

# Kfz-Handwerk



Nr. 1 | Februar 2007

Das Branchenmagazin der IG Metall



## Werkstatt-Tests

# Beschäftigte können sich wehren

**Seite 6: Weller-Gruppe**  
Polizeiaktion in Herford

**Seite 11: Georg von Opel**  
Sanierungskonzept steht

**Seite 12: Rente mit 67**  
Proteste der IG Metall



9000-15500



**WER WACHSTUM  
WILL, MUSS KAUF-  
KRAFT STEIGERN.**

**5% PLUS IST MUSS Kfz**

++ Nur wer mehr zum Ausgeben hat, kann auch die Wirtschaft stärken. ++ Deshalb fordern wir mehr Einkommen. ++ Jetzt mitmachen und Mitglied der IG Metall werden. ++

[www.igmetall.de](http://www.igmetall.de)

# Falscher Weg

Werkstatt-Tests gibt es schon seit langem. Sie sind zu Recht bei den Beschäftigten gefürchtet. Denn die Methoden zur Einschüchterung von Beschäftigten werden immer ausgefeilter. In großen Autohäusern etwa werden Mitarbeiter im Service und Verkauf inzwischen unwissentlich von versteckten Kameras gefilmt (siehe Schwerpunkt Seite 8 bis 10). Beim Test kommt ein authentischer Kunde in das Autohaus zur Inspektion oder zu einem Verkaufsgespräch. Dabei wird er von einem professionellen Kameramann begleitet, der die Gespräche mit versteckter Kamera aufzeichnet. Mit diesen Tests soll das Erscheinungsbild, Auftreten, Eloquenz und freundliche Gestik der Mitarbeiter geprüft werden. Später wird ihnen das Resultat präsentiert und mit den Betroffenen besprochen.

Manche Unternehmen haben schon erste Erfahrungen mit den Tests gesammelt. Manager schwärmen von einer »enormen Wirkung auf die Mitarbeiter«. Man erhalte ein viel genaueres Bild von der »Servicequalität der Mitarbeiter«. Die gefilmten Mitarbeiter könnten die auf Video festgehaltenen Fakten »nicht mehr wegdiskutieren«. So beschönigend kann man das umschreiben, was diese Tests bei den Beschäftigten vor allem auslösen: Angst vor dem negativen Urteil des Chefs und ein tiefes Unbehagen, an den Pranger gestellt zu werden.

Die IG Metall hält diese Überwachungsmethoden für den falschen Weg. Sie reduzieren Beschäftigte zu Controlling-Objekten. Interessanterweise werden die neuen Tests gerade in den Autohäusern angewendet, die keinen Betriebsrat haben. Denn die Tests mit versteckter Kamera müssen vom Betriebsrat abgesegnet werden – sofern er vorhanden ist. Mit der Durchleuchtung von Beschäftigten werden jedenfalls keine Anreize für mehr Motivation am Arbeitsplatz gesetzt. Aber so weit denken die Verantwortlichen in den Geschäftsleitungen wohl nicht. Spannend wäre, mal die Manager selbst Test mit versteckter Kamera auszusetzen. Ob sie sich dann wohl zu mehr Leistung animiert fühlen würden?

## Ihre Redaktion

## AUS DEM INHALT



Foto: laif / Reporters / Clajor

### Seite 11

Beharrlich hat die IG Metall dafür gekämpft, so viele Arbeitsplätze wie möglich bei der insolventen Gruppe Georg von Opel zu retten.

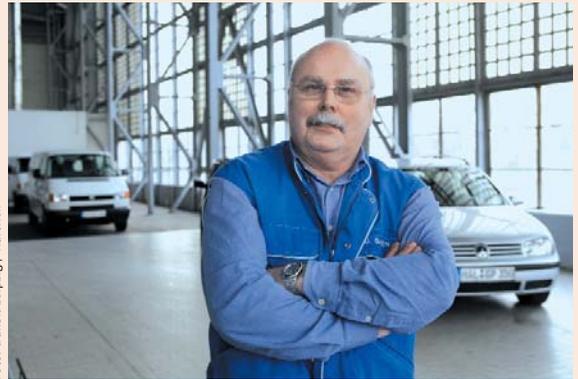


Foto: transit.leipzig / Härtrich

### Seite 12

Arbeiten bis zum Umfallen: Die Beschäftigten von Kfz-Betrieben sind empört über die Rentenpläne der Bundesregierung

- Aufschwung in der Kfz-Branche ..... 4
- Weller: Polizeiaktion gegen IG Metall-Vertreter 6
- Kommentar von Wolfgang Rhode ..... 7

## Werkstatt-Tests

- Ruppiger Umgang mit Beschäftigten ..... 8
- Neue Masche: Versteckte Kameras ..... 9
- Empfehlenswert: Betriebsvereinbarungen ... 10

- Georg von Opel: Sanierungskonzept steht ... 11
- Widerstand gegen Rente mit 67 ..... 12
- News ..... 14
- Service, Impressum ..... 15

Titelfoto: EB-Stock / Bloedit

Erfolgsjahr im deutschen Handwerk

# Rückenwind für die kommende Tarifrunde

**2006 war ein gutes Jahr für das deutsche Kfz-Handwerk. Die Trendwende in den 40 500 Betrieben mit seinen 470 000 Beschäftigten ist den Werkstätten zu verdanken. Dort wurden bei fast achtprozentigem Umsatzwachstum 2,6 Prozent mehr Arbeitsplätze geschaffen. Für das gesamte Kfz-Gewerbe ist mit einem Umsatzplus von zwei Prozent zu rechnen. Gute Voraussetzungen für die kommende Tarifrunde.**

Mit einem Wachstum von vier Prozent bei den Pkw-Neuzulassungen wurden die Erwartungen für 2006 übertroffen. Zweistellige Zuwächse in den Monaten November (18 Prozent) und Dezember (17 Prozent) hatten zu einem Jahresergebnis von 3,47 Millionen Pkw-Neuzulassungen geführt. Ein Schlussspurt vor Weihnachten hat der Autobranche in Deutschland 2006 den höchsten Absatz seit sieben Jahren beschert.

Die positive Stimmung im Handel wird leicht getrübt durch Rückgänge bei den Bestellungen von rund zehn Prozent im Dezember. Im Pkw-Handel stellt man sich deswegen auf eine Verkaufsdelle für den Start in 2007 ein. Im letzten Quartal 2006 sind wohl allein wegen der jetzt erhöhten Mehrwertsteuer rund 70 000 Autos vorzeitig gekauft worden.

Analysten gehen davon aus, dass ein neuerlicher Anstieg der Pkw-Nachfrage im laufenden Jahr wegen der höheren Mehrwertsteuer, der Kürzung der Pendlerpau-

**Die Nachfrage nach Neuwagen, aber auch nach gebrauchten Fahrzeugen steigt**



Foto: Bildagentur-online

schale und der hohen Treibstoffpreise schwierig werden dürfte. Dass aber Bedarf da ist, zeigt ein Blick auf das Durchschnittsalter der Autos auf deutschen Straßen: Es liegt inzwischen bei über acht Jahren.

Mit rund 57 Milliarden Euro ist der Markt der gebrauchten Pkw im vergangenen Jahr um rund 2,9 Prozent gewachsen. In dieser Zahl sind allerdings auch die Privatverkäufe enthalten. Der Handel bestreitet gut die Hälfte davon. Es wurden 6,73 Millionen gebrauchte Autos verkauft. Im Vorjahr waren es noch 6,66 Millionen. Für das neue Autojahr erwartet die Branche rund 6,8 bis 6,9 Millionen Besitzumschreibungen. Dies sei noch eine Differenz von fast einer Million Besitzumschreibungen zum bisher besten Gebrauchtwagen-Jahr mit 7,7 Millionen verkauften Gebrauchten im Jahr 1999.

