiker aus seinem Umfeld an der Macht und brachten keine wirklichen Verbesserungen für die Lohnabhängigen. Staatsbetriebe wurden privatisiert und drastische Sparmaßnahmen wurden durchgesetzt. Die letzten Betriebe wurden als Voraussetzung zum EU-Beitritt 2007 vollen-

Die spontane Arbeitsniederlegung unserer Kolleginnen und Kollegen die sich nun zum 30 mal jährt, war ein Zeichen der Solidarität und der Macht einer organisierten Belegschaft, an die wir mit diesem Artikel gerne erinnern wollen.



zone210-History

PD Engine - Wie geht es weiter?

In unserer 3. Ausgabe vom September 2017, hatten wir von dem Thema challenge und den Auswirkungen dieses Programms berichtet.

Bereits damals war klar, dass der Ansatz, alle Maßnahmen gleichzeitig umzusetzen, zu einem totalen Chaos führen würde und siehe da, wir hatten Recht.

Des Weiteren werden bei der PD Engine am Standort Hamburg Kapazitäten genutzt und bezahlt, die zum Aufbau der Auslandsstandorte dienen. Dieses ist stark kontraproduktiv zum Ziel des angestrebten Stundensatzes von 90\$. Nebenbei möchten wir auch noch erwähnen, dass es nach der Logik des neuen Geschäftsmodells immer noch keine interne Leistungsverrechnung gibt, die ebenfalls mehr Transparenz zu den angestrebten 90\$ beitragen würde. Auch über die 39,5h Woche müssen wir reden.

Schon damals bestand die Forderung der ver.di Vertrauensleute, dass man sich über die Auswirkungen dieses Projektes unterhalten und ggf. bei geänderten Bedingungen neu verhandeln muss.

Von dem angekündigten Personalabbau aus 2016 wurde bis jetzt zum Glück nichts umgesetzt, im Gegenteil, die Entwicklung geht in eine ganz andere Richtung. Im Moment wird mehr Personal eingestellt als ausscheidet. Das ist eine sehr erfreuliche und für die neuen Kolleg*innen positive Entwicklung, aber wie sieht es mit den Perspektiven aus? Immer weniger gut Qualifizierte sollen die neuen Kolleg*innen einarbeiten, was zu einer besonders starken Belastung führt. Der jahrelang angesammelte Erfahrungsschatz lässt sich nicht innerhalb von ein paar Monaten weitergeben, das sind Prozesse, die teilweise Jahre dauern. Hier muss Seitens der Geschäftsleitung ganz klar ein besseres Konzept entwickelt werden.

Weiterhin stellen wir fest, dass sich das angestrebte Qualifikationsmodell von 1/3 AM, 1/3 EM und 1/3 SEM überhaupt nicht realistisch mit den Schichtplänen und behördlichen Vorgaben umsetzen lässt.

Durch die Kinderkrankheiten des GENX und des GTF befinden sich diese Motoren nun doch seit mehreren Jahren in Hamburg in der Reparatur in Halle 1. Dies bindet Kapazitäten, die nun in der Groß- und Kleinmotorenlinie fehlen. Dabei sollten diese Muster ursprünglich gar nicht in Hamburg bearbeitet werden, sondern direkt an den Standorten der Tochterunternehmen in Polen.

Ein Tropfen, der das Fass zum Überlaufen bringt, ist die Tatsache, dass nun die zu T/E gehörende Rohrwerkstatt in Berlin geschlossen und die Arbeit zum Teil nach Hamburg, aber größtenteils nach Ungarn verlagert werden soll. Dabei heißt es im gemeinsamen Verständnis der Sozialpartner zu den challenge Vereinbarungen, dass

Um diese Themen anzugehen, hat sich am 9. Oktober die Arbeitsgruppe Engine der Geschäftsfeldtarifkommission (GFTK) in Hamburg getroffen. Für die PD Engine sieht sie Handlungsbedarf auf der tariflichen Ebene bei geschlossenen Tarifverträgen, weil die positive Entwicklung in der PD von den Prognosen in den challenge-Verträgen aus 2016 stark abweicht.

Ein Abbau von Arbeitsplätzen ist bisher glücklicherweise nicht nötig. Viele zugesagte Maßnahmen des Arbeitgebers wurden allerdings auch nicht umgesetzt.

