Offener Brief

des Konzerntarifrates

an die Vorstände und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Kabinenpersonals

der Lufthansa Group Airlines, an den Konzernvorstand,

Sehr geehrte Frau Dr. Volkens,

sehr geehrte Damen und Herren Vorstände und Personalverantwortliche,

liebe Kolleginnen und Kollegen,

seit geraumer Zeit tagt der Konzerntarifrat (KTR) in regelmäßigem Turnus. Von den jeweils zuständigen Gewerkschaften und Mitbestimmungsgremien einst ins Leben gerufen, um eine Austauschplattform auf tarifpolitischer Ebene zwischen den Repräsentanten des Kabinenpersonals der Lufthansa Group Airlines zu etablieren, ist es unser Anspruch, gemeinsame Ziele zukünftig auch gemeinsam zu verfolgen.

In diesem Sinne wenden wir uns mit diesem Offenen Brief an Sie als Vorstand und an Euch als Kolleginnen und Kollegen an Bord, um auf die Themen aufmerksam zu machen, die wir uns in den kommenden Monaten konzernweit zur Aufgabe machen werden.

In Folge der Ausrichtung der Lufthansa Group als europaweit agierender Konzern wurde in den vergangenen Jahren eine Matrix-Struktur entwickelt, die darauf abzielen soll, die verschiedenen Konzernairlines miteinander zu verzahnen. So haben die verschiedenen Airlines Aufgaben zu erledigen, die Auswirkungen auf alle Airlines im Konzern haben.

Leider ist dieses Standardisierungsansinnen bezüglich der Arbeitsbedingungen in der Kabine noch nicht angekommen. In vielfältiger Weise unterscheiden sich grundlegende Regularien des Flugbetriebes sowie die Ausstattung der Flugzeuge als unsere Arbeitsplätze. Hierzu gehören beispielsweise:

- Umsetzungen der EASA FTL: Wir stellen fest, dass die EASA FTL innerhalb der Lufthansa Gruppe unterschiedlich ausgelegt werden. Reserve und Standby und deren Umsetzung unter der Prämisse der Schlafplanung von betroffenen Crewmembern sollten in der LH Gruppe nach gleichen geltenden EASA, Maßstäben erfolgen. Die Verbindlichkeit von fixen Freitagen und deren Markierung im Dienstplan nach gesetzlicher Vorgabe ist leider nicht bei allen Konzernairlines geregelt.
- Rest & Nutrition: Jede Group-Airline verfügt hier über eigene Regeln und Procedures. Die wenigsten davon werden den Bedürfnissen der Kabine gerecht – viele zudem auch aus unserer Sicht nicht den gesetzlichen Bestimmungen der EASA OPS. Sowohl die Definition von Zeiträumen für Ruhepausen und ihre realistische Umsetzung, als auch die Sicherstellung von Verpflegungsmöglichkeiten gehören bei den Bodenbeschäftigtenkollegen zu grundlegenden Rechte des Alltags. Es gibt keinen Grund, warum das für die Kabine anders sein sollte.

- Crew Rest Facilities: an Bord der Langstrecke ist die Ausstattung der Flugzeuge bezüglich der Ruhemöglichkeiten unterschiedlich. Auf jeweils vergleichbaren Umläufen stehen den Crews einer Airline so genannte Crewbunks zur Verfügung, während bei einer anderen Airline keine adäquaten Ruhemöglichkeiten vorgesehen sind. Auch hier stellt sich die Frage nach Standardisierung, zumal für das Thema Fatigue für alle Konzernairlines gleiche Maßstäbe gelten und gleich wichtig sein sollten.
- MAX-Galley: Manche Group-Airlines haben sie schon, bei anderen ist ein Einbau zu befürchten: Die so genannte MAX-Konfiguration an Bord der A320-Familie bringt eine neue Form der Arbeitsbelastung für die Crews mit sich. Der ohnehin schon knapp bemessene Platz an Bord wird hier nochmals erheblich eingeschränkt. Das Arbeiten in einem derart beengten Bereich und die fehlenden Rückzugsmöglichkeiten für Pausen stellen einen bedeutenden Stressfaktor dar, wie zwischenzeitlich wissenschaftlich erwiesen werden konnte (psychosozialer Stress). Zudem sind aufgrund der MAX Galley gesundheitliche Aspekte ein Thema, da aufgrund des Platzmangels keine ergonomisch korrekten Bewegungen möglich sind und nötige Abstellflächen fehlen.
- Keine konsequente Umsetzung der Handgepäckregelungen: Zwar sind die Bestimmungen zur Mitnahme von Handgepäck in der Kabine innerhalb der Group weitgehend einheitlich geregelt, jedoch wird ihre Einhaltung in vielen Fällen nicht gleich gehandhabt und kontrolliert. Dies führt zum einen zu Verzögerungen des Boarding-Prozesses, zum anderen zu unerfreulichen Diskussionen zwischen Kabinenbesatzung und Fluggästen. Das Problem wird der Crew sprichwörtlich vor die Füße geworfen.
- Stauraum für Crewgepäck: Eine weitere Auswirkung der Flugzeugoptimierungen ist der reduzierte Stauraum für Crewgepäck in der Kabine. Insbesondere fehlt die Möglichkeit des sicheren Verschließens von Gepäckfächern, so dass regelmäßig Diebstähle zum Nachteil der Crew zu beklagen sind.

Diese Punkte verdeutlichen aus unserer Sicht die Diskrepanz zwischen Außendarstellung und Realität an Bord unserer Flugzeuge:

Auf der einen Seite darf sich der Konzern über sehr gute Ergebnisse bei Kundenbefragungen und Erfolge bei Skytrax und ähnlichen Bewertungsplattformen freuen. Diese sind unzweifelhaft nicht zuletzt dem Einsatz der Kabinencrews zu verdanken. Hier gilt die Maxime, dem Fluggast ein möglichst gleichbleibendes Serviceniveau bei allen Konzerngesellschaften zu bieten.

Auf der anderen Seite ist diese Vergleichbarkeit in vielen Punkten hinsichtlich des Arbeitsplatzes in der Kabine nicht gegeben.

Viele der angesprochenen Themen werden schon seit Jahren ergebnislos auf verschiedenen Ebenen diskutiert. Das Ziel des Konzerntarifrates ist es, diese Diskussionen nun zu bündeln, an einen gemeinsamen Tisch zu bringen und für alle Beteiligten tragbare und einheitliche Lösungen zu erarbeiten.

Wir gehen davon aus, dass dieses Ansinnen letztlich auch im Interesse der Konzernführung liegt und erwarten gerne konkrete Terminvorschläge für einen ersten, gemeinsamen Austausch.

Ihr Konzerntarifrat