

Kfz-Handwerk



Nr. 3 | August 2007

Das Branchenmagazin der IG Metall



Auszubildende Gemeinsam viel bewegen

Seite 4: Krebsgefahren
durch Rapsöl?

Seite 5: Aggressives
Marketing bei ATU

Seite 10: Neue Prüfung
für Kfz-Mechatroniker



Jugend!

...MACHT DAMPF!

Für eine bessere Qualität der Ausbildung in Betrieb und Berufsschule. Die Broschüre gibt einen Überblick der wichtigsten Gesetze und Regelungen zum Thema Berufsbildung und enthält praktische Tipps zu deren Umsetzung im Betrieb.



Jugend im Handwerk

Tipps und Infos für JAVis und Betriebsräte



... macht Dampf!

Herausgegeben vom Vorstand der **IG Metall**, Wilhelm-Leuschner-Straße 79, 60329 Frankfurt/Main, Ressorts Handwerk und Mittelstandspolitik sowie Jugend- und Bildungsarbeit.

BESTELLUNGEN bei obiger Adresse unter Angabe der **Produktnummer 9466-15390**

Ausbildung wird praxisnäher

Der Schwerpunkt in diesem Heft ist wieder mal die Ausbildung im Kfz-Handwerk. Ohne Ausbildung gibt es keine Zukunft – auch nicht in dieser Branche.

Die Prüfung zum Kfz-Mechatroniker wird zukünftig praxisnäher gestaltet. Die IG Metall hat sich intensiv für eine Neuordnung eingesetzt, weil sie den Prüfungsstress verringert und die Auszubildenden besser für den kommenden Einsatz vorbereitet. Obwohl die neue Ausrichtung der Ausbildung dringend nötig war, legte sich das Wirtschaftsministerium erstmal wieder quer und wollte die Einführung blockieren. Das neue Modell wurde seit 2003 erprobt. Jetzt konnte sich die IG Metall durchsetzen.

Immer wieder Ärger gibt es mit ATU. Der Autoteile-Konzern bietet neuerdings beim Discounter Lidl Gutscheine an für eine Kfz-Reparatur, die Kunden in eine ATU-Werkstatt zur Inspektion locken soll. Knapp 50 Euro soll 50 was kosten. Ein Schnäppchenpreis. Doch Vorsicht: Die richtigen Kosten sind im Kleingedruckten versteckt. Denn Material und Reparaturkosten sind nicht im Preis enthalten. Bemerkenswert ist die Zusammenarbeit mit Lidl. Der Billiganbieter ist dafür bekannt, dass er mit seinen Beschäftigten einen rigorosen Umgang pflegt und keine Gewerkschaft in seinen Läden haben will. Die Dienstleistungsgewerkschaft Verdi, die Beschäftigte in dieser Branche betreut, kann ein Lied davon singen.

Noch nicht zu Ende ist auch der Konflikt um Tarifverträge. Die Kfz-Arbeitgeber im Norden und in NRW sind zunächst nach tausendfachen Protesten der Belegschaften wieder zurückgezuckt und wollen in den Innungen bleiben. Dennoch wollen sie bundesweit aus den Tarifverträgen mit der IG Metall flüchten – trotz der schlechten Erfahrungen in Ostdeutschland und in Niedersachsen. Bisher haben sie in Schleswig-Holstein, Hamburg, NRW und im bayerischen Kfz-Handwerk die Manteltarifverträge zum 31. Dezember 2007 gekündigt. Auch in Baden-Württemberg geht der tarifpolitische Amoklauf der Arbeitgeber weiter. Im April hatten die Arbeitgeber dort beschlossen, die Tarifverantwortung aufzugeben und sämtliche Tarifverträge zu kündigen. Die Tarifrunde 2008 wirft ihre Schatten voraus.

Ihre Redaktion

AUS DEM INHALT



Foto: daniel Karmann / dpa / lby / pa

Seite 5

Die Werkstatt-Kette ATU wirbt mit einem Schnäppchenangebot beim Discounter Lidl.



Foto: bildbox.com

Seite 10

Die Prüfung zum Kfz-Mechatroniker ist jetzt praxisgerechter. Die neue Verordnung hat die IG Metall mit auf den Weg gebracht.

Krebsgefahren durch Rapsöl	4
Aggressives Marketing bei ATU	5
Weiterentwicklung der GVO	6
Kommentar von Wolfgang Rhode	7

Auszubildende

Neue Wege in die Zukunft.	8
Engagement als JAV-Vertreter.	9
Prüfungsordnung für Kfz-Mechatroniker.	10
Interview mit Regina Görner	11

Konflikt um Flächentarifvertrag.	12
News	14
Service, Impressum	15

Titelfoto: Alexandra Umbach

Krebsgefahr durch Rapsöl-Abgase

Nur billiger, nicht besser

Der alternative Kraftstoff Rapsöl hat Konjunktur. Besonders größere Speditionen rüsten ihre Fahrzeug-Flotten in Lkw-Werkstätten um und sparen Mineralölsteuer. Bei der Arbeit an den vermeintlichen Öko-Trucks ist aber Vorsicht angesagt. Bei laufendem Motor bergen die Abgase ein zehn- bis 30-faches Krebsrisiko im Vergleich zu Bio- oder normalem Diesel.

Jürgen Brose, Sprecher des Gefahrstoffausschusses im Gesamtbetriebsrat der deutschen MAN Servicebetriebe, findet es verwunderlich, dass der Brennstoff mit den offensichtlich gefährlichen Abgasen von der Mineralölsteuer befreit ist. Etwa 30 Cent pro verfahrenem Liter lässt sich bei Rapsöl einsparen. In einem Beitrag des TV-Magazins »Panorama« freut sich zum Beispiel der Fuhrunternehmer Jens Bülk: »Wir verbrauchen 500 000 Liter im Jahr, wenn man das hochrechnet, ist das irgendwo 150 000 Euro und da können sie sich vorstellen, dass meine Brieftasche begeistert ist und dass wir hier auch noch was für die Umwelt tun.«

Eher zufällig hatte der Arbeitsmediziner Jürgen Bünger vom Berufsgenossenschaftlichen Institut für Arbeitsmedizin (BGFA) an der Universität Bochum die erhöhte Krebsgefahr bei einer Untersuchungsreihe festgestellt. Auch er fordert: »Die Verwendung von Rapsöl als Kraftstoff muss zurückgestellt werden.« Gleichzeitig weist er darauf hin, dass das nicht für Bio-Diesel gilt, der aus pflanzlichen Ölen produziert wird. Bio-Diesel ist aber nicht steuerbefreit und nur unwesentlich günstiger als Mineralöl-Kraftstoff.

Bei den angeblich ökologischen Lkw-Umrüstungen hat

sich die so genannte »Zwei-Tank-Lösung« durchgesetzt. Diesel-Motoren vertragen nämlich erst bei höheren Betriebstemperaturen das Pflanzenfett. Mit welchem Treibstoff der Truck in die Werkstatthalle rollt, ist nicht wirklich sicher. Nur die Nase warnt: »Das stinkt wie in einer schlechten Pommestube«, sagt Jürgen Brose.