Die GFTK-Leitung wird die in der Sitzung gesammelten Themen in Gesprächen mit der Geschäftsleitung besprechen



Foto: Michael Schwarzenberger

„Mit diesem Zukunftspakt und auf der Grundlage der in diesem Rahmen geschlossenen Vereinbarungen der Betriebs- und Tarifpartner trifft die Lufthansa Technik die grundsätzliche Entscheidung, den Bereich Triebwerke an den bestehenden Standorten der LH Technik AG in Deutschland fortzuführen“.

Wir sind empört darüber, dass der Arbeitgeber seine Zusage nicht einhält und dieser Standort nun geschlossen wird.

und Vorschläge für Verbesserungen entwickeln und einfordern. Danach werden die GFTK-Leitung, die Arbeitsgruppe und die T/E-Vertrauensleute gemeinsam die nächsten Schritte planen.

Wir werden euch über das weitere Vorgehen auf dem Laufenden halten.

Eure T/E-Vertrauensleute

Wer, wie, was? Die Struktur von ver.di

Fragt man das allwissende Internet nach der Bedeutung von Gewerkschaft, erhält man bei Wikipedia den lapidaren Satz: „Eine Gewerkschaft ist eine Vereinigung der Interessenvertretung von abhängig beschäftigten Arbeitnehmern zur Vertretung ihrer wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Interessen.“ Selbstverständlich ist das keine befriedigende Auskunft, daher möchten wir an dieser Stelle etwas weiter ausholen und die Funktionsweise einer Gewerkschaft und ihre Zusammensetzung erklären. Am Beispiel unserer tarifführenden Gewerkschaft ver.di bei LH, stellen wir hier die Struktur unserer Gemeinschaft vor.

sprechpartner im Betrieb. Jeder Bereich hat Vertrauenspersonen, die in Mitgliederversammlungen demokratisch gewählt werden und umgekehrt auch für Euch bei Wahlen in anderen Gremien abstimmen.

Die **Sprecher*innen der Vertrauensleute**, werden von den Mitgliedern ebenfalls demokratisch gewählt und sind für eine Periode von 4 Jahren im Amt. Sie sind für den Austausch der Informationen zwischen den Mitgliedern und allen anderen Gremien und Institutionen im Betrieb zuständig. Sie erfüllen damit das höchste gewerkschaftliche Ehrenamt innerhalb des Betriebes.

und eine **Konzern Tarifkommission (KTK)**, die, wie es der jeweilige Name vermuten lässt, unterschiedliche Verhandlungen für entweder das Geschäftsfeld oder den ganzen LH Konzern führen.

Neben den oben beschriebenen, ehrenamtlichen Funktionen innerhalb des Betriebes bzw. des Konzerns ist ver.di als gesamte Organisation in einer Matrixstruktur aufgebaut.

Es gibt einerseits die regionale Aufteilung in Bezirke, Landesbezirke und Bundesebene und andererseits die Aufteilung in Fachbereiche und



Foto: Mathias Venema / ver.di

An erster Stelle steht das **Mitglied!** Ganz klar und jedem einleuchtend, ist die Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft unabdingbar, wenn man sich gestärkt durch die Menge der Mitglieder in Verhandlungen mit der Unternehmensführung um z.B. Löhne, Arbeitszeit, Urlaubsansprüche und anderer für uns mittlerweile als selbstverständlich angesehenen Sozialleistungen verabreden möchte. Das Mitglied ist der sog. oberste Souverän unserer Gewerkschaft und sein Wille ist maßgeblich.

Die **Vertrauensleute**, sind das Bindeglied zwischen den vielen Kolleg*innen, dem Hauptamt der Gewerkschaft und den gewerkschaftlichen Betriebsratsmitgliedern und gleichzeitig An-

sprechpartner im Betrieb. Jeder Bereich hat Vertrauenspersonen, die in Mitgliederversammlungen demokratisch gewählt werden und umgekehrt auch für Euch bei Wahlen in anderen Gremien abstimmen. Die **Gewerkschaftssekretär*innen**, sind hauptamtlich bei der Gewerkschaft angestellte Mitarbeiter*innen die für die Betreuung von einem oder mehreren Betrieben zuständig sind. Sie unterstützen die ehrenamtliche Struktur vor Ort bei ihrer Arbeit. Weiterhin sind es Gewerkschaftssekretär*innen, die bei tariflichen Verhandlungen zusammen mit einer Auswahl von Mitgliedern, in einer Tarifkommission, gemeinsam den Vertretern der Unternehmensführung gegenüberreten.