Nicht zuletzt die hohe Zahl der gebrauchten Pkw spricht auch für eine weiter gute Nachfrage bei den Werkstätten. Im vergangenen Jahr lag die durchschnittliche Auslastung bei 80 Prozent. ZDK-Vizepräsident Wilhelm Hülsdonk zeigte sich optimistisch: »Wann hat es trotz allgemeiner Instabilität so etwas schon einmal gegeben, dass der Service und das Teilegeschäft uneingeschränkt zufriedenstellend verlaufen. Die Perspektiven sind gut, denn wir wollen und wir werden wachsen.«

Die guten Zahlen der Branche bestärken auch die IG Metall, einen entsprechenden Anteil daran für ihre Mitglieder zu fordern. Die IG Metall geht mit einer Forderung von fünf Prozent mehr Lohn und Gehalt in die Tarifrunde 2007 für das Kfz-Handwerk. Die ersten Verhandlungen stehen im Februar an.



Die Kfz-Branche befindet sich im Aufwind. Das Geschäft in den Werkstätten und der Autohandel brummen. Nur der Rückgang der Bestellungen zum Jahresende trübt die an sich gute Bilanz für das vergangene Jahr

## Werkstätten laufen sehr gut

### »NUR SCHLECHTE CHEFS KLAGEN ÜBER LÖHNE«



Foto: FM

**Annette Szegfü, vom Ressort Wirtschaft/Technologie/Umwelt-der IG Metall**

**Kfz-Handwerk: Das Kfz-Handwerk blickt insgesamt zufrieden auf das vergangene Jahr zurück. Ist die Krise der Branche vorbei?**

**Annette Szegfü:** Ganz offensichtlich. Vor allem die Werkstätten laufen sehr gut. Sie sind über 80 Prozent ausgelastet. Und auch der Handel hat sich gerade zum Jahresende 2006 erholt. Ob dieser Aufschwung allein der zum Jahresbeginn geltenden Mehrwertsteuererhöhung geschuldet

ist oder weiter trägt, bleibt abzuwarten.

**Kfz-Handwerk: Inwieweit hat sich denn die Mehrwertsteuererhöhung dort ausgewirkt?**

**Szegfü:** Sie ist sicherlich mit verantwortlich für die guten Verkaufszahlen zum Jahresende. Vermutlich wurden dadurch im November und Dezember in Deutschland 60 000 Autos mehr verkauft. Das betrifft aber nur die Verkäufe an Privatpersonen. Über 60 Prozent des Kfz-Absatzes geht im Jahresdurchschnitt an gewerbliche Kunden, so dass auch die Arbeitgeber in diesem Jahr mit rund 3,4 Millionen Neuzulassungen in Deutschland rechnen. Ob die Zahl höher ausfällt, ist natürlich davon abhängig, was die Kunden verdienen und wieviel sie für neue Autos übrig haben.

**Kfz-Handwerk: Also keine Pleiten mehr im Kfz-Handwerk?**

**Szegfü:** Eine solche Prognose ist leider nicht möglich. Es gibt ja immer noch schlecht geführte Betriebe. Aber offensichtlich haben sich die Firmen konsolidiert. Das zeichnete sich schon nach dem ersten Halbjahr 2006 ab.

Bis dahin gab es 35 Prozent weniger Insolvenzen in der Branche. Aber das waren immer noch 200 Pleiten. Für das gesamte Jahr 2006 liegen noch keine Zahlen vor.

**Kfz-Handwerk: In diesem Zusammenhang klagen die Arbeitgeber regelmäßig über die angeblich zu hohen Entgelte als Kostenfaktor.**

**Szegfü:** Das behaupten die Manager, die von ihrem Geschäft nichts verstehen. Aber nur schlechte Chefs klagen über Löhne. Die Entgelte sind nicht der Grund dafür, wenn Betriebe in die Krise geraten. Im wesentlichen sind es schlechte Organisation – und damit Managementfehler – und zu hohe Kreditbelastung.

**Kfz-Handwerk: Worin investieren denn die Arbeitgeber?**

**Szegfü:** Die meisten Verkaufsräume der Markenhändler erfüllen inzwischen die neuen Standards, die nach der veränderten Gruppenfreistellungsverordnung von den Herstellern gefordert wurden. Deshalb wird zunehmend in die Werkstätten investiert. Dort ist ja auch das größte Wachstumspotenzial, wie die Entwicklung des vergangenen Jahres zeigt. Und das wird so weiter gehen. Autos werden immer älter. Sie sind im Durchschnitt inzwischen über acht Jahre alt. Vor einigen Jahren waren es nur fünf. Außerdem bringen gesetzliche Vorgaben wie die Winterreifenpflicht und die für dieses Jahr angekündigte Steuerförderung bei der Nachrüstung von Rußfiltern für Dieselfahrzeuge zusätzliche Aufträge.

**Kfz-Handwerk: Im Handel wird aber nach wie vor nicht wesentlich mehr Geld verdient.**

**Szegfü:** Das ist auch kein Wunder angesichts des großen Wettbewerbs und den dort herrschenden Rabattschlachten. Die Verkäufe sind im vergangenen Jahr zwar gestiegen, die Margen aber geschrumpft.



Foto: Blickweise / Werner Kùlper Fotografie

Ließen sich von der Polizei nicht beeindrucken: Horst Salzwedel (Mitte) und seine IG Metall-Kollegen vor dem B&K-Autohaus in Herford

## Polizei sollte Metaller vertreiben

**Dass die Autohausgruppe Weller keine Betriebsräte mag, hat sie oft genug unter Beweis gestellt. Jetzt will sie auch noch verhindern, dass ihre Beschäftigten Gewerkschaftszeitungen lesen, notfalls mit der Polizei. Ein Anzeichen dafür, dass die Nerven in der Weller-Geschäftsleitung blank liegen.**

Vor wenigen Wochen verteilten IG Metall-Sekretär Horst Salzwedel und zwei weitere Kollegen von der Herforder IG Metall das **Kfz-Magazin** vor dem B&K-Autohaus. Eineinhalb Stunden standen sie vor der Niederlassung, also noch nicht mal auf dem Firmengelände selbst. Plötzlich schossen zwei ziemlich aufgeregte Damen aus dem Betrieb und forderten die Metaller auf, zu verschwinden.

Als sie unbeeindruckt weiterverteilten, alarmierte die Geschäftsleitung die Polizei. Die rückte zwar flugs an, zog aber genauso schnell wieder ab. Schließlich ist es nicht ver-

boten, Gewerkschaftszeitungen zu verteilen. »Der Vorgang zeigt, dass die Nerven in den Weller-Geschäftsleitungen blank liegen«, beurteilt Salzwedel die peinliche Polizeiaktion.