In den MAN-Werkstätten müssen die Mitarbeiter deswegen darauf achten, dass auf Mineralöldiesel umgestellt ist. Die Betriebsanweisung zum sicheren Umgang mit Abgasen bei Dieselmotoren wurde durch einen Rapsöl-Hinweis ergänzt. Abgasanlage, Abgasabsauganlage oder ein mobiles Abgasreinigungsgerät sollten schon bei der Einfahrt in die Halle benutzt werden.

Das galt schon vorher, denn auch normaler Diesel kann krebserregend sein, wenn auch nicht so schlimm wie Rapsöl. Die üblichen Lkw-Motoren vertragen übrigens den nachwachsenden Rohstoff nicht wirklich gut. Deswegen baut MAN zwar immer noch in rund vier Prozent der verkauften Fahrzeuge einen zweiten Tank ein. Der Hersteller gibt aber keine Garantie mehr für eventuell dadurch verursachte Motorschäden. Die gehen dann voll auf Kosten der Lkw-Besitzer.



Schadstoff-Ausstoß eines Diesel-Lkw:
Hohes Krebsrisiko in der Werkstatt

Foto: Johannes Eisele / ddp

Marketing

Ölwechsel zum Spottpreis

Die Autowerkstatt-Kette Auto-Teile-Unger (ATU) wirbt seit neuestem mit einer Schnäppchenaktion beim Discounter Lidl.

In »Bild« stand es Mitte Juni groß und fett auf der ersten Seite. Im Innenteil wurde sie noch mal detailliert beworben: die große ATU-Kfz-Inspektion für 49,99 Euro – für alle Marken und Modelle. Ausgerechnet mit dem Disco unter Lidl betreibt ATU die Schnäppchenaktion. An der Kasse eines Lidl-Markts erwirbt der Kunde den Gutschein und vereinbart anschließend einen Termin bei einer ATU-Filiale. In der Anzeige wird versprochen, dass ein Termin innerhalb von 14 Tagen in einem der über 600 ATU-Werkstätten vereinbart werden kann.

Wie in solchen Fällen üblich, verstecken sich heikle Details in der kleingedruckten Fußnote. »Material und Reparaturkosten sind nicht im Preis enthalten«, heißt es da. Viele halten die Aktion für ein Marketingkonzept und nicht für ein ernsthaftes Kundenangebot. Denn ein »Billigheimer« ist ATU schon lange nicht mehr. Im Gegenteil verfolgt die Kette das Ziel, das Image eines Markendienstleisters zu erreichen.

Besonders bemerkenswert ist die Tatsache, dass ATU mit dem Billigdiscounter Lidl zusammenarbeitet. Lidl ist bekannt für seinen rigorosen Umgang mit seinen Beschäftigten. Die Gewerkschaft Verdi hat dazu das



Foto: Armin Weigel/dpa / lby / ppa

Werkstatt bei ATU: Unsaubere Schnäppchenaktion

»Schwarzbuch Lidl« erstellt. Lidl verhindert konsequent die Gründung von Betriebsräten in seinen Filialen. Dem Unternehmen wird vorgeworfen, systematisch die Bildung von Betriebsräten zu verhindern – zum Beispiel durch die Androhung von Filialschließungen. In einigen Märkten sollen Kassiererinnen ohne ihr Wissen per Kamera überwacht werden. Kein Wunder, wenn die Arbeitnehmervertreter bei ATU nicht begeistert sind von der Kooperation mit Lidl. Und ob mit der Schnäppchenaktion eine bessere Auslastung der Werkstätten der beständig expandierenden Kette erreicht wird, ist ebenfalls fraglich.



Foto: Konrad Gös

Interview

»FRAGWÜRDIGE ZUSAMMENARBEIT«

Mirko Kuklenski, Betriebsrat in Speyer und Gesamtbetriebsratsvorsitzender von ATU, über die Gutschein-Aktion bei Lidl.

Kfz-Handwerk: Wie beurteilt der Betriebsrat die Aktion des ATU-Managements, Gutscheine für Autoinspektionen über Lidl zu vertreiben?

Mirko Kuklenski: Wir als Arbeitnehmervertreter sehen das nicht kritiklos. Wir haben uns gefragt, ob das dem Image des Unternehmens nützt, mit einem Discounter zusammenzuarbeiten, der Arbeitnehmerrechte mit den Füßen tritt. Diese Aktion ist auch deshalb fragwürdig, weil ATU ja eigentlich vom Image der Billigkette weg will.

Kfz-Handwerk: Was bringt die Gutscheinaktion?

Kuklenski: Das kann man jetzt noch nicht sagen. Es wurden zwar fast alle Gutscheine verkauft, aber es wurden noch nicht alle in unseren Werkstätten eingelöst. Ob das

wirtschaftlich gesehen von Erfolg gekrönt ist, kann man noch nicht abschätzen.

Kfz-Handwerk: Sinkt bei einer solchen Inspektion zum Schnäppchenpreis nicht zwangsläufig die Qualität?

Kuklenski: Nicht automatisch. Aber natürlich muss darauf geachtet werden, dass das nicht zu mehr Stress führt. Es darf nicht sein, dass solche Aufträge dann noch schneller abgearbeitet werden müssen, um kostendeckend zu wirtschaften. ATU steht in hartem Wettbewerb zu den Vertragswerkstätten und eine gute Auslastung der Filialen ist sicher im Sinne der Beschäftigten. Aber solche Marketingkonzepte dürfen nicht auf dem Rücken der Kollegen ausgetragen werden.



Foto: Michaela Begsteiger / bildmaschine.de

**Monopoly für Autos:
Arbeitnehmerinteressen bleiben
bei der GVO außen vor**

GVO-Wettbewerbsregeln auf dem Prüfstand

Arbeitsplatzverlust und Sozialabbau

Für die Automobilwirtschaft gelten seit Jahren in der Europäischen Union spezielle Wettbewerbsregeln. Sie sind derzeit noch in der Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) 1400/2002 bis zum Jahr 2010 festgeschrieben.

Die Reform der GVO löste 2002 einen Prozess aus, der grundlegende Auswirkungen auf die Beschäftigten hatte: Entlassungen, längere und flexiblere Arbeitszeiten, weniger Lohn und schlechtere soziale Leistungen waren für viele die Folge. Die Automobilwirtschaft war vorher schon in einer schwierigen Phase. Marktsättigung, steigender Konkurrenzdruck, Rabattschlachten, sinkender Reparaturbedarf, aber auch viele hausinterne Probleme kennzeichnen die Branche seit Jahren.

Die GVO verschärfte diese wirtschaftlichen Probleme. Denn die Hersteller kündigten die alten Händlerverträge

und setzten höhere Anforderungen an ihre Markenhändler durch (siehe auch Meldung Seite 14). Die Zahl der Pleiten im Kfz-Gewerbe stieg. Rund 38 600 Arbeitsplätze wurden seit 2002 gestrichen. Jetzt zeichnen sich erneut Umstrukturierungen und Arbeitsplatzverluste im Kfz-Gewerbe ab.