Tarifkommissionen werden von gewählten Mitgliedern besetzt und sind damit mandatierte Verhandlungspartner bei z.B. Vergütungsverhandlungen. In unserem Fall gibt es die **Geschäftsfeld Tarifkommission (GFTK)**

Fachgruppen. Zusätzlich gibt es Personengruppen wie zum Beispiel Jugend oder Senioren.

Diese Struktur besteht seit ver.di Gründung und wird nun in den nächsten Jahren einer Frischzellenkur unterzogen.

Wir werden uns zum Beispiel statt wie bisher im Fachbereich 11 (Verkehr) dann im "Bereich B" wiederfinden.

Über den genauen Fortgang der sog. Fachbereichsfusion werden wir in einer späteren Ausgabe berichten.

Eure ver.di Vertrauensleute bei LHT

Muss Luftfahrt in staatliche Hand?

Wir haben mit Bernd Riexinger, ehemaliger Vorsitzender des ver.di Bezirks Stuttgart, Vorsitzender der Partei Die Linke und Mitglied des Bundestages, ein Interview über die aktuellen Entwicklungen im Luftverkehr geführt.

zone210: Hallo Herr Riexinger, vielen Dank, dass Sie sich die Zeit für uns nehmen. Sie haben im Rahmen der Klimadebatte im Juli diesen Jahres in einem Interview mit der Funke-Mediengruppe gesagt: „Was so dramatische gesellschaftliche Folgen haben kann, darf nicht marktwirtschaftlich und unreguliert bleiben. Fluggesellschaften gehören in staatliche Hand, genauso wie die Energieversorgung oder die Bahn.“

Dieses Interview hat ja hohe Wellen geschlagen und wurde natürlich auch gerade bei uns, der Lufthansa, als ehemals staatlicher Airline, von den Kolleginnen und Kollegen diskutiert. Aber im Interview damals ging es ja nicht nur um die Klimafrage, sondern auch um Verschlechterungen für die Beschäftigten durch Deregulierung und Privatisierung. Was genau meinen Sie damit, können sie uns das etwas näher erläutern?

Riexinger: Ich fand die Reaktionen in den Medien zum Teil eigentümlich. Sie haben sofort einen Zusammenhang mit der DDR und der Planwirtschaft konstruiert und gar nicht beachtet, dass bis Anfang der 1990er Jahre die Lufthansa ein öffentlicher Betrieb in staatlicher Hand war. Im Kern meiner Überlegungen steht die Erkenntnis, dass die Privatisierungen - nicht nur die der Airline, sondern auch ganzer Flughäfen und der Bodenbetriebe - zu einem riesigen Angriff auf Tarifverträge und folglich auf Löhne und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten geführt haben. Einen Teil der Billigflug-Preise bezahlen die Beschäftigten durch diese enorme Deregulierung. Im Übrigen sind bei der Lufthansa die Billigflug-Airlines ausgegliedert: Germanwings und Eurowings bieten ebenfalls schlechtere Tarifverträge als der Mutterkonzern.

Jetzt geht's weiter mit der Lufthansa Service Gesellschaft (LSG), von der sich Lufthansa trennen will. Bei der Cargo

ist auch nicht klar, ob ausgegliedert wird; bei der Technik ebenso. Lufthansa will eine reine Airline sein, die nur noch durch den Flugbetrieb Profite macht. Deswegen habe ich gesagt, dass eine Re-Regulierung und damit auch eine Rück-Vergesellschaftung im Interesse der Beschäftigten wären. Es geht aber nicht nur um einzelne Airlines, sondern um den gesamten Flughafenbetrieb. Man muss bedenken, in welchem Ausmaß dort Niedriglohnbereiche durchgesetzt wurden. Ich verweise als Beispiel auf die Gepäckabfertigung, wo man ständig neue Gesellschaften gegründet und ausgegliedert hat. Alles Betriebe, die vorher mehr oder weniger an den öffentlichen Tarifvertrag angegliedert waren.