Offenbar passt der Weller-Geschäftsleitung nicht in den Kram, dass ihre Beschäftigten Gewerkschaftszeitungen lesen. Was Wunder, dass weder bei »MaxMoritz« (VW, Audi, Skoda), noch bei »B&K« (BMW und Mini) und »Auto-Weller« (Toyota und Lexus) Betriebsräte existieren. Alle drei Autohäuser sind im Besitz von Burkhard Weller. Und wer sich dem rüden Management nicht unterordnet, wird über kurz oder lang aus dem Betrieb gemobbt. Salzwedel: »Dabei scheut sich das Unternehmen nicht, unliebige Mitarbeiter von Detektiven bespitzeln zu lassen.«

Seit 1996 stützt sich das Wachstum der Weller-Gruppe vor allem auf die Übernahme von zuvor Pleite gegangenen Betrieben. Damals war Weller bereits größter Toyota-Händler Deutschlands und übernahm die Autohandelsgruppe Brinkmann&Knoery. Weller geht dabei immer auf die gleiche Weise vor: Der übernommene Betrieb startet mit deutlich reduzierter Belegschaft. Die Arbeitszeit ist deutlich länger, als in den Tarifverträgen des Kfz-Handwerks vorgesehen. Entsprechend groß ist der Stress in den ausschließlich auf Profit getrimmten Weller-Filialen.

Viele der über 1300 Weller-Beschäftigten trauen sich derzeit nicht, ihre Rechte einzufordern. Vielfach sind sie durch die vorherige Pleite und der damit verbundenen Angst um ihren Arbeitsplatz eingeschüchtert. Mit einer Informationskampagne an allen 31 Weller-Standorten bundesweit will die IG Metall ihnen den Rücken stärken. Bei den Flugblattaktionen sollen die Beschäftigten unter anderem darüber aufgeklärt werden, welche Mitspracherechte ein Betriebsrat einfordern kann.

### KURZ GEMELDET



- **Kfz-Handwerk im Abonnement**  
Das IG Metall-Branchenmagazin kann auch abonniert werden. Bestellungen beim Ressort Handwerk
- **Kontakt: [margret.sommer@igmetall.de](mailto:margret.sommer@igmetall.de)**

Wolfgang Rhode

# Motivation durch gute Arbeit

Das Thema Werkstatt-Test haben wir in den Fokus unseres Branchenmagazins gestellt. Nun soll keiner auf die Idee kommen zu sagen, die IG Metall sei verbraucherfeindlich und würde die Forderung nach einer guten Service- und Reparaturqualität verhindern. Unsinn. Schließlich bin auch ich wie die Mehrheit unserer Mitglieder Autofahrer. Und das – wie viele andere auch – mit Leidenschaft. Auch mir ist wie allen Autofahrern wichtig, ein Auto zu besitzen, das nach der Inspektion viele tausend Kilometer fährt und auf dessen Sicherheit ich mich auch in kritischen Situationen verlassen kann.

Qualität in Service und Reparatur ist wichtig für den Kunden, aber auch für den Betrieb. Nur dort, wo gute Arbeit geleistet wird, wird der Kunde auch das nächste Mal sein Fahrzeug zur Reparatur bringen. Gute Arbeitsqualität führt zu zufriedenen Kunden, einer ausgelasteten Werkstatt und damit zu sicheren Arbeitsplätzen.

Die IG Metall steht für gute Arbeit und gute Arbeitsqualität. Wir waren beteiligt an der Neuordnung des Berufs Kfz-Mechatroniker. Wir wissen, dass nur mit gut ausgebildeten Fachkräften qualitativ hochwertige Arbeit geleistet werden kann. Wir kämpfen für mehr Ausbildungsplätze und setzen uns ein für die Weiterbildung der Arbeitnehmer.

Mit Werkstatt-Tests und versteckter Kamera zu versuchen, die Qualität in Service, Reparatur und Verkauf in den Werkstätten zu verbessern, ist ein Zeichen von Ratlosigkeit verschiedener Hersteller und Betriebsinhaber. Als guter Unternehmer braucht man keinen versteckten Test. Die Stärken und Schwächen seiner Mitarbeiter sollte man auch so kennen und wissen, wie man sie fördern kann. Wer ernsthaft glaubt, mit Schnüffelmethode die Qualität der Arbeit im Kraftfahrzeug-Handwerk zu verbessern, befindet sich auf dem Holzweg. Besser ist es, sich im Arbeitsteam zusammensetzen und gemeinsam vor Ort Ideen zur Verbesserung der Arbeitsqualität auszuarbeiten.

Gute Arbeit erfolgt nur dort, wo Mitarbeiter motiviert sind. Gute Arbeit für gutes Geld – das gehört zusammen. Auch das Kraftfahrzeug-Handwerk hat in den vergangenen Monaten von

der guten Konjunktur profitiert. Rekordergebnisse im Neuwagenverkauf und volle Werkstätten sind gute Vorzeichen für die anstehende Tarifrunde im Kraftfahrzeug-Handwerk. Die vergangenen Jahre waren schwierig: Die Lohnabschlüsse waren moderat und netto ist für viele Beschäftigte nicht viel übrig geblieben. Jetzt – in besseren Zeiten – muss das aus gutem Grund anders werden.

Autos kaufen keine Autos. Der anlaufende Wirtschaftsmotor muss durch eine deutliche Einkommenserhöhung und Stärkung der Kaufkraft der Arbeitnehmer weiter an Dynamik gewinnen. Fünf Prozent hat die IG Metall für die

**Wolfgang Rhode, Vorstandsmitglied der IG Metall und zuständig für das Kfz-Handwerk**



Foto: Markus Kirchgöbner

**»Gute Arbeit und gutes Geld gehören zusammen. Das Kfz-Geschäft läuft wieder – Zeit für eine deutliche Erhöhung der Einkommen.«**

Arbeitnehmer des Kraftfahrzeug-Handwerks gefordert. Diese Forderung ist realistisch, schafft Motivation in den Betrieben und führt dazu, dass Arbeitnehmer im Aufschwung nicht das Nachsehen haben.

Kolleginnen und Kollegen, stellt euch hinter diese Forderung. Tarifverträge werden in den Betrieben und nicht am Verhandlungstisch durchgesetzt!

Stress für die Beschäftigten

# Wer kriegt den Schwarzen Peter?

**Werkstatt-Tests sind bei den Belegschaften gefürchtet. Oft sind einzelne Mitarbeiter die Leidtragenden, wenn die Tests negativ ausfallen. Es kommt zu Schadensersatzforderungen, Abmahnungen, manchmal sogar zu Kündigungen. Oft liegt es jedoch an Mängeln in der Organisation und im Management. Betriebsräte sollten sich einmischen, bevor das Kind in den Brunnen gefallen ist.**

Der Kfz-Mechaniker Holger Lenz arbeitet schon seit mehreren Jahren bei dem BMW-Händler Vogel in Landau. Probleme gab es nicht. Dann wurde in seiner Abteilung im Oktober vergangenen Jahres ein Werkstatt-Test veranlasst. Die BMW Group hatte den Test bei dem Service-Vertragspartner veranlasst. Lenz bekam danach nicht nur eine schlechte Beurteilung. Ihm wurde auch noch eine Abmahnung aufgebremmt wegen angeblich »erbrachter Minderleistung«. In der Abmahnung wird Lenz unterstellt, er habe durch seine nicht korrekt erbrachte Leistung »das betriebswirtschaftliche Überleben der Vogel Autohaus GmbH und damit auch die Arbeitsplätze der Kollegen« gefährdet.

Lenz fühlt sich zu Unrecht an den Pranger gestellt. Als der Werkstatt-Test stattfand, habe er keinen guten Tag gehabt, räumt er ein. »Aber der Test wäre nicht so schlecht ausgefallen, wenn bei der Annahme Mängel schon erkannt und auf dem Auftrag vermerkt worden wären«, sagt er. »Aber das wird dadurch entschuldigt, dass man unterbesetzt war und

keine Zeit für eine ordentliche Annahme bestand.« Gemeinsam mit der IG Metall geht Lenz jetzt dagegen vor. Von der IG Metall in Neustadt schaltete sich die Sekretärin Elke Bethwell ein. »Es kann nicht sein, dass einer den Schwarzen Peter bekommt. An einem Werkstatt-Test sind immer mehrere Kollegen beteiligt«, erklärt Bethwell.

