

# Kfz-Handwerk



Nr. 4 | November 2007

Das Branchenmagazin der IG Metall



## Wir bleiben am Ball Tarifkonflikt nächste Etappe

Seite 4: Geschäftsleitung  
bespitzelt Betriebsrat

Seite 6: Studie belegt  
magere Lohnsteigerungen

Seite 12: EU-Kommission  
schürt Wettbewerb

Die Zukunft  
gehört uns.

Kfz-Azubis akut bedroht!  
Deshalb gilt für alle:

# Aktiv für Tarif. Jetzt.



! Die Arbeitgeber haben den Manteltarifvertrag für das Kfz-Handwerk zum 31.12.2007 gekündigt! Und den Azubis drohen massive Verschlechterungen! Deshalb wird die IG Metall Jugend aktiv.

! Informiere dich bei deinem Betriebsrat, deiner JAV oder bei deiner IG Metall. Über deine Rechte, deine Chancen und die geplanten Aktionen.

! Wichtig! Nur Mitglieder der IG Metall haben Anspruch auf die tariflichen Leistungen. Sichere dir deine Rechte – durch die „Nachwirkung“ des aktuellen Tarifvertrags: Werde jetzt Mitglied der IG Metall.

**Fight for your Right – denn gemeinsam erreichen wir mehr!**

[www.igmetall-jugend-bayern.de](http://www.igmetall-jugend-bayern.de)

# Gegenwehr der Beschäftigten

Der Zentralverband des deutschen Kraftfahrzeuggewerbes (ZDK) setzt seine Geisterfahrt fort. Die Arbeitgeber wollen zeigen, wer Herr im Haus ist. Sie schüren den Konflikt gegen die Beschäftigten. Die Landesverbände sollen aus der Tarifpolitik aussteigen, Deutschland soll zur tariffreien Zone in dieser Branche werden. In Bayern haben sich die regionalen Arbeitgeber bereits als Tarifpartei aufgelöst. In Baden-Württemberg werden sämtliche Tarifverträge gekündigt. In Ostdeutschland, Niedersachsen und Bremen gibt es schon keine Flächentarifverträge mehr. Jetzt soll das Bollwerk Nordrhein-Westfalen gestürmt werden. Die Beschäftigten haben erkannt, dass sie den Schutz der Tarifverträge und der IG Metall brauchen, damit sie nicht der Willkür der Arbeitgeber ausgesetzt sind. Sie beginnen sich dagegen zu wehren und gründen gegen die Absichten der Arbeitgeber jetzt Tarifkommissionen (siehe ab Seite 8).

Doch die Autohausinhaber greifen noch zu drastischeren Mitteln: Aktive Betriebsräte, die sich für ihre Kolleginnen und Kollegen einsetzen, werden bespitzelt und schikaniert. Von Demokratie – auch im Betrieb – scheinen einige der durchgeknallten und selbstherrlichen Betriebsfürsten noch nichts gehört zu haben. Fakt ist aber: Wir leben nicht mehr im Ständestaat des Mittelalters, sondern im 21. Jahrhundert. Hier gelten allgemeingültige Gesetze, auch wenn es manchem Arbeitgeber nicht passt (Seiten 4 und 5).

Der »Vergütungsspiegel 2007« belegt, dass die Beschäftigten im Kfz-Handwerk in der Einkommensentwicklung hinterherhinken. Seit 2004 sind die Bruttogehälter durchschnittlich nur um ein (!) Prozent gestiegen. Kein Wunder dass immer mehr Autoverkäufer der Branche den Rücken kehren und woanders anheuern, weil sie dort angemessener bezahlt werden. Auch hier will die IG Metall in der kommenden Tarifrunde ansetzen. Aber eine Gewerkschaft ist nur so stark, wie ihre Mitglieder hinter ihr stehen. Je mehr Kfz-Handwerker in der IG Metall mitmachen, desto größer ist die Durchsetzungsfähigkeit. Deshalb: Jetzt Mitglied in der IG Metall werden.