Die in der EU für die GVO zuständige Generaldirektion Wettbewerb arbeitet noch an ihrer Einschätzung der GVO. Dazu befragte sie europaweit Behörden und Arbeitgeberorganisationen. Die IG Metall blieb dabei jedoch außen vor – und damit die Arbeitnehmerinteressen.

Interview mit Kerstin Warneke zur GVO

»DIE BRANCHE VERTRÄGT KEINEN FREIEN MARKT«

Kfz-Handwerk: Wäre es für das Kfz-Gewerbe ganz ohne GVO nicht besser?

Kerstin Warneke: Nein, die Branche verträgt keinen freien Markt. Während die Automobilhersteller über ein dickes finanzielles Polster verfügen, haben viele kleine Betriebe aus dem Kfz-Gewerbe keinen finanziellen Rückhalt, sind häufig bei den Kfz-Herstellern oder deren Banken verschuldet. Freier Wettbewerb funktioniert da nicht.

Kfz-Handwerk: Was ist in dieser Situation zu tun?

Warneke: Die novellierte GVO war 2002 in dem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld so etwas wie der berühmte Tropfen, der das Fass zum Überlaufen brachte. Strukturänderungen, die sich normalerweise allmählich und sozial verträglich vollziehen, kamen plötzlich ins Rollen. Soziale Härten entstanden. Das darf nicht noch einmal passieren. Wir brauchen eine Strukturpolitik, die den Wandel abfedert. Wir brauchen

Politiker, die sich für Wachstum und mehr Nachfrage einsetzen. Wir brauchen Arbeitgeberverbände, die den Kfz-Betrieben helfen, mit ihren hausinternen Problemen zurecht zu kommen, statt immer nach mehr Liberalisierung zu schreien.

Kfz-Handwerk: Was müsste an der GVO verändert werden?

Warneke: Dumpingpreise der Kfz-Hersteller bei der Abgabe von Neufahrzeugen an eigene Niederlassungen sollten zum Beispiel nicht mehr erlaubt sein. Händlerverträge müssen so ausgestaltet sein, dass sie den Kfz-Herstellern und dem -Gewerbe die Erwirtschaftung einer angemessenen Kapitalrendite ermöglichen. Und die Händlervertragslaufzeiten müssen lang genug sein, damit sich die vom Hersteller geforderten Investitionen rechnen.



Foto: Michael Schinke

**Kerstin Warneke vom Ressort
Handwerk der IG Metall**

Wolfgang Rhode

Verantwortungslose Politik

»Klappern gehört zum Handwerk« sagt ein altes Sprichwort. »Und Jammern und Klagen«, so muss man ergänzen, gehört zum Kfz-Gewerbe. Richtig ist, dass das Kraftfahrzeughandwerk, und das schon über viele Jahre, kein Wachstumsmarkt ist. Der Fahrzeugbestand in Deutschland gilt als gesättigt. Das Durchschnittsalter der Autos ist seit 2000 von 6,9 auf heute 8,1 Jahre gestiegen. Die Haltedauer ist aktuell einen Monat länger als im Vorjahr. Gleichzeitig wurden die Fahrzeuge immer zuverlässiger und die Serviceintervalle immer länger. Auch Service und Reparatur sind rückläufig.

Das sah am Ende des vergangenen Jahres noch anders aus. Hier boomte insbesondere der Neuwagenverkauf. Lichtblicke in der wirtschaftlichen Entwicklung und Einspar-effekte durch die Anfang 2007 wirksame Mehrwertsteuer versetzten den Kunden in einen Kaufrausch und bescherten dem Kraftfahrzeughandwerk satte Gewinne. Doch die wenigsten Arbeitnehmer im Kraftfahrzeughandwerk konnten sich über Sonderausschüttungen freuen. In aller Regel floss das Geld allein in die Taschen der Betriebsinhaber. Arbeitnehmer und IG Metall haben in den vergangenen Jahren durchaus Verständnis für die schwierige Situation des Kraftfahrzeughandwerks gezeigt. Die Lohnabschlüsse waren zurückhaltend und lagen häufig deutlich unter denen der Industrie.

Auch dem Ruf nach mehr Flexibilität wurde in den Tarifverträgen Rechnung getragen. Längere Öffnungszeiten wurden möglich, und Betriebsräte stimmten flexiblen Arbeitszeitregelungen zu. Anerkennung oder gar ein Dankeschön erwarten Arbeitnehmer und Gewerkschaften schon lange nicht mehr. Es ist jedoch eine Unverschämtheit, Arbeitnehmer mit der Verweigerung eines Tarifvertrags zu bestrafen. Autos kaufen keine Autos. Der Abschwung im Neufahrzeugbereich wird vom privaten Kunden getrieben, während der gewerbliche Bereich fast auf Vorjahresniveau liegt. Der Vorzieheffekt durch die Mehrwertsteuererhöhung hat diesen Trend gestärkt. Daran ändern auch Rabatte für Neufahrzeuge nichts, die einen neuen Höchststand erreicht haben.

Verweigerung von Tarifverträgen

Das Gegenteil ist der Fall. Die Situation in den Kraftfahrzeugbetrieben wird sich so verschlechtern und auf keinen Fall verbessern. Erschreckend nur, wenn das auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen wird. Durch die Verweigerung der Tarifverträge wird sich auch im Servicebereich die Situation weiter verschärfen, und das Kraftfahrzeughandwerk in einen Lohn-/Preisstrudel weiter nach unten ziehen. Der Zentralverband des Kraftfahrzeughandwerks hat allen Landesverbänden empfohlen, den Flächen-tarifvertrag mit der IG Metall aufzugeben. Für das gleiche

oder gar weniger Entgelt sollen die Beschäftigten noch mehr leisten. Eine verantwortungslose Politik gegenüber den Arbeitnehmern – und gegenüber einer ganzen Branche. Das Kraftfahrzeughandwerk wird als »billiger Jakob« keine Perspektive haben. Mit Dumpinglöhnen sind dringend benötigte Fachkräfte aber nicht zu halten. Viele qualifizierte Arbeitnehmer haben den Kfz-Handwerk schon den Rücken gezeigt und verdienen in anderen Branchen deutlich mehr. Was reitet eigentlich den ZDK, den Weg rückwärts einzuschlagen statt in die Zukunft zu investieren? Jeder Protest für den Erhalt des Flächentarifvertrags ist deshalb auch ein Stück Unterstützung für die Zukunft einer Branche.

IG Metall-Vorstandsmitglied Wolfgang Rhode ist zuständig für das Kfz-Handwerk



Foto: Markus Kirchgessner

»Es ist eine Unverschämtheit, Arbeitnehmer mit der Verweigerung von Tarifverträgen zu bestrafen.«



Foto: Alexandra Umbach

IG Metall-Projekt »Jugend im Handwerk«

Sabine Bauer,
Dirk Horstkamp:
Gute Erfolge

Neue Wege in die Zukunft

Wenn Jugendliche eine Ausbildung beginnen, eröffnen sich ihnen ganz neue Perspektiven. Sie können im Betrieb mitreden und sich auch überbetrieblich engagieren. Die IG Metall bietet gezielt Informationen und Qualifizierungsmöglichkeiten an. Das Projekt in NRW und Beispiele von Auszubildenden in Essen und Halle zeigen: Junge Leute vertreten selbstbewusst ihre Meinung und gehen ihren Weg.