Bethwell schrieb deswegen an das Unternehmen: »Wenn die Betriebsorganisation nicht stimmt, kann auch das Arbeitsergebnis nicht fehlerlos sein.« Wenn ein Werkstatt-Test nicht optimal ausfalle, sollten die Beteiligten entsprechend geschult werden, damit in Zukunft Tests ein besseres Ergebnis bringen. Holger Lenz reichte auf Anraten der IG Metall eine umfangreiche Gegendarstellung ein. Bis auf weiteres kämpft er darum, dass die für ihn ungerechtfertigte Abmahnung aus seiner Personalakte genommen wird.

## Einschüchterung mit versteckter Kamera

Werkstatt-Tests gibt es in der Branche seit über 20 Jahren. Dabei werden ganz normale Fahrzeuge mit genau definierten Mängeln präpariert. Zum Beispiel wird die Scheinwerfereinstellung verändert oder der Reifendruck stimmt nicht. Beliebte sind auch Manipulationen an Waschdüsen, Beleuchtung, Hupe, Keilriemen, Abgasanlage und Öldruckleuchte. Die Autos werden dann in der Werkstatt abgegeben. Hinterher wird überprüft, ob die Mängel vom Personal erkannt und behoben wurden.

Diese Tests werden entweder von den Hersteller-Werken selbst initiiert oder von den großen Autozeitschriften durchgeführt. Bei den Beschäftigten sind sie ziemlich gefürchtet. Aus gutem Grund. Viele Beispiele aus den Betrieben belegen nämlich, dass häufig nur beim einzelnen Mitarbeiter die Schuld für schlechte Testergebnisse gesucht wird anstatt, eine umfassende Fehleranalyse zu machen.

**Autoreparatur: Werkstatttests sind keine Druckmittel gegen die Beschäftigten**



Foto: Werner Bachmeier



**Reparatur und Verkaufsgespräch: Bei Werkstatt-Tests ist die genaue Kenntnis der Rechtslage unerlässlich. Vor solchen Tests ist die Zustimmung des Betriebsrats einzuholen**



Werkstatt-Tests werden etwa von der »Dekra Consulting« durchgeführt, dem europäischen Marktführer für Werkstatt-Tests. Das Tochterunternehmen der Stuttgarter Dekra AG führt im Auftrag von Automobilherstellern jährlich gut 15.000 Tests durch. Die neueste Masche, die etwa von »Dekra Consulting« angeboten wird, sind Tests mit versteckter Kamera. Dabei begleitet ein professioneller Kameramann einen scheinbar ganz normalen Kunden und macht unbemerkt Aufnahmen. Dabei handelt es sich um eine besonders perfide Weiterentwicklung des »mystery shopping«, bei dem Scheinkäufe getätigt werden. Den Beschäftigten wird praktisch eine Falle gestellt. Denn die Videos werden im Nachhinein ausgewertet und der Einzelne wird gnadenlos vorgeführt. Ein fairer Umgang mit seinen Beschäftigten sieht anders aus.

Für Geschäftsführer Carsten König von »Dekra Consulting« bietet das Filmen der betroffenen Autohaus-Mitarbeiter die Möglichkeit, sie anschließend »deutlich effizienter zu coachen«. Und Manager von Autohäusern finden für den neuen und sehr teuren Mitarbeiter-Check nur lobende Worte. »Hält man den Mitarbeitern den Spiegel vor, so sind sie viel stärker beeindruckt als bei einem rein mündlichen Feedback«, erklärt der Manager eines Weller-Autohauses. Die Weller-Gruppe ist auch dafür bekannt, dass sie in ihren Filialen Arbeitnehmerrechte missachtet und Betriebsratswahlen blockiert (siehe auch Bericht auf Seite 6).

### Handlungsmöglichkeiten des Betriebsrats

Betriebsräte im Kfz-Handwerk sollten sich auf jeden Fall einmischen, wenn das Unternehmen Werkstatt-Tests durchführen will. Und nicht erst dann, wenn Abmahnungen oder gar Kündigungen ausgesprochen wurden. Die Handlungsmöglichkeiten des Betriebsrats sind nicht auf das begrenzt, was im Betriebsverfassungsgesetz steht. Hier geht es um den Schutz der Arbeitnehmer und um die Sicherheit der Arbeitsplätze. Neben dem Ziel, die Arbeitsqualität grundsätzlich zu verbessern, sollte der Betriebsrat die Beschäftigten dafür sensibilisieren, welche Risiken in solchen Tests stecken. Wichtig ist der offene Umgang mit dem Thema, etwa auf einer Betriebsversammlung.

Unerlässlich ist die genaue Kenntnis der Rechtslage. Tests mit versteckter Kamera dürfen Betriebe nur unter bestimmten Bedingungen machen. Vor solchen Tests ist die Zustimmung des Betriebsrats einzuholen. Der Belegschaft kann ein Mitbestimmungsrecht nach Paragraph 87 Absatz 1 Nr. 6 BetrVG (Überwachung durch technische Anlagen) zustehen, wenn der Arbeitgeber durch den Test die Möglichkeit erhält, die Leistung eines bestimmten Mitarbeiters einzusehen und zu bewerten. Eine weitere Nutzung etwa zu Schulungszwecken darf nur mit Zustimmung der getesteten Personen erfolgen. Denn Bildnisse dürfen nur mit Einwilligung der Abgebildeten verbreitet werden.

Werden interne Werkstatt-Tests durch Manipulationen am Fahrzeug durchgeführt, unterliegen diese der Mitbestimmung

Foto: Visum / Hendeel

Foto: Andreas Varnhorn

des Betriebsrats (Paragraf 87, Absatz 1, Nr. 1 und § 94 BetrVG). Um negativen Folgen durch Werkstatt-Tests für die Beschäftigten vorzubeugen, kann der Betriebsrat den Abschluss einer Betriebsvereinbarung verlangen. Eine Betriebsvereinbarung hat das Ziel, die Qualität der Arbeit in Werkstatt, Serviceannahme und Teilelager zu sichern und zu verbessern. Sie dient damit der Sicherung der Arbeitsplätze und dem Erkennen von Schwachstellen in der Arbeitsorganisation und in der Qualifizierung der Arbeitnehmer. In der Betriebsvereinbarung kann geregelt werden, wie viele Werkstatt-Tests pro Jahr gemacht werden dürfen. Die Auswahl der betroffenen Arbeitnehmer muss grundsätzlich nach dem Zufallsprinzip erfolgen.

Arbeitgeber und Betriebsrat sollten nach schlechten Testergebnissen die Schwachstellen im Betrieb ausfindig machen.

### So sollte zum Beispiel überprüft werden, ob

- ▶ dem Monteur die notwendige Zeit zur Verfügung stand oder ob er den Auftrag »mal eben zwischendurch« machen musste,
- ▶ das notwendige Werkzeug zur Verfügung stand,
- ▶ der Monteur die notwendige Qualifikation für die anstehenden Tätigkeiten hatte,
- ▶ die notwendigen Ersatzteile verfügbar waren,
- ▶ eine kontinuierliche Qualitätssicherung betrieben wird, die nicht Aufgabe des Monteurs alleine ist,
- ▶ der Monteur die notwendigen Hinweise für eine ordnungsgemäße Reparatur erhielt,
- ▶ dem Monteur die notwendige Literatur zur Verfügung stand,
- ▶ die Manipulationen am Fahrzeug realistische Schadensfälle waren.