Hinzu kommt, dass die Privatisierungen einen weltweiten Konkurrenzkampf um Billigflüge befördert haben. Die Billigflug-Airlines füllen ihre Flugzeuge erst mal zu einem Viertel oder der Hälfte mit Billigtickets, um sie dann mit teureren Tickets aufzufüllen. Dadurch animieren die Airlines viele Menschen, Flüge zu buchen, die sie eigentlich nie machen würden. Unter anderen Umständen würde man nicht einfach für ein Wochenende nach Bukarest oder Mallorca fliegen. Aber wenn es nur 19 Euro kostet, dann sagt man halt zu. Durch die Billigtickets ist überhaupt erst ein Bedarf geweckt worden.

Wohlgemerkt: Es geht nicht darum, den einen Urlaubsflug, den die meisten Leute im Jahr machen, zu verteuern. Es geht darum, dass das System der Billigfluglinien falsch ist. Dieses System hat sehr viel mit der Privatisierung und Deregulierung des ganzen Flugverkehrs zu tun.

Deswegen glaube ich, dass so ein wichtiger Bereich wie der des Verkehrs, also zum Beispiel auch der ÖPNV, eine öffentliche Aufgabe ist, die klar reguliert werden muss.

zone210: Was würde sich denn jetzt bei einer Verstaatlichung einer Airline ändern? Wären die Bedingungen für die Beschäftigten nicht erstmal dieselben?

Riexinger: Mir ist bewusst, dass allein die Verstaatlichung nichts ändern würde, wenn die übrigen Rahmenbedingungen gleich blieben. Man muss den ganzen Flugverkehr anders regulieren. Zum Beispiel muss man damit aufhören, ihn zu subventionieren wie zum Beispiel durch die Befreiung von



Foto: Taro Tatura

der Kerosinsteuer. Auch die Folgen des Flugverkehrs für Klima und Umwelt müssen in geeigneter Form von den Fluggesellschaften verantwortet werden. Die Airlines können nicht einfach Profite zu Lasten der Gesellschaft und der Natur machen.

Das war der Kern meines Vorschlages, in dem benannten Interview, das dann allerdings stark verkürzt wurde auf eine reine Verstaatlichungsforderung.

Man kann alternativ auch an andere Modelle denken, etwa an Belegschaftseigentum. Ich habe zum Beispiel mal bei Daimler den Vorschlag gemacht, der Konzern solle solange die Gewinne in Form von Belegschaftsaktien auszahlen, bis die Belegschaften 25 Prozent als kollektives Eigentum besitzt und damit über ein Vetorecht verfügt.

Nehmen wir das Beispiel der Lufthansa Service Gesellschaft (LSG). Es hat auch etwas mit den Billigfluglinien zu tun. Der Service wird immer stärker eingeschränkt. Jetzt laufen 7000 Beschäftigte in Deutschland und 35.000 Beschäftigte weltweit Gefahr,

einfach verkauft zu werden. Alles, wovon sie bisher als Lufthanseaten mit guten Tarifverträgen und sonstigen Vergünstigungen profitiert haben, steht auf dem Spiel. Das hat sehr viel mit der Deregulierung und mit der Vermarktlichung des ganzen Flugbetriebes zu tun. Deswegen glaube ich, ist es im Interesse der Beschäftigten und im Interesse der Natur, daran grundsätzlich etwas zu ändern. Dazu gehört für mich auch die Vergesellschaftung von Fluglinien.

zone210: Sie haben Tarifverträge und so weiter angesprochen, also diese ganze Deregulierung ist natürlich auch ein riesen Motor für prekäre Arbeitsverhältnisse.

Riexinger: Klar! Das gilt für die Airlines, die Subunternehmen beschäftigen, das gilt auch für die ganze Abfertigung an den Flughäfen. LOSCH und andere Bodenverkehrsdienste haben zum Beispiel teilweise gar keinen Tarifvertrag. Die machen zum Teil Event-Beschäftigung, bei der sie nur die Zeit bezahlen, in der die Beschäftigten tatsächlich arbeiten. Da sind wirklich die miesesten Bedingungen durchgesetzt worden.

zone210: Also ist die derzeitige Debatte um den Flugverkehr nicht nur eine um Klimaschutz?