Sabine Bauer (28) und Dirk Horstkamp (36) kümmern sich im Rahmen eines Projekts des IG Metall Bezirks NRW um die Jugend im Handwerk. Sie gehen dabei in den Ruhrgebietsstädten Mülheim, Essen und Oberhausen neue Wege für Gewerkschaftsarbeit in kleineren Betrieben. So nutzten sie die Tarifaueinandersetzung im NRW-Kfz-Handwerk, um unkonventionell für Mitbestimmung am Arbeitsplatz zu werben. »Ich hab schon zuhause nichts zu sagen«, lasen Beschäftigte eines Autohauses auf einem Großplakat, »ist schon gut, dass das im Betrieb auch so ist, sonst käme ich vielleicht auf den Geschmack.«

Ein paar Tage später lasen sie Sprüche auf dem Weg zum Arbeitsplatz: »Heute Abend schon wieder länger arbeiten.« Dann: »Müsste Mehrarbeit nicht auch mehr Geld bringen?« Schließlich: »Mit Betriebsrat hätten wir Einfluss darauf.« Sabine Bauer und Dirk Horstkamp gingen dann ein paar Tage später direkt in den Betrieb, verteilten dort Informationsmaterial und sprachen direkt mit den Beschäftigten.

Mit solchen und ähnlichen Aktionen haben sich Bauer und Horstkamp nicht nur bei den Auszubildenden Respekt verschafft: Von Gewerkschaften wissen besonders die

Jugendlichen in kleinen Handwerksbetrieben ohne Betriebsrat oft zu gut wie gar nichts. Das stellen die beiden Projektsekretäre immer wieder bei ihren Besuchen in Berufsschulen fest. Besonders Auszubildende aus dem ersten Ausbildungsjahr und aus Betrieben ohne Betriebsrat und Jugendvertretung profitieren von der IG Metall-Unterrichtsgestaltung. Aber auch in größeren Unternehmen gibt es offensichtlich einige Wissensdefizite, gegen die Bauer und Horstkamp mit speziellen Schulungsangeboten vorgehen.

Weiterbildungen werden auch mal auf einem Plattboot in Holland veranstaltet. »Der Mix aus Informationen und Spaß muss stimmen«, sagt Sabine Bauer. Die Bilanz seit dem Start des Projekts 2006 kann sich sehen lassen. Über 200 Jugendliche sind der IG Metall beigetreten. Neben reinen Qualifizierungsmaßnahmen für Interessensvertreter haben sie für alle Auszubildende eine Reihe von Angeboten geschaffen, die auch gerne genutzt werden. Dazu zählen Prüfungsvorbereitungskurse für kaufmännische und gewerbliche Auszubildende und ein Rhetorik-Basistraining.

Informationen zur Optimierung gewerkschaftlicher Berufsschularbeit gibt es im Internet unter: www.younite-nrw.de

Niels Götzold

Feuertaufe im Tarifkonflikt

»Wenn ich Mitglied in der Gewerkschaft bin, will ich mich auch engagieren«

Niels Götzold zögerte nicht, als JAV-Kandidaten in seinem Ausbildungsbetrieb gesucht wurden. Seit November ist der angehende Kfz-Mechatroniker JAV-Vorsitzender.

Seine gewünschte Lehrstelle als Kfz-Mechatroniker begann Götzold nach dem Fachabitur und der Bundeswehr im August 2005. Gewerkschaften kannte Niels bei Beginn seiner Ausbildung in einem VW/Audi-Betrieb der Gottfried-Schultz-Gruppe in Essen nicht. Dort gab es nur formal eine sonst eher müde JAV, worüber sich der Betriebsratsvorsitzende Manfred Gradke ärgerte.

Deswegen rührte er gemeinsam mit Sabine Bauer von der IG Metall vor den JAV-Wahlen verstärkt die Werbetrommel unter den Azubis. Ein Wochenendseminar in der IG Metall-Bil-



Foto: Alexandra Umbach

Niels Götzold ist JAV-Vorsitzender bei der Gottfried-Schulz-Gruppe in Essen.

dungsstätte brachte den Durchbruch. Von den eingeladenen 65 Auszubildenden kamen 53. Niels Götzold entschloss sich dort zur Kandidatur und

wurde nach der Wahl Vorsitzender des fünfköpfigen Gremiums. Kurz darauf in der Tarifaueinandersetzung im NRW-Kfz-Handwerk erlebte er ihre Feuertaufe. »Ich habe da viel darüber gesprochen, wie wir von der Kündigung von Tarifverträgen betroffen sind, und warum man auch deswegen unbedingt Mitglied der IG Metall werden sollte«, erinnert sich Götzold. Die JAVis überzeugten 30 Auszubildende, in die Gewerkschaft einzutreten.

Die JAV ist Ansprech-Instanz für konkrete Probleme, die im Ausbildungsalltag auftreten. So setzt sich Götzold dafür ein, dass die Azubis im letzten Lehrjahr eine eigene Werkzeugkiste erhalten. Bei eigenständigen Arbeiten müssen sie bislang immer langwierig nach dem notwendigen Handwerkszeug suchen.

Patrick Stein

Weltpolitik hautnah miterlebt

»Politisches Engagement in der IG Metall erweitert den persönlichen Horizont«

Die Woche im Camp an der Ostsee wird Patrick Stein nicht so schnell vergessen. Bei karger veganer Kost, kalten Duschen und abwechselnd Hitze und Regen beteiligte sich der Kfz-Auszubildende am Protest gegen den G8-Gipfel in Heiligendamm. Zusammen mit 5000 anderen Demonstranten organisierte er Sitzblockaden gegen die Politik von Merkel, Bush und Co.

Zuhause im Betrieb in Halle hatte Stein Urlaub genommen. Beim ASA-Autohaus absolviert er sein erstes Ausbildungsjahr als Kfz-Mechatroniker und ist Jugend- und Auszubildendenvertreter. Zupacken, organisieren, machen. Das liegt dem 21-Jährigen. In seiner Freizeit engagiert er sich im Ortsjugendausschuss der IG Metall in Halle. Außerdem ist er mit Leib und



Foto: Gordon Welters / ransit-berlin

Patrick Stein kam durch die IG Metall zu politischem Engagement.

Seele Mitglied in der Freiwilligen Feuerwehr seines Wohnorts. Zum politischen Engagement kam er durch die

IG Metall. Auf der Herbstakademie seines Bezirks wurde ihm die Problematik bewusst, dass beim G8-Gipfel nur die großen Industriestaaten das Sagen haben.

