

Wirtschaft

»Was wir auf keinen Fall wollten, ist Zweiklassenwohnen.« ▶ S. 64



Diesellaftäre

Beschuldigte mit Sonderstatus

Bei arbeitsrechtlichen Konsequenzen misst der VW-Konzern laut Anwälten mit zweierlei Maß.

● Während der VW-Konzern gerade zahlreiche von der Staatsanwaltschaft Braunschweig beschuldigte Techniker und Manager vor die Tür setzen will, bleiben einige Schlüsselfiguren der Diesellaftäre unbehelligt. Zu ihnen zählt ein früherer Topmanager, dem die Softwareentwicklung unterstellt war. Er gehörte in Deutschland zu den ersten Beschuldigten; zudem dürfte er weitreichende Kenntnisse haben, wer bei VW involviert war, die Betrugssoftware zu erstellen und zu beauftragen. Anwälte vermuten, dass man ihn genau aus diesem Grund weiterbeschäftigt: VW liefe sonst Gefahr, dass der Softwarespezialist seine intimen Kenntnisse in einem Gerichtsprozess ausbreitet. Ebenfalls unbehelligt blieb bisher

der Topmanager bei VW, der früher für Motor, Kupplung und Getriebe zuständig war – obwohl auch er zu den Beschuldigten zählt. Er erhielt nach Aufklären der Diesellaftäre nicht nur einen neuen Posten bei VW, sondern wurde sogar mit der Aufarbeitung der Affäre im Zusammenspiel mit den Behörden betraut. Beide Manager wollen sich mit Blick auf das laufende Verfahren nicht äußern, ähnlich wie ihr Ex-Chef Martin Winterkorn. Der erfreut sich nach wie vor bei VW besonderer Wertschätzung. Winterkorn erhält eine Pension in Höhe von rund 3000 Euro täglich plus Dienstwagen-nutzung. VW bestätigt, arbeitsrechtliche Schritte zu prüfen, äußert sich aber nicht zu den laufenden Verfahren. FDO, SHA

Lufthansa

Kabinenpersonal muckt auf

● Im Lufthansa-Konzern gibt es Widerstand gegen die Ungleichbehandlung von Flugbegleitern der unterschiedlichen Tochterfirmen. Gewerkschafter beklagen, dass bei den einzelnen Ablegern noch immer abweichende Regeln in puncto Verpflegung, Ruhezeiten und Ausgleichstagen gelten. Die Vertreter von sechs europäischen Gewerkschaften fordern deshalb in einem Brief an Lufthansa-Personalche-

fin Bettina Volkens und die zuständigen Manager bei Töchtern wie Austrian Airlines, Swiss oder Brussels Airlines einheitliche Richtlinien für die Arbeitsbedingungen von Flugbegleitern. Die Funktionäre beklagen, dass einige der Tochterfirmen auf Langstreckenflügen spezielle Schlafabteile für die Kabinenkräfte vorhielten, andere aber nicht. Auch am Stauraum für die Mitarbeiter werde geknappt. Nach Schilderung der Gewerkschafter kommt es bei einigen Firmen dadurch regelmäßig zu Diebstählen. Sie verlangen deshalb für

ihre fliegenden Kollegen abschließbare Fächer mit Platz für Kleidung und persönliche Gegenstände. Besonders schlecht kommt in dem Brandbrief die neueste, sehr eng bestuhlte Variante des Airbus A320 weg. Sie wird bei einigen Lufthansa-Ablegern bereits eingesetzt, andere warten noch darauf. Dort sei es in der Küche so eng, dass man sich beim Anrichten der Menüs regelrecht verrenken müsse. Außerdem fehle es an Ablageflächen und Rückzugsmöglichkeiten für die Crewmitglieder in Pausen. DID