Riexinger: Heute haben wir noch mal einen anderen Zugang, nämlich die Klimaschutzdebatte. Aber ich bin eben sehr dafür, Fragen des Klimaschutzes mit den sozialen Fragen zu verbinden. Wie gesagt: Die ganze Billig-Fliegerei ist zum Großteil auf dem Rücken der Belegschaften ausgetragen worden.

zone210: Das Überangebot an Flügen und der Wettbewerb entstehen natürlich auch durch Airlines aus anderen Ländern. Auf diese können wir in der deutschen Politik schwierig Einfluss nehmen. Was ist dazu Ihre Vorstellung?

Riexinger: Es ist eine europäische oder auch internationale Aufgabe, genauso wie der Klimaschutz eine internationale Aufgabe ist. Man muss die Politik der Europäischen Union verändern, die es quasi zur Doktrin erhoben hat, alles zu vermarktlischen und zu deregulieren.

zone210: Sehen sie bei der Thematik auch einen Zusammenhang mit der Flugsicherheit? Also unsere Leser*innen arbeiten in großen Teilen bei der Lufthansa Technik, deren Produkt ist im Grunde die Sicherheit.

Riexinger: Mit den genauen Sicherheitsaspekten bei der Technik kenne ich mich leider nicht so gut aus. Aber die Auswirkungen der Privatisierung bekommt man exemplarisch beim

Sicherheitsgewerbe am Flughafen zu sehen. Das ist eigentlich eine Aufgabe der Bundespolizei, die diese Aufgabe delegiert hat. Im Sicherheitsgewerbe an Flughäfen ist ein gewaltiger Niedriglohnbereich entstanden. Erst in letzter Zeit konnten wir erleben, dass Beschäftigte dort eine starke Position haben und sie nutzen, um bessere Tarifbedingungen durchzusetzen. Hier kann man sehen, dass durch gewerkschaftliche Organisation etwas erreicht werden kann.

Ich war zum Beispiel bei Streiks der Bodenverkehrsdienste in Berlin. Dort ging es um Stundenlöhne von 10 Euro. Da diskutieren wir immer noch über Löhne, die nah am Mindestlohn liegen. Das ist ein Unding, ganz zu schweigen von den übrigen Bedingungen, die dort herrschen!

Bei der Lufthansa Technik gibt es noch immer gute Tarifverträge. Aber diese werden auch immer häufiger infrage gestellt. Hier muss man Lösungen finden, um darauf angemessen zu reagieren.

zone210: Das war doch ein gutes Schlusswort. Vielen Dank Herr Riexinger für das Gespräch und Ihre Zeit.

Riexinger: Immer wieder gerne.

Zeit Tschüss zu sagen

Angefangen hat Thomas Linke sein Arbeitsleben 1974, so wie viele von uns Lufthanseaten, mit einer Ausbildung zum Flugzeugbauer. Nach der Ausbildung wurde er übernommen und durfte für viele Jahre im Dock an Flugzeugen schrauben. Bis zu dem Tag, an dem er und seine engsten Kollegen die Idee vom Erwerb einer Zusatzqualifikation zum Techniker hatten.

Während die Überlegung bei ihm noch reifte, wurden etliche Stellen in der FeVo neu besetzt und er gehörte zu den Auserwählten. Dort verbrachte er dann eine lange Zeit.

Mit seinen Kollegen von damals ist er bis heute auf Erkundungsurlauben in ganz Europa unterwegs, selbst

die Alster machen sie hin und wieder noch unsicher. *„Immer wieder eine Riesensache mit meinen Jungs!“* schwärmt Thomas.

Im Jahr 2008 hat er sich für das Ehrenamt in der Schwerbehindertenvertretung (SBV) entschieden und ist gewählt worden. Auch seinem Ehrenamt als ver.di Vertrauensmann ist er immer treu geblieben.

Er hat immer ein offenes Ohr für die Belange der Kolleg*innen und macht seine Arbeit stets mit Herzblut. Jetzt ist der Zeitpunkt gekommen Thomas zu verabschieden und Tschüss zu sagen.

Lieber Thomas, vielen Dank für deine langjährige Tätigkeit.