An der Ostsee kam es dann zum Showdown zwischen Globalisierungsgegnern und der Weltpolitik. »Durch unseren friedlichen Protest haben wir der Öffentlichkeit das Fragwürdige dieses Gipfels bewusst gemacht«, sagt Stein. Deshalb habe sich der Einsatz auf alle Fälle gelohnt. Sein Engagement in der IG Metall ist damit nicht vorbei. Beispielsweise ist rechte Gewalt auch in Halle ein Problem. »Die IG Metall ist die größte politische Jugendorganisation in Deutschland. Da mitzumachen erweitert unheimlich den eigenen Horizont«, sagt Stein.

Prüfungsverordnung

Endlich eine praxisgerechte Prüfung

Im Kfz-Handwerk als auch in der Automobilindustrie gilt ab August eine Prüfungsverordnung mit einem neuen, gestrafften Verfahren. Die veränderten Bestimmungen bedeuten weniger Stress für die Prüflinge und eine fairere Bewertung.

Es ist geschafft: Nach langem Tauziehen ist die Ausbildungsverordnung für den Kfz-Mechatroniker in eine Regelausbildung überführt worden. Für diesen Beruf gilt in Handwerk und Industrie ab August 2007 die veränderte Prüfungsform. Der Weg zum Gesellen- und Facharbeiterbrief wird dadurch transparenter, humaner und fairer. Das alte Prüfungsinstrument Zwischenprüfung ist dadurch endgültig abgelöst und wird jetzt dauerhaft als Teil 1 der Gesellen-/Facharbeiterprüfung festgeschrieben. Das Ergebnis von Teil 1 der Gesellen- und Facharbeiterprüfung fließt mit 35 Prozent in die Endbewertung der Prüfung ein.

Zweite wichtige Neuerung: Die Dauer der Prüfung wird angepasst. Das betrifft sowohl Teil 1 der Gesellen-/Facharbeiterprüfung, als auch Teil 2 der Gesellen-/Facharbeiterprüfung. Dauerte früher Teil 1 insgesamt höchstens zehn Stunden, wird sie nun auf sieben Stunden festgeschrieben. Teil 2 der Gesellen-/Facharbeiterprüfung wurde von insgesamt höchstens acht Stunden jetzt auf fünf Stunden abgespeckt.

»Die Prüfung ist wesentlich humaner geworden, weil sie dauerhaft nun auf zwei Teile gestreckt wurde«, sagt IG Metall-Vorstandsmitglied Regina Görner. »Früher fiel zum Schluss der Hammer, von der punktuellen Gesellen- oder Abschlussprüfung hing alles ab. Durch die gestreckte Prüfung haben wir jetzt fairere Bedingungen für die Prüflinge. Und die Betriebe strengen sich mehr an, den Auszubildenden schon in den ersten 18 Monaten möglichst viel beizubringen.«



Foto: Rupert Oberhauser / Caro Fotogentur

Auszubildende zum Kfz-Mechatroniker: IG Metall setzte sich durch

Die Überführung der Erprobungsverordnung in eine Dauerregelung war nach mehreren Monaten harten Ringens mit dem Wirtschaftsministerium und dem Arbeitgeberverband des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes (ZDK) zustande gekommen. Die Handwerkskammern und auch Innungen wollten daran einiges verschlimmbessern. Die Innungen wollten im Wesentlichen nur isolierte Fertigkeiten als Faktenwissen abprüfen. IG Metall vertrat hingegen in den Gesprächen einen ganzheitlichen Prüfungsansatz im Sinne eines echten Kundenauftrags und setzte sich damit durch.

Transparenter, humaner, fairer

Wesentliche Veränderungen durch die Prüfungsform »Gestreckte Prüfung« für den Kfz-Mechatroniker:

- ▶ **Teil 1 alt:** Drei Arbeitsaufgaben als Kundenaufträge in insgesamt höchstens zehn Stunden; integrierte schriftliche Ausgabenstellungen in höchstens drei Stunden; Fachgespräch zehn Minuten; Gewichtung Arbeitsaufgaben/Fachgespräch 75/25 Prozent
- ▶ **Teil 2 alt:** fünf Arbeitsaufgaben als Kundenaufträge in insgesamt höchstens acht Stunden; Fachgespräch höchstens 20 Minuten; Gewichtung Arbeitsaufgaben/Fachgespräch 70/30 Prozent; drei weitere Prüfungsbereiche mit insgesamt höchstens 360 Minuten
- ▶ **Teil 1 neu:** drei Arbeitsaufgaben als Kundenaufträge in sieben Stunden; integrierte schriftliche Aufgabenstellung in drei Stunden; situatives Fachgespräch zehn Minuten; Gewichtung: Prozentvorgabe entfällt
- ▶ **Teil 2 neu:** vier Arbeitsaufgaben als Kundenaufträge in fünf Stunden; situatives Fachgespräch in 20 Minuten; Gewichtung: Prozentvorgabe entfällt; drei weitere Prüfungsbereiche mit insgesamt 300 Minuten

Neue Prüfungsverordnung

»KOMPETENZ FÜR DAS GANZE ARBEITSLEBEN«

IG Metall-Vorstandsmitglied Regina Görner über die neue Prüfungsordnung Kfz-Mechatroniker und die Reform der Berufsausbildung.

Kfz-Magazin: Warum hat sich die IG Metall so intensiv für eine neue Ausbildungsverordnung des Kfz-Mechatronikers eingesetzt?

Regina Görner: Bei der »klassischen« Abschlussprüfung zählt nur die Tagesform des Prüflings. Bei der gestreckten Form kann man schon während der Ausbildungszeit Prüfungsteile absolvieren. Das bedeutet weniger Prüfungsstress. Aber auch die Ausbildungsqualität steigt, denn die Betriebe müssen jetzt die Ausbildungsinhalte von Anfang an ernst nehmen. Seit 2003 konnten wir das erfolgreich erproben. Dennoch wollte jetzt der Wirtschaftsminister die endgültige Einführung blockieren. Letztlich haben wir uns aber doch durchsetzen können.

Kfz-Magazin: Was sind die wesentlichen Neuerungen der Prüfungsordnung? Welche Änderungen ergeben sich für Auszubildende, Meister und Betriebe?

Görner: Ganz wichtig ist, dass nicht mehr isoliertes Faktenwissen geprüft wird, sondern der ganzheitliche Kundenauftrag im Mittelpunkt der Prüfung steht. Das ist viel näher an der Wirklichkeit. Die neue Prüfungsform sieht dafür entsprechende Instrumente vor wie das Fachgespräch oder die fallorientierte Aufgabenstellung. Deshalb soll am echten Kundenauftrag ausgebildet und geprüft werden.

Kfz-Magazin: Gibt es Punkte, bei denen die IG Metall weiterhin Handlungsbedarf sieht?

Görner: Jetzt kommt es darauf an, die neue Prüfungsform vor Ort umzusetzen. Die Ausbilder müssen sich dafür qualifizieren können. Auch die Prüfungsausschussmitglieder müssen von den Kammern auf ihre Aufgaben vorbereitet werden. Und natürlich muss der Abstimmungsprozess zwischen den Lernorten verbessert werden.

Kfz-Magazin: Welche »Philosophie«, das heißt welche Auffassung von Berufsausbildung und Beruflichkeit der IG Metall, kommt da zum Ausdruck?