Betriebe sollten sich jedenfalls hüten, Werkstatt-Tests als Druckmittel zu benutzen, um Arbeitnehmer abzumahn-

oder ihnen gar zu kündigen. Die Motivation im Betrieb sinkt dadurch. Und nur gut motivierte Arbeitnehmer können gute Arbeit leisten. In einer funktionierenden Betriebsorganisation braucht man im Prinzip keine Werkstatt-Tests, um Pfusch bei der Arbeit aufzudecken. Wo Werkstatt-Tests durchgeführt werden, nützen sie nur, wenn sie klar kommuniziert werden und von den Arbeitnehmern als Mittel zur Verbesserung der Arbeitsqualität akzeptiert werden.

### Kommission bewertet Testergebnisse

Ein Beispiel einer gelungenen Betriebsvereinbarung gibt es beim Volkswagen-Zentrum Bochum. Die Vorlage dazu hatte der IG Metall-Fachausschuss VW/Audi erarbeitet (sie kann als Arbeitshilfe Nr. 15 bei der IG Metall bestellt werden, siehe Seite 15). Darin wird festgelegt, dass eine paritätische Qualitätskommission gebildet wird. Die Vertreter der Arbeitnehmer werden vom Betriebsrat benannt. Sie müssen aber nicht unbedingt Mitglieder des Betriebsrats sein. Ausdrücklich ist in der Vereinbarung geregelt, dass Werkstatt-Tests nicht das Ziel haben, »personelle Konsequenzen einzuleiten«. Dies gilt auch für externe Tests. Eventuelle Abmahnungen, Versetzungen oder Kündigungen sind nur mit Zustimmung des Betriebsrats gestattet.

Jürgen Stephan, Betriebsratsvorsitzender im Volkswagenzentrum Bochum, hat mit der Betriebsvereinbarung zu Service-Tests gute Erfahrungen gemacht. »Servicetests sind dazu da, Schwachstellen in der Arbeitsorganisation und der Qualifizierung zu erkennen und zu beseitigen«, sagt Stephan. Die Qualitätskommission im Volkswagenzentrum Bochum ist seit Oktober 2004 dafür zuständig, Ergebnisse von Werkstatt-Tests auszuwerten.

### Verkaufsraum in Bochum: Positive Erfahrungen durch Betriebsvereinbarungen zu Werkstatt-Tests



Foto: EB-Stock / Bloedit



Georg von Opel

Foto: Visium / Reeg

Der Sanierungsplan enthält bittere Pille: Nicht alle Arbeitsplätze und Standorte von Georg von Opel bleiben erhalten

## Zwei Drittel der Arbeitsplätze konnten gerettet werden

**Beharrlich hat die IG Metall dafür gekämpft, so viel wie möglich von der insolventen Gruppe Georg von Opel zu erhalten. Laut Sanierungsplan behaltene 530 Mitarbeiter ihren Arbeitsplatz.**

Die Zitterpartie für die Belegschaft hatte sich über Monate hingezogen. Am Schluss und nach zähen Verhandlungen der IG Metall mit dem Insolvenzverwalter Ottmar Hermann stand dann doch das Sanierungskonzept für die Autohausgruppe Georg von Opel. Zwei Drittel der 730 Arbeitsplätze können erhalten werden. 200 Beschäftigten wurde der Wechsel in eine Personal-Auffanggesellschaft angeboten. Dort werden sie qualifiziert und erhalten für die Dauer von zwölf Monaten 80 Prozent des letzten Nettogehalts. Offen ist derzeit noch das Schicksal des Georg von Opel-Autohauses in Wiesbaden, wo 40 Frauen und Männer arbeiten.

Bestandteil des Sanierungskonzepts ist allerdings auch die Stilllegung der Hälfte der Standorte. »Die betroffenen Betriebe waren weder rentabel fortzuführen, noch hat sich für diese ein Kaufinteressent gefunden«, erklärte Insolvenzverwalter Hermann. Der Standort in Bonn wurde an die MAG Metz GmbH übertragen. Das Autohaus in Friedberg wurde durch die in der Region ansässige Kuhl GmbH übernommen. Der Standort Erfurt soll kurzfristig an eine regio-

nale Händlergruppe veräußert werden. Die verbliebenen neun Autohäuser entlang der Rhein-Main-Schiene von Frankfurt bis Würzburg, die zum Kernbereich der Gruppe zählen, sollen in gestraffter Form künftig durch die neu gegründete Autohaus G.V.O. GmbH fortgeführt werden. Diese Gesellschaft befindet sich nun erst einmal im Besitz des Insolvenzverwalters. Hermann sucht nach einem Käufer für das neue Unternehmen, das nach Angaben der Kanzlei schuldenfrei ist. Die Verbindlichkeiten der Gruppe sind durch den Verkauf von Betriebsgrundstücken an eine englische Investorengruppe in erheblichem Maß getilgt.

Der Hersteller Opel hat sich zudem zu einer generösen Belieferung des Autohauses mit Neufahrzeugen und Ersatzteilen bereit gefunden. Im September 2006 war das Insolvenzverfahren eröffnet worden, nachdem das Geschäft nicht aus den roten Zahlen herausgekommen war. Die Autohandelsgruppe war 1936 von Georg von Opel gegründet worden, nachdem die Familie Opel die Produktion 1929 an den US-Konzern General Motors verkauft hatte.

## Protestaktionen der IG Metall

# Druck von unten

**Die Protestwelle gegen die Rente mit 67 rollt. Immer mehr Menschen erkennen, wie absurd die Rentenpläne der Bundesregierung sind. Auch im Kfz-Handwerk hätte der spätere Renteneintritt verheerende Folgen für die Beschäftigten.**

In den ersten Berufsjahren geht die Arbeit noch leicht von der Hand. Doch mit 40 und spätestens mit 50 greift die Arbeit in Kfz-Werkstätten die Gesundheit an. Knie und Rücken sind beansprucht. Schweres Heben, Überkopfarbeit und vielfältige Belastungen fordern ihren Tribut. Kaum einer geht erst mit 65 in Rente. Da muten die Pläne der Bundesregierung abenteuerlich an. Ab 2012 soll die Altersgrenze schrittweise ansteigen und ab 2029 sollen alle bis 67 arbeiten.

Die Pläne sind eine Rentenkürzung durch die Hintertür. Wer früher aufhören will, muss empfindliche Abschläge bei seiner Rente hinnehmen. Dabei liegt die Durchschnittsrente heute schon bei nur knapp 950 Euro. Kommt die Rente mit 67, sinkt die Summe bei einem Renteneintritt mit 65 auf magere 700 Euro ab. Davon kann niemand leben. Die geplante Reform bedeutet gerade für körperlich schwer arbeitende Menschen, die krankheitsbedingt früher aus dem Erwerbsleben ausscheiden müssen, fast zwangsläufig eine Rentenkürzung. Wer kaputt ist und vorzeitig in Rente gehen muss, landet in der Altersarmut.