Wir wünschen dir alles Gute für die Zukunft, ein erholsames Rentnerleben und viele weitere tolle Urlaube mit *„deinen Jungs“*.

Deine SBV-Kolleg*innen



Wohin mit den Klamotten?

Erfreulicherweise werden gerade im produktiven Bereich in allen PDs neue Kolleg*innen eingestellt. Allerdings geht damit ein ziemlich simples Problem einher: Wo soll man sich noch umziehen? Es ist an sich ein einfaches Thema, aber es fehlen einfach Spindkapazitäten für die Kolleg*innen, die sich umziehen wollen oder es größtenteils auch müssen.

Die Situation führt teilweise schon dazu, dass Spinde auf Fluren stehen oder diese sogar kurzerhand zu Umkleieräumen umdeklariert werden. Es gibt klare Regelungen in der entsprechenden Richtlinie (ASR), wie Umkleieräume zu gestalten sind. Weiterhin wurden zur Flächenverdichtung schon in einigen Gebäuden die Spinde verkleinert um mehr Raum für weitere zu schaffen, so dass sie lediglich noch das gesetzliche Mindestmaß erfüllen. Hier besteht kaum noch eine vernünftige Trennung zwischen der Arbeits- und Privatkleidung. Wenn man in einem Bereich arbeitet, in dem man mit Gefahrstoffen kontaminiert wird, muss diese Trennung gemäß ASR aber zwingend erfolgen.



Zukünftig sollen geschlechtsspezifische Umkleieräume von mehreren Gebäuden zu einem gemeinsamen zusammengefasst werden, um die freigewordene Fläche anders nutzen zu können. Dadurch entstehen für die Kolleg*innen mitunter längere Wege zum Arbeitsplatz, die sie natürlich in ihrer Freizeit zurücklegen müssen.

Es haben aber nicht nur produktive, sondern auch administrative Kolleg*innen einen Anspruch auf Umkleidemöglichkeiten. Immer mehr Menschen fahren mit dem Fahrrad und tragen entsprechende Funktionskleidung, mit der man nicht den ganzen Tag im Büro sitzen will und aus Rücksichtnahme auf Büronachbarn auch besser nicht sollte. Das gleiche gilt natürlich auch für Motorradfahrer*innen.

Hier ist der Arbeitgeber aufgefordert, vernünftige Sozialräume für alle Kolleg*innen bereitzustellen und dafür zu sorgen, dass jeder, der einen Spind benötigt, auch in zumutbarer Entfernung zu seinem Arbeitsplatz einen zur Verfügung gestellt bekommt.

Spaltung zu Lasten der Belegschaft

Seit einiger Zeit gibt es in Hamburg eine kleine Gruppe von ex-ver.di Mitgliedern, die es sich anscheinend zur Aufgabe gemacht hat unsere gewerkschaftliche Arbeit zu diskreditieren und die ver.di zu diffamieren. Das ist und bleibt Unfug und dient lediglich der persönlichen Befriedigung Einzelner, der Spaltung der Kolleginnen und Kollegen und damit ihrer Schwächung in der Mitbestimmung.

Die Gewerkschaft, die in den vergangenen Jahrzehnten sämtliche Tarifverträge und Sozialleistungen für Euch, Kolleginnen und Kollegen des Luft hansa Konzerns, verhandelt und abgeschlossen hat, kann nicht einfach durch eine andere DGB Gewerkschaft abgelöst werden. Es gibt innerhalb des DGB klare Zuständigkeiten bezüglich der Tarifbereiche und daran wird sich auch zukünftig nichts ändern. Die Gewerkschaften ver.di und IG Metall haben hierzu bereits ein eindeutiges Positionspapier veröffentlicht, welches klar den gemeinsamen Standpunkt beider darlegt.

Es gibt nur eine tarifführende Gewerkschaft bei LHT und das ist und bleibt die ver.di.

Auch wir, die in ver.di aktiven Mitglieder, sind nicht mit allen Entscheidungen oder abgeschlossenen Verträgen der Vergangenheit zufrieden, doch wie gut ein Abschluss ist, steht in direktem Zusammenhang zu unserer Stärke, unserem Organisationsgrad und der Beteiligung der Mitglieder. Umso wichtiger ist es für die Zukunft mit geballter Kraft anzutreten und sich nicht auf Nebenkriegsschauplätzen abzukämpfen.