Görner: Wir wollen den jungen Leuten eine Berufsausbildung mitgeben, die sie nicht nur für die Anforderungen eines einzigen Arbeitsplatzes qualifiziert, sondern die

Basis legt für eine erfolgreiche Verwertung der eigenen Arbeitskraft und Kompetenz im ganzen Arbeitsleben, auch bei Arbeitsplatzwechseln oder Leiharbeit. Also keine Häppchen und Teilqualifikationen, die in Sackgassen führen und abhängig machen, sondern das volle Programm! Nur das sichert Chancen. Und Ausbildung soll so dicht wie möglich an der Wirklichkeit, an den Arbeitsplätzen selbst erfolgen.

Kfz-Magazin: Die Latte, um einen Beruf ergreifen zu können, wird scheinbar immer höher gelegt. Sind die Berufschancen für Jugendliche heute schwieriger geworden?

Görner: Die Anforderungen an den Arbeitsplätzen sind vielerorts gewachsen, und das kann auch in der Ausbildung nicht negiert werden. Aber die jungen Menschen sind nicht dümmert geworden, und gerade die duale Berufsausbildung bietet die besten Voraussetzungen dafür, dass auch junge Leute, die sich in der Schule mit dem Lernen schwer tun, Fachqualifikationen erreichen können. Man muss sie nur lassen. Wenn so wenig Ausbildungsplätze angeboten werden wie derzeit, kann man natürlich die Ansprüche auch immer künstlich hochschrauben. Dann können sich die Betriebe ja die Allerbesten herauspicken. Wir brauchen also vor allem mehr betriebliche Berufsausbildung. Die Umlagefinanzierung bleibt deshalb auf unserer Tagesordnung.

Kfz-Magazin: Manchmal wird beklagt, die Auszubildenden seien durch die Schule schlecht auf das Arbeitsleben vorbereitet. Ist diese Kritik stichhaltig?

Görner: Teilweise ja. Trotz unserer jahrzehntealten Forderungen spielt Arbeitslehre in den Schulen kaum eine Rolle. Es fehlt auch an den Rahmenbedingungen – zu wenig Lehrer, zu große Klassen – und an einer Aus- und Weiterbildung der Lehrer, die sicherstellt, dass diese wissen, wie die Herausforderungen in der Arbeitswelt heute aussehen. Das ist, fürchte ich, noch nicht überall gewährleistet.



Foto: Markus Kirchgessner

Regina Görner ist als Vorstandsmitglied der IG Metall zuständig für Bildungs- und Qualifizierungspolitik

Tarifflicht: Gegenwehr lohnt sich

Massive Auseinandersetzungen

Die Kfz-Beschäftigten in der IG Metall haben bewiesen, dass sie bereit sind, für Tarifverträge in der Branche zu kämpfen. Sie können Druck machen. In Bayern und Baden-Württemberg läuft die Mobilisierung für die Tarifrunde 2008.

Nach ihrem Erfolg in NRW spürten das auch die Arbeitgeber in Schleswig-Holstein. Ein großer Aktionstag im Norden brachte die Chefs zur Vernunft. Die Landesinnung steigt dort nicht aus dem Flächentarifvertrag aus. Doch der Kampf um faire Entlohnung und Arbeitsbedingungen geht weiter. Wie sich Einsatz lohnt, hat NRW gezeigt. Durch die Aktionen im Rahmen der Tarifrunde ist auch die IG Metall stärker geworden: Seit Anfang des Jahres sind mehr als 1500 Kfz-Handwerker alleine in NRW neu in die IG Metall eingetreten.

Dass die Beschäftigten nicht mehr alles mit sich machen lassen, haben auch die Arbeitgeber im Norden zu spüren bekommen: An den Aktionen in Schleswig-Holstein beteiligten sich am 30. Mai mehr als 1000 Beschäftigte. Von Elmsborn bis Flensburg legten sie aus Protest gegen die Landesinnung die Arbeit nieder. Die Unternehmen wollten sich auch dort aus dem Flächentarif verabschieden. Straßenkreuzungen wurden dichtgemacht, Obermeister besucht, Autokorsos durchgeführt, Unterschriften gesammelt und vieles mehr. Die Aktionen haben dazu beigetragen, dass die Landesinnung zurück zuckte. Sie beschloss, weiterhin Tarifvertragspartei zu bleiben. Bundesweit wollen die Arbeitgeber aus den Tarifverträgen mit der IG Metall flüchten.

Bisher haben sie in Schleswig-Holstein, Hamburg, NRW und im bayerischen Kfz-Handwerk die Manteltarifverträge zum 31. Dezember 2007 gekündigt.

Auch in anderen Bundesländern wie in Baden-Württemberg geht der tarifpolitische Amoklauf der Arbeitgeber weiter. Im April hatten die Arbeitgeber dort beschlossen, die Tarifverantwortung aufzugeben und sämtliche Tarifverträge zu kündigen. »Wir werden uns also für Anfang 2008 auf massive Auseinandersetzungen vorbereiten«, sagt Jürgen Ergenzinger von der IG Metall-Bezirksleitung Baden-Württemberg. Ab September wird die IG Metall dort in allen Betrieben, in denen sie mit Mitgliedern und Betriebsräten vertreten ist, Tarifkommissionen wählen. Ergenzinger: »Falls ein Flächentarifvertrag nicht mehr erreichbar sein sollte, müssen wir den Kampf in den Betrieben führen.«

Jetzt ist Geschlossenheit gefragt. Am 29. August treffen sich alle regionalen Tarifkommissionen zu einer Bundeskonferenz in Frankfurt. Dabei soll das gemeinsame Vorgehen abgestimmt werden. »Die IG Metall wird auf breiter Front gegen das Vorgehen der Arbeitgeber Widerstand leisten«, sagte Tarifsekretär Alwin Boekhoff. »Alle Bezirke der IG Metall werden da an einem Strang ziehen.«



Kfz-Aktionstag in Elmsborn:
»Alle Bezirke werden an einem
Strang ziehen«

Foto: Markus Scholz

Bayern

Aufforderung zum Kampf

In Bayern erklärten die Arbeitgeber, künftig für Tarifverträge nicht mehr zuständig sein zu wollen. Erstes Opfer sollen die Auszubildenden werden.

In Bayern mutet das Vorgehen der Arbeitgeber besonders perfide an: Als erstes haben sie den Tarifvertrag für die Auszubildenden mit Wirkung zum Ende des Jahres gekündigt. Für Eric Leiderer, Bezirksjugendsekretär der IG Metall Bayern, wirft es ein bezeichnendes Bild auf die Arbeitgeber, »wenn sie sich für ihre Auseinandersetzung als erstes ausgerechnet die Schwächsten aussuchen«.