Die IG Metall fordert deshalb, an der Rente mit 65 festzuhalten. Damit das gelingt, muss Arbeit so humanisiert werden, dass Arbeiten bis zur Rente überhaupt erst möglich

wird. Deshalb fordert die IG Metall frühzeitige Prävention und staatliche Förderung alternsgerechter Arbeit. Nach 40 Versicherungsjahren soll es nach den Vorstellungen der IG Metall weiterhin möglich sein, ohne Abschläge in Rente zu gehen. Gleichzeitig dringt sie auf den Erhalt der Altersteilzeit oder einer vergleichbaren Regelung. Denn nach den Plänen der Bundesregierung soll die geförderte Altersteilzeit 2009 ersatzlos auslaufen. Dann gibt es kein Modell mehr, um vorzeitig ohne Rentenabschläge aus dem Erwerbsleben auszuschneiden.

Im Januar rief die IG Metall deshalb bundesweit zu einer Aktionswoche gegen die Rentenpläne auf. Denn die Zeit drängt. Im Februar und März soll das Gesetz zur Rente mit 67 durch Bundestag und Bundesrat. Die Ignoranz der Politik treibt jetzt viele Beschäftigte in den Protest. Hunderttausende folgten den Aufrufen der IG Metall. Auch in Kfz-Betrieben beteiligten sich Beschäftigte an den Aktionen, etwa bei der Daimler-Chrysler-Niederlassung in Frankfurt, wo 200 Beschäftigte an einer Informationsveranstaltung teilnahmen. Die hohe Beteiligung von Beschäftigten in den Betrieben zeigte unmissverständlich, was sie von diesem geplanten Griff in ihre Taschen halten: gar nichts. Deshalb ist es jetzt wichtig, mit dem Druck von unten nicht nachzulassen.



Foto: Cordula Giese

## BIS 65 KAUM ZU SCHAFFEN

»Vor kurzem haben wir einen Kollegen in mittlerem Alter mit Bandscheibenvorfall umsetzen können. Er konnte von der Werkstatt in das Lager wechseln. Das ist aber die seltene Ausnahme. Viele unserer Kollegen sind über 50 Jahre. Manchen von ihnen fällt es zunehmend schwerer, unter den Bedingungen von Leistungslohn zu arbeiten und die engen zeitlichen Vorgaben zu erfüllen. Wir haben keine leistungsgeminderten Arbeitsplätze für Kollegen, die den Job körperlich nicht mehr packen. Das Unternehmen praktiziert schon länger keine Altersteilzeit mehr. An Umschulungen besteht von Seiten der Geschäftsleitung auch kein Interesse. Es bleibt den Kollegen also nichts anderes übrig, möglichst lange im Beruf durchzuhalten. Bis 65 schafft es jetzt schon kaum einer. Viele werden krank, am häufigsten sind Schäden am Bewegungsapparat, am Rücken und den Knien.«

**Joachim van Elsbergen (rechts), 59, Gesamtbetriebsratsvorsitzender DAH Deutsche AutohandelsHolding Berlin, rund 400 Beschäftigte**



Foto: Dirk Hoppe

**Wilfrid Loos, GBR-Vorsitzender MAN Truck and Bus Deutschland (6000 Beschäftigte) und Betriebsratsvorsitzender des MAN-Servicebetriebs Dortmund**

## KAUM SCHONENDERE JOBS

»Die geplante Rente erst mit 67 wird bei uns heftig diskutiert. Bei Betriebsversammlungen und in den Pausen ist das Thema Nummer eins. Am Aktionstag letzten Oktober waren 80 Prozent unserer Belegschaft dabei. Denn unsere Leute wissen, dass die Arbeit an den Lkw schwer und körperlich sehr belastend ist. Die kann man nicht bis 67 machen. Das liegt daran, dass die Einzelteile bei Nutzfahrzeugen ziemlich schwer sind. Hinzu kommt, dass oft auch im Freien bei Wind und Wetter gearbeitet wird. Die Kollegen sind deshalb schon mit 40 Jahren gesundheitlich stark angeschlagen. Oft sind da Knie und Rücken kaputt. Es ist skandalös, dass die Berufsgenossenschaft das nicht als Berufskrankheit anerkennt. Zugenommen hat auch der Stress. Der Kunde gibt seinen Zeitdruck eins zu eins an die Werkstätten weiter und die Lkw-Mechaniker müssen das ausbaden.

Der Job geht wirklich auf die Knochen und eigentlich müsste man mit 55 die Chance haben, in Rente zu gehen. Denn Alternativen zur Montage etwa in Form von Schonarbeitsplätzen gibt es kaum. Eine attraktive Altersteilzeitregelung gibt es für unsere Branche nicht, so dass die Monteure gar nicht vorzeitig aus dem Berufsleben ausscheiden können. Das geht nämlich nur mit finanziellem Polster, das die meisten nicht haben.

In der Praxis versuchen wir, ältere und gesundheitlich angeschlagene Kollegen in der Gruppe unterzubringen, so dass die schwächeren aufgefangen werden. Das geht aber nur begrenzt und diese Solidarität untereinander kann man auch nicht überstrapazieren.«

## VIEL STRESS UND HEKTIK

»In der Produktion und im Dienstleistungssektor ist es nicht durchzuhalten, erst mit 67 in Rente zu gehen. Das trifft auch auf das Kfz-Handwerk zu. Wir haben bei uns im Volkswagen-Zentrum Halle einen 63 Jahre alten Servicemeister, einen Kfz-Monteur mit 55 Jahren und einen Beschäftigten im Teiledienst mit 61 Jahren. Ich selbst bin 58. Es ist schwer, bis 65 zu bleiben. Das ist in der Regel gar nicht durchzuhalten.

Es ist nicht nur die körperliche Arbeit, die die Kollegen belastet. Manchmal ist die psychische Belastung schlimmer. Der Stress, die Hektik, der Termindruck haben spürbar zugenommen. Die Zeitvorgaben sind oft viel zu kurz, die Monteure brauchen für die einzelnen Arbeitsschritte in der Regel länger. Arbeitsplätze für leistungsgeminderte Mitarbeiter haben wir nicht. Umschulungen gibt es auch nicht. Jeder versucht natürlich, so lange es geht zu arbeiten. Aber das klappt eben nicht immer.

Ich halte den späteren Renteneintritt mit 67 für den falschen Weg. Denn es gibt auch Alternativen, zum Beispiel sollten auch Selbstständige und Freiberufler, aber auch Leute mit Minijobs in die Rentenkasse einzahlen. Das Thema wird in der Belegschaft heftig diskutiert. Die Bereitschaft, sich an den Aktionen zu beteiligen, ist groß.«

**Uwe Gaden (links), Betriebsratsvorsitzender ASA Autohaus Halle, 135 Beschäftigte**



Foto: translit-leipzig / Härtlich

## Reifenhandel

### Warme Witterung bremst Absatz von Winterreifen

Der warme Winter macht den Reifenhändlern zu schaffen und drückt auf den Absatz von Winterreifen. Die Lagerbestände an Winterreifen waren zum Jahreswechsel um 30 Prozent höher gegenüber dem Vorjahr. Dabei war Ende 2006 noch vor Engpässen gewarnt worden. Wegen der Änderung der Straßenverkehrsordnung und der Winterreifenpflicht hatte man ursprünglich befürchtet, dass die Industrie nicht genug Reifen produziere, um die Nachfrage zu decken.

## TÜV-Prüfungen

### Diskussion über andere Test-Intervalle

Ein Vorstoß zur Änderung der TÜV-Intervalle ist auf geteiltes Echo gestoßen. Vertreter der Großen Koalition wollen die Untersuchungsintervalle für neue Fahrzeuge von zwei auf vier Jahre verlängern, für Fahrzeuge über zehn Jahre aber auf ein Jahr verkürzen. Der ACE kritisierte den Vorstoß. Die Pläne unterstellten, dass Besitzer von Altfahrzeugen ihre Fahrzeuge weniger pfleglich behandeln. Das sei falsch. Seit Jahren würden immer weniger technische Mängel als Ursachen von Unfällen mit Personenschaden registriert, sagte ACE-Sprecher Rainer Hillgärtner. Kürzere Prüfintervalle für ältere Autos seien reine Geldschneiderei, erklärte die Verkehrspolitikerin Renate Blank. Man müsse auch an die Leute denken, die sich nicht alle zehn Jahre ein neues Auto kaufen könnten.