Die nächste Konzerntarifrunde steht 2020 an und nur gemeinsam können wir relevante Verbesserungen erreichen und anstehende Angriffe des Arbeitgebers abwehren.

Unsere Gewerkschaft ist kein Dienstleister bei dem man ein Abo hat und eine Leistung bekommt, sondern eine Solidargemeinschaft, die durch Mitmachen funktioniert. Das wäre übrigens auch bei einer anderen Gewerkschaft nicht anders.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, lasst Euch nicht durch gebetsmühlenartiges Wiederholen von Unwahrheiten verunsichern. Ihr seid als ver.di Mitglieder ein Teil der starken Mitbestimmung, der Versuch diese zu schwächen, ist nicht nur dumm, sondern auch grob fahrlässig. Fallt nicht auf die Bauernfänger und Schreihälse rein, sondern tretet gern in sachliche Diskussionen um Inhalte mit uns ein, besser noch:

Engagiert Euch aktiv in Eurer Gewerkschaft ver.di!
Nur gemeinsam sind wir stark!

Engagiert Euch aktiv in Eurer Gewerkschaft ver.di!
Nur gemeinsam sind wir stark!

Steuerflucht für Fortgeschrittene

Was war neulich bereits in der örtlichen Presse zu lesen und auf einer Veranstaltung des Betriebsrates mit dem Vorstand aus dem Mund von Frau Hufenbecher zu erfahren?

Die philippinische Regierung entwickelt anscheinend Pläne, Firmen wie Lufthansa Technik Philippines zukünftig nicht mehr komplett steuerbefreit zu beheimaten. Das ist ja unerhört! Sollen die doch sehen, wer ihre Infrastruktur wie Straßen, Wohnungen, Kindergärten, Schulen und Krankenhäuser bezahlt. Aber doch nicht wir, als deutsches Unternehmen! Da würde ja sofort der komplette Standortvorteil zusammen-

brechen und man müsste überlegen, eventuell ein anderes Billiglohnland auszuwählen. Das wäre ja wirklich unerhört, sich erst für viel Geld die fleißigen Philippinos ausbilden zu lassen und anschließend auch noch den damit erzielten Gewinn versteuern zu müssen.

Wenn es nicht so traurig wäre, könnte man über das Thema eigentlich vortrefflich lachen, aber sie hat es wirklich ernst gemeint. Sie möchte diesbezüglich wohl nochmal ernste Gespräche mit der Regierung führen.

Wir sind der Meinung, dass egal wo

auf der Welt man an der Arbeitskraft von lohnabhängig Beschäftigten verdient, ebenfalls für das soziale Umfeld zu sorgen ist.

Die Zeiten von Ausbeutung sollten längst Vergangenheit sein. Manilas Straßen gehen genauso kaputt wie auf der restlichen Welt. Kindergärten werden ebenso auf den Philippinen benötigt wie Krankenhäuser und Schulen. Daher lautet unsere Forderung, dass die LHT ihrer sozialen Verantwortung nachzukommen hat.

Sowohl hier, als auch überall sonst auf der Welt!

Alles selbstverständlich?

Das Jahr 2019 neigt sich mit großen Schritten dem Ende entgegen. Wie in jedem Jahr und fast schon selbstverständlich gab es die letzten beiden Monate mehr Geld.

Im Oktober wurde die Ergebnisbeteiligung des DLH-Konzerns ausgeschüttet und im November gab es das Weihnachtsgeld.

Tatsächlich sind aber beides eben keine Selbstverständlichkeiten, sondern durch erkämpfte Tarifverträge geleistete Sonderzahlungen. In nicht mal einem halben Jahr folgen mit der LHT-Ergebnisbeteiligung, dem Urlaubsgeld,

dem Zuschuss zum Urlaubsgeld und dem Urlaubsgeldzuschlag für Kinder die nächsten tariflichen Sonderzahlungen.

Die Aufrechterhaltung und die weitere Verbesserung von unseren Tarifverträgen kann nur durch eine starke, also Mitgliederstarke, ver.di erreicht werden.

In diesem Sinne, wünschen wir euch ein frohes und besinnliches Weihnachtsfest sowie einen guten Rutsch ins neue Jahr!

Eure zone210 Redaktion