Ludwig Huber, Verhandlungsführer der IG Metall Bayern, erklärte auf der Sitzung der IG Metall-Tarifkommission für das bayerische Kfz-Handwerk: »Kampflos werden die Beschäftigten das Feld nicht räumen und ihre hart erkämpften Errungenschaften dem Reißwolf opfern. Wenn die Arbeitgeber den Konflikt wirklich in jeden einzelnen Betrieb tragen wollen – bitte, das können sie haben.«

Im Kfz-Gewerbe Bayern gibt es etwa 50 000 Beschäftigte und etwa 7000 Auszubildende in rund 5000 Betrieben. Frühzeitig vor dem Auslaufen des geltenden Tarifvertrags Ende März 2008 werden jetzt alle Verwaltungsstellen über die Konsequenzen der Tarifflicht in den Kfz-Handwerksbe-

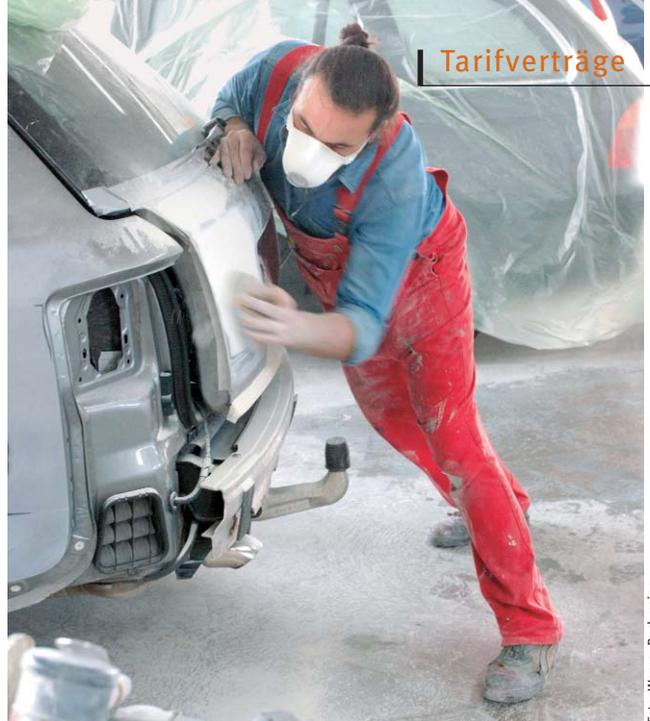


Foto: Werner Bachmeier

Opel-Autohaus in Neuaußing: Fatale Konsequenz

trieben informieren. Die Tarifkommission war sich einig darüber, dass neben allen Beschäftigten im Kfz-Handwerk speziell die Auszubildenden für die fatalen Konsequenzen der Tarifvertragskündigung sensibilisiert werden sollen.

Die Regelungen aus den noch bestehenden Tarifverträgen gelten nur für IG Metall-Mitglieder weiter. Nur Gewerkschaftsmitglieder haben Rechtsanspruch auf Leistungen aus den Tarifverträgen. Für alle anderen Beschäftigten gelten dann nur noch die gesetzlichen Mindestbedingungen.

Ostdeutschland

Tarifgemeinschaften räumen eigene Schwäche ein

Die neuen Tarifgemeinschaften der Arbeitgeber in Ostdeutschland wollen im Wesentlichen zu den Vertragsbedingungen zurückkehren, die dort früher mit den Landesinnungen abgeschlossen waren.

In Ostdeutschland und Niedersachsen/Bremen gibt es schon länger keinen Flächentarifvertrag mit den jeweiligen Landesinnungsverbänden mehr. An ihrer Stelle hatten sich Tarifgemeinschaften gebildet. In Ostdeutschland und Niedersachsen/Bremen sind dort aber bisher nur 521 Unternehmen mit weniger als 10 000 Beschäftigten Mitglied der Tarifgemeinschaft.

Bereits im Juni erklärten die Arbeitgebervertreter der Tarifgemeinschaft, dass sie sich außerstande sehen, weiter für Ostdeutschland zu verhandeln und wiesen auf ihre eigene Organisationsschwäche hin. Erst nachdem die IG Metall ihnen eine Frist gesetzt hatten, waren die Arbeitgeber bei verschiedenen Tarifverhandlungen für Thüringen, Berlin, Brandenburg und Sachsen im Juli überraschend bereit, sämtliche bisher zwischen Landesinnungen und IG Metall



Foto: Christian v. Polentz / Transit-Berlin

Autowerkstatt in Berlin: Schlechte Erfahrungen

abgeschlossenen Tarifverträge jetzt im Wesentlichen zu übernehmen. Über die Entgelterhöhung ab Oktober wird noch weiter verhandelt.



Foto: FM

Protest der Beschäftigten von Autohaus Glinicke: Warnstreiks an allen Standorten

MAN-Service-Betriebe

Positive Mitgliederentwicklung

In den 170 MAN-Service-Betrieben ist es dank erfolgreicher Arbeit von Gesamtbetriebsrat, Betriebsräten und IG Metall gelungen, den Mitgliederstand deutlich zu heben. Von November vergangenen Jahres bis Mai stieg die Zahl der IG Metall-Mitglieder um 106 auf insgesamt 1459. Auch unter den Betriebsräten nahm die Mitgliedschaft bei der IG Metall um 3,4 Prozent zu. Der Organisationsgrad beläuft sich im Durchschnitt aller Betriebe auf 27 Prozent, was einer Steigerung um fast zwei Prozent entspricht. Noch deutlich besser sieht es aus an den Standorten, in denen es Betriebsräte gibt. Dort sind 41 Prozent der Beschäftigten Mitglied in der IG Metall.

Mercedes Bald

Verstoß gegen Sanierungsvertrag

Die 430 Beschäftigten von Mercedes Bald in Siegen fühlen sich verschaukelt. Das Autohaus hatte einen Sanierungsstarifvertrag zugestanden bekommen, in dem die Belegschaft auf Urlaubs- und Weihnachtsgeld verzichteten. Dann erfuhr die IG Metall über Dritte, dass Bald andere Werkstätten aufgekauft hat. Der Verdacht besteht, dass die Belegschaft durch ihren Verzicht auf Sonderzahlungen den Zukauf eines anderen Unternehmens oder die Zahlung von Abfindungen unwillentlich mitfinanziert hat. Das wäre ein Verstoß gegen die Abmachungen des Sanierungsstarifvertrags. Jetzt lie-

gen mehrere Klagen der Beschäftigten vor. Sie fordern zu Recht das vorerhaltene Urlaubs- und Weihnachtsgeld zurück. Die Geschäftsleitung droht ihnen jetzt mit Versetzungen angedroht, Mitarbeiter werden beurteilt und aufgefordert, sich einen neuen Job zu suchen. Die Fronten sind verhärtet. Auf der Betriebsversammlung Anfang Juli glänzte die Geschäftsleitung mit Abwesenheit. »Das ist ein Skandal erster Güte«, sagte Hartwig Durt, Bevollmächtigter der IG Metall Siegen. »Eine Belegschaft wird für Missmanagement der Geschäftsleitung in Haft genommen und bekommt dann die lange Nase gezeigt.«

Autokäufe

Trend zu mehr Sparsamkeit

Privathaushalte sind beim Kauf eines Neuwagens deutlich sparsamer. Die Autokäufer wollen billigere und gleichzeitig umweltfreundlichere Autos. Gaben sie für ihren aktuellen Wagen im Durchschnitt 17 100 Euro aus, wollen sie für das nächste Modell nur noch 14 600 Euro bezahlen. Das ist das Ergebnis einer Studie der Unternehmensberatung Roland Berger und Burda Community Network. Die neue Sparsamkeit betrifft geplante Käufe in den Segmenten Kleinwagen, Kompaktklasse und Oberklasse. Nur in der Mittelklasse sind deutsche Autofahrer bereit mehr auszugeben. Da darf der neue Wagen im Schnitt 18 600 Euro kosten – 1000 Euro mehr als das aktuelle Modell.