Foto: photothek.net / Grabowsky

Mit der Ausbildung im dualen System weitgehend zufrieden: Azubis im Kfz-Handwerk

## Handelsgruppe Glinicke

### Widerstand gegen Rückkehr zur 40-Stunden-Woche

Die Autohandelsgruppe Glinicke mit Hauptsitz in Kassel gehört zu den 50 größten Autohändlergruppen in Deutschland. Das Unternehmen fordert wegen schlechter Ertragslage jetzt von den 850 Beschäftigten Mehrarbeit ohne Lohnausgleich und Tarifvertrag. Im Herbst 2006 hatte Glinicke seine Mitgliedschaft in der Kraftfahrzeug-Innung gekündigt. Die Wochenarbeitszeit für die Beschäftigten in NRW, Nordhessen und Thüringen soll in diesem Jahr von 36 auf 40 Stunden erhöht werden. Betriebsräte und IG Metall pochen jedoch auf die Rückkehr zum Tarifvertrag. Der Ausstieg aus der Tarifbindung ist ebenso unakzeptabel wie die »Rolle rückwärts« zur 40-Stunden-Woche. Droht dem Unternehmen wirklich eine Pleite, sind die Beschäftigten zu Zugeständnissen bereit. »Aber nur in Form eines auf maximal zwei Jahre befristeten Sanierungstarifvertrags«, sagt Betriebsratsvorsitzender Dieter Hahn. Für den Fall, dass die Tarifverhandlungen scheitern, dürfte es zu Protestaktionen kommen. Hahn schließt dann eine Urabstimmung und Streikaktionen nicht mehr aus.

## Ausbildung

### Kfz-Nachwuchs gibt Ausbildung gute Noten

Neun von zehn Kfz-Auszubildenden sind mit ihrer Ausbildung zufrieden. Das ergab eine Umfrage des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes (ZDK) unter 1500 technischen und 500 kaufmännischen Auszubildenden. Diesen Zahlen zufolge ist die Zufriedenheit der Jugendlichen mit der dualen Berufsbildung in der Branche gestiegen. Bei einer ähnlichen Befragung vor drei Jahren hatten sich nur 83 Prozent zufrieden geäußert. Rund 80 Prozent stellten jetzt auch ihrem Ausbildungsbetrieb ein gutes Zeugnis aus. Die Autohausinhaber sind mit ihren technischen Auszubildenden zufriedener als vor drei Jahren. Jedes zweite befragte Unternehmen bestätigte die gestiegene Qualität der Bewerber für einen Kfz-Beruf. Die IG Metall hingegen kritisiert die Praxis einer zu starken Auslese der Auszubildenden über den Schulabschluss. Auch in Zukunft sollten Hauptschüler Zugang zu den Kfz-Berufen haben.

## Konkurrenz aus Asien

### Limousine aus China soll in Deutschland verkauft werden

Seit Anfang des Jahres wird in Deutschland und Europa die Mittelklasselimousine BS6 (C-Segment) verkauft. Der chinesische Hersteller Brilliance nutzt dabei das bereits bestehende Vertriebsnetz eines Importeurs über ein Shop-in-Shop-Konzept. Die Anlandung und Aufbereitung der Fahrzeuge erfolgt in Bremerhaven. Für 2007 rechnet die chinesische Marke mit 15 000 bis 20 000 Zulassungen in Europa, 1500 davon auf dem deutschen Markt.

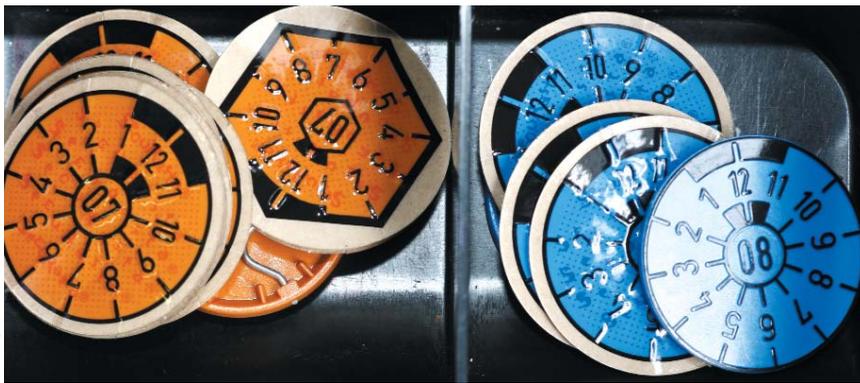


Foto: argus / Schwarzbach



► **Informationen zur Sozialpolitik**  
Nicht nur die aktuelle Debatte über die Zukunft unseres Gesundheitssystems oder die Diskussion um die Erhöhung des gesetzlichen Renteneintrittsalters unterstreichen die Wichtig-

keit sozialpolitischer Themen. Die »Sozialpolitischen Informationen«, die die IG Metall zusammen mit der Gewerkschaft Verdi vorlegt, dokumentieren Fakten, Daten, Zahlen sowie wichtige Beschlüsse. (Kontakt: hans-josef.legrand@igmetall.de)

► **Arbeitshilfe zu Werkstatt-Tests**  
An die Adresse der Betriebsräte in VW/Audi-Händlerbetrieben richtet sich die Arbeitshilfe Nr. 15. Werkstatt-Tests werden heute regelmäßig in allen VW/Audi-Betrieben des Kraftfahrzeughandwerks durchgeführt. Hierbei handelt es sich teilweise um firmeninterne Tests. Es gibt jedoch auch Tests, die die Herstellerwerke vornehmen. Und auch Drit-

te wie etwa Fachzeitschriften überprüfen den Kfz-Service. Nicht selten kommt es vor, dass negative Tests einseitig zu Lasten der betroffenen Arbeitnehmer bewertet werden. Die Arbeitshilfe geht auf diese Problematik ein, die Vorgaben des Werks werden erörtert, Tipps für den Betriebsrat gegeben und eine Musterbetriebsvereinbarung vorgelegt. Die Arbeitshilfe gibt es im Ressort Handwerk.

► **Materialien zur Rente mit 67**  
Informationen zur Diskussion um die Rente mit 67 finden sich auf den Internetseiten der IG Metall. Dort kann auch ein »Bürgerinfo« zu dem Thema heruntergeladen werden.

## Termine, Kontakte und Informationen

### SEMINARE

**Zentrale Weiterbildungen im ersten Halbjahr 2007 des Ressorts Handwerk im IG Metall-Bildungszentrum in Beverungen**

► **Seminar: WBo0807**

Praxis der Betriebsratsarbeit in VW/Audi-Händler- und Servicebetrieben vom 18. bis 23. Februar.

► **Seminar: WAo1207**

Interessenvertretung im Handwerk: Betriebsräte zwischen Handwerksordnung und Betriebsverfassungsrecht vom 18. bis 23. März.

► **Seminar: WXo1707**

Betriebsratsarbeit im Brennpunkt des Kfz-Betriebs vom 22. bis 27. April.

► **Seminar: WXo1907**

JAV-Arbeit in VW/Audi-Händler- und Servicebetrieben vom 6. bis 11. Mai, Betriebsratsarbeit bei Daimler-Chrysler-Vertragspartnern (WBo2507) vom 17. bis 22. Juni.

► **Seminar: WXo2607**

BWL für Betriebsräte aus VW/Audi-Händler- und Servicebetrieben vom 24. bis 29. Juni.

► **Regionale Seminare des VW/Audi-Fachausschusses für Betriebsräte**

Berlin-Brandenburg-Sachsen vom 19. bis 20. März,

München VZ vom 21. bis 22. Mai, Bezirk Küste VZ Nord am 26. März, NRW VZ Unna am 8. Mai, Stuttgart am 23. Mai,

Frankfurt vom 18. bis 20. Juni, Hannover vom 16. bis 17. April.

### ARBEITSHILFEN

gibt es beim Vorstand der IG Metall, Ressort Handwerk

► **Margret Sommer**, 60519 Frankfurt am Main, Telefon 069-66 93-26 47, Fax 069-66 93-21 40, margret.sommer@igmetall.de

### DIE ANSPRECHPARTNER DER IG METALL FÜR DAS KFZ-HANDWERK

► **BMW und Opel:** Ulrich Feuerhelm, Telefon 069-66 93-28 34, ulrich.feuerhelm@igmetall.de

► **Daimler-Chrysler und Ford:** Herbert Weber, Telefon 069-66 93-24 48, herbert.weber@igmetall.de

► **VW/Audi und Importeure:** Helmut Hennecke, Telefon 069-66 93-24 92, helmut.hennecke@igmetall.de

### EXTRANET

Das Extranet der IG Metall bietet für Funktionäre täglich Informationen über Tarifverträge, Seminare und Betriebsvereinbarungen. Zur Erstanmeldung unter: [extranet.igmetall.de/erstanmeldung](http://extranet.igmetall.de/erstanmeldung)

### WAP-PORTAL

► **www.igmetall-wap.de:** Das Berufsbildungs-Portal der IG Metall bietet Informationen zum Thema Berufsbildung. Die Registrierung erfolgt per Mitgliedsnummer.

### INTERNET

► **www.igmetall.de/branchen/handwerk** (oder: [www.igmetall.de/tarife/nachrichten/handwerk/kfz.html](http://www.igmetall.de/tarife/nachrichten/handwerk/kfz.html))

► **www.igmetall.de/metall**

Das Monatsmagazin **metall** ist online in der jeweils aktuellen Ausgabe abrufbar.

► **www.kfzgewerbe.de**

► **GVO aus Sicht der IG Metall** gibt es bei [margret.sommer@igmetall.de](mailto:margret.sommer@igmetall.de)

### IMPRESSUM

#### Kfz-Handwerk

Das Branchenmagazin der IG Metall

Herausgeber: Jürgen Peters, Berthold Huber, Bertin Eichler

Anschrift: **metall**-Redaktion, Wilhelm-Leuschner-Straße 79, 60329 Frankfurt am Main, Telefon 069-66 93-2633, Fax 069-66 93-20 02, E-Mail: [metall.redaktion@igmetall.de](mailto:metall.redaktion@igmetall.de) Internet: [www.igmetall.de](http://www.igmetall.de)

Redaktionsleiter: Werner Hoffmann (verantwortlich im Sinne des Presserechts)

Chefin vom Dienst: Susanne Rohmund

Redaktion: Fritz Arndt, Martina Helmerich, Sylvia Koppelberg, Fabienne Melzer, Antonela Pelivan, Gabriele Prein

Mitarbeit: Andreas Uphues

Gestaltung: Gudrun Wichelhaus  
Bildredaktion: Michael Schinke

Vertrieb: Reinhold Weißmann, Telefon 069-66 93-22 24, Fax 069-66 93-25 38, E-Mail: [vertrieb@igmetall.de](mailto:vertrieb@igmetall.de)

Druck: apm AG, Darmstadt



## Beitrittserklärung

bitte alles in Druckbuchstaben ausfüllen!

Name \_\_\_\_\_ Vorname \_\_\_\_\_

Straße/Hausnummer \_\_\_\_\_

Postleitzahl/Wohnort \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_ Geburtsdatum \_\_\_\_\_

E-Mail \_\_\_\_\_

Betrieb: Name und Ort \_\_\_\_\_

zzt. vollbeschäftigt     teilzeitbeschäftigt     männlich     weiblich

Auszubildende/r bis voraussichtlich: \_\_\_\_\_

Angestellte/r     Studierende/r (Monatsbeitrag 2,05 Euro)

Nationalität \_\_\_\_\_ Änderung des bisherigen Status \_\_\_\_\_

Mitgliedsbeitrag (1 Prozent des monatl. Bruttogehalts) \_\_\_\_\_ ab Monat \_\_\_\_\_

geworben durch (Name und Betrieb) \_\_\_\_\_

### Einzugsermächtigung/Bankverbindung

Kto.Nr. \_\_\_\_\_ Bankleitzahl \_\_\_\_\_

Name des Kreditinstituts \_\_\_\_\_ in PLZ \_\_\_\_\_ Ort \_\_\_\_\_

Ich bestätige die erfassten Daten über meine Person sowie den Grund (Zugangsart) für die Eintragung dieser Daten.

**Ich bin hiermit darüber informiert, dass die IG Metall zur Erfüllung ihrer satzungsgemäßen Aufgaben personenbezogene Angaben über mich mit Hilfe von Computern (automatisiert) verarbeitet. Die für den Beitragsentzug nötigen Daten werden zwischen der IG Metall und dem Geldinstitut – bei Lohnabzug mit dem Arbeitgeber – ausgetauscht (übermittelt). Die Verwaltungsstelle informiert mich auf Wunsch über alle gespeicherten Daten.**

Hiermit ermächtige ich widerruflich die IG Metall, den jeweils von mir nach § 5 der Satzung zu entrichtenden Mitgliedsbeitrag von 1% des monatlichen Bruttoverdienstes bei Fälligkeit einzuziehen. Diese Ermächtigung erstreckt sich im Rahmen der von dem Ortsvorstand der IG Metall festgelegten Kassierart (§ 5 Ziff. 5 Satz 3 der Satzung) sowohl auf den Abruf von meinem Bankkonto, als auch auf den Einbehalt des Beitrags durch meinen Arbeitgeber in der jeweiligen Höhe. Dies schließt die Weitergabe der entsprechenden Daten an die IG Metall ein. Dieser Auftrag kann nur schriftlich mit einer Frist von sechs Wochen zum Quartalsende bei der Verwaltungsstelle der IG Metall rückgängig gemacht werden. Alle Änderungen oder Unstimmigkeiten, die sich aus diesem Auftrag ergeben, kann ich nur bei der Verwaltungsstelle der IG Metall regeln. Die vorstehenden Daten werden zum Zweck der Mitgliederbetreuung von der IG Metall erhoben und unter Beachtung des BDSG verarbeitet. Weitere Empfänger dieser Daten sind die Service-Center der IG Metall. Den vorstehenden Hinweis zum Datenschutz habe ich zur Kenntnis genommen.

Mitma II 5

Datum/Unterschrift des Antragstellers/Mitgliedes/Kontoinhabers \_\_\_\_\_

online  
Mitglied werden:  
[www.igmetall.de](http://www.igmetall.de)



Die Beitrittserklärung ausfüllen, ausschneiden und beim Betriebsrat abgeben oder einsenden an:  
IG Metall, Wilhelm-Leuschner-Straße 79, 60329 Frankfurt am Main