Autohaus Glinicke

Aktionen an allen Standorten

Mit Warnstreiks und Autokorsos beim Autohaus Glinicke haben die Beschäftigten ihren Protest gegen die Einführung der 40-Stunden-Woche bereits eindrucksvoll dokumentiert. Nach den Sommerferien folgen weitere Aktionen an allen Standorten. Darauf haben sich die Betriebsräte auf einem gemeinsamen Treffen verständigt. Der Widerstand weitet sich von Nordhessen auf NRW und Thüringen aus. Ein Transparent mit der Aufschrift »Glinicke ohne Tarife ist wie ein Auto ohne Räder« wandert von Kassel nach Minden, Bielefeld, Erfurt, Bad Langensalza und nach Kassel zurück in die Zentrale. Alle Mitarbeiter unterschreiben so ihre Solidarität. Glinicke beschäftigt 600 Mitarbeiter an 19 Standorten. Im September 2006 war Glinicke aus der Innung ausgetreten.

GVO

Urteil zu Gunsten des Herstellers

Der Kartellsenat des BGH hat eine richtungsweisende Entscheidung in Sachen Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) getroffen. BMW hatte einem Händler mit Zwölf-Monats-Frist gekündigt, weil es aufgrund der Bestimmungen der GVO sein europäisches Händlernetz neu strukturieren wollte. Der BMW-Händler hatte dagegen geklagt und gefordert, seinen Vertriebsvertrag im Zuge der Einführung der GVO 1400/2002 mit zweijähriger Frist zu kündigen. Das hat das BGH abgewiesen. Damit hat das Gericht letztinstanzlich klargestellt, dass eine veränderte Gruppenfreistellungsverordnung die Voraussetzung für Strukturänderungskündigungen schafft. Die Organisationsmacht des Herstellers ist entscheidend, argumentierte das Gericht. Auch die vom Kläger geforderte Anpassung des Händlervertrags lehnte der Kartellsenat ab. Das Urteil bedeutet, dass jeder Markenbetrieb mit der Kündigung seines Herstellers rechnen muss – mit negativen Auswirkungen auch für die Sicherheit der Arbeitsplätze.

Service



► **Mittelstand und Mitbestimmung**
Obwohl vom Betriebsverfassungsgesetz vorgesehen existiert nur in wenigen kleinen und mittleren Unter-

nehmen ein Betriebsrat. Das Verhältnis von Mittelstand und Mitbestimmung wird in diesem Buch vorgestellt: Schlömer/Kay/Backes-Gellner/Rudolph/Wassermann: Mittelstand und Mitbestimmung; Schriftenreihe Hans-Böckler-Stiftung; ISBN 978-3-89691-666-2

► **Rechte von Praktikanten**
»Praktikantinnen im Betrieb. Handlungsmöglichkeiten für Mitglieder des Betriebs- und Personalrats und der Jugend- und Auszubildendenvertretung« lautet der Titel der Broschüre der DGB-Jugend. Zum Herunterladen: www.dgb.jugend.de Publikationen/Broschüren

► **Projekt ProHKon der IG Metall**
Im Handwerk bilden sich immer größere Zusammenschlüsse mit vielen Beschäftigten. Diese Unternehmensgruppen sollen künftig intensiver betreut werden. Dazu hat die IG Metall das Projekt Unternehmensgruppen im Handwerk (ProHKon) aufgelegt. Projektleiter ist Ullrich Feuerhelm (Ullrich.Feuerhelm@igmetall.de). Die MAN Servicebetriebe betreut Johannes Büttner. Für Auto Teile Unger (ATU) und die Glinicke-Gruppe ist Stephen Maier zuständig. Sebastian Singer betreut folgende Unternehmensgruppen: Volkswagen Retail GmbH, Dello-Gruppe, Fleischhauer-Gruppe und Beresa.

Termine, Kontakte und Informationen

TERMIN

► Am 29. August treffen sich alle regionalen Tarifkommissionen zu einer zentralen Bundeskonferenz in Frankfurt/Main

SEMINARE

- **Zentrale Weiterbildungen des Ressorts Handwerk**
- **Seminar WX 03507**
BWL für Betriebsräte von Daimler-Chrysler vom 26. bis 31. August in Beverungen
- **Seminar WX 44107** VRG in Wolfsburg vom 7. bis 12. Oktober
- **Seminar WX05107**
VRG vom 16. bis 21. Dezember in Beverungen
- **Regionale Seminare des VW/Audi-Fachausschusses für Betriebsräte:**
 - Bezirk Berlin-Brandenburg-Sachsen am 27. und 28. September in Vetschau
 - Bezirk Küste am 1. Oktober in Norderstedt
 - Bezirk Frankfurt vom 15. bis 17. Oktober
 - Bezirk Baden-Württemberg am 30. Oktober in Stuttgart
 - Bezirk Niedersachsen-Sachsen-Anhalt vom 14. bis 16. November in Wedemarsch
 - Bezirk Bayern vom 19. bis 27. Oktober in München
 - Bezirk Nordrhein-Westfalen am 27. November in Unna

ARBEITSHILFEN

gibt es beim Vorstand der IG Metall, Ressort Handwerk
► **Christian Heide**, 60519 Frankfurt/Main, Telefon 0 69-66 93-26 47, Fax 0 69-66 93-21 40, christian.heide@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

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)
- www.igmetall.de/metall
Das Monatsmagazin **metall** ist online in der jeweils aktuellen Ausgabe abrufbar.
- www.kfzgewerbe.de
Hier gibt es Hinweise, in welchen Berufen ausgebildet wird

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 0 69-66 93-26 33, Fax 0 69-66 93-20 02, E-Mail: metall.redaktion@igmetall.de
Internet: www.igmetall.de
Redaktionsleiter: Werner Hoffmann (verantwortlich im Sinne des Presserechts)
Chefredakteurin: 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 0 69-66 93-22 24, Fax 0 69-66 93-25 38, E-Mail: 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				
<input type="radio"/> zzt. vollbeschäftigt	<input type="radio"/> teilzeitbeschäftigt	<input type="radio"/> männlich	<input type="radio"/> weiblich	
<input type="radio"/> Auszubildende/r bis voraussichtlich: _____				
<input type="radio"/> Angestellte/r				<input type="radio"/> 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 Kassierungsart (§ 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.

Kfz-Handwerk 3/2007

Datum/Unterschrift des Antragstellers/Mitgliedes/Kontoinhabers

online
Mitglied werden:
www.igmetall.de

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