Ihre Redaktion

## AUS DEM INHALT



Foto: Andreas Hub/ laif

### Seite 5

Kfz-Beschäftigte von Heinrich Rosier sollen für ihre Luxus-Kundschaft auf Sylt länger unbezahlt arbeiten



Foto: Marcus Richter

### Seite 13

Die Beschäftigten bei Iveco Magirus profitieren vom Betriebsratsnetzwerk der Service-tochter mit dem Lkw-Konzern

Geschäftsleitung bespitzelt Betriebsrat . . . . .	4
Rauer Wind im Luxus-Autohaus . . . . .	5
Studie: Magere Lohnsteigerungen. . . . .	6
Kommentar von Wolfgang Rhode . . . . .	7

## Tarifkonflikt – nächste Etappe

Kündigung der Tarifverträge . . . . .	8
Resolution der Tarifkommissionen . . . . .	9
Gegenwehr der Beschäftigten . . . . .	10

EU-Kommission schürt den Wettbewerb. . . . .	12
Betriebsrätenetz bei Iveco . . . . .	13
News . . . . .	14
Service, Impressum . . . . .	15

Titelfoto: Manfred Vollmer

Geschäftsleitung bespitzelt kranken Betriebsrat

# Mobbing und Hausfriedensbruch

**Engagierte Betriebsratsmitglieder sind dem Management der Brandenburgischen Automobil GmbH in Potsdam offensichtlich ein Dorn im Auge. Merkwürdige Abmahnungen bei dem Tochterunternehmen der Volkswagen Retail GmbH (VRG) lassen auf Mobbing gegen Beschäftigte schließen. So wurde der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende während seiner Krankheit bespitzelt. Mit Unterstützung der IG Metall wehrt sich der Betroffene jetzt mit einer Klage vor dem Arbeitsgericht.**

Der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende der Brandenburgischen Automobil GmbH in Potsdam, der anonym bleiben will, hatte nach einem Unfall eine Fleischwunde bis auf den Knochen und musste chirurgisch behandelt werden. Am dritten Tag der ärztlich bescheinigten Arbeitsunfähigkeit wurde er durch die Personalleiterin Bärbel Reichardt und den Kundendienstleiter Roland Adam an seinem damaligen Wohnort aufgesucht. Obwohl die Verletzung deutlich sichtbar war, behaupteten sie, das Betriebsratsmitglied würde während seiner Arbeitsunfähigkeit die Wohnung renovieren.

Am darauf folgenden Tag verschafften sich die beiden Vorgesetzten unter dem Vorwand man sei Wohnungsinteressent und potenzieller Nachmieter beim Nachbarn den Schlüssel zur leeren Privatwohnung. Nach weiteren drei Wochen wurde dem Betriebsratsmitglied, das zu dem Zeit-

punkt seine Elternzeit angetreten hatte, eine Abmahnung wegen Verletzung der arbeitsvertraglichen Pflichten durch Vortäuschung einer Krankheit geschickt.

»Allein schon der Sachverhalt, sich unter Vorspiegelung falscher Tatsachen Zutritt zu fremden Wohnräumen zu verschaffen, werte ich als Hausfriedensbruch«, wehrte sich das Betriebsratsmitglied gegen die Abmahnung. Dietmar Kolpin von der IG Metall-Verwaltungsstelle Potsdam ergänzt: »Das Autohaus ist doch keine Hinterhofbude, sondern eine Tochter von VW. Solche Maßnahmen gegen Beschäftigte sind schlicht und einfach skandalös.«

## Hausfriedensbruch angezeigt

Mit dem Betriebsratsvorsitzenden Peter Juris hat Kolpin den Geschäftsführer der Brandenburgischen Automobil GmbH, Thomas Spohn, aufgefordert, die Abmahnung zurück zu nehmen. Doch der weigert sich, sie aus der Personalakte zu entfernen. Deswegen läuft zurzeit mithilfe der IG Metall eine Klage vor dem Arbeitsgericht. Der Hausfriedensbruch wurde bei der Polizei angezeigt. Bereits 2006 wurde einem Teamchef des Betriebs gekündigt, weil er die Unehrllichkeit des Kundendienstleiters öffentlich kritisiert hatte. Der Teamchef hat in erster und zweiter Instanz seine Klage auf Wiedereinstellung gewonnen. »Es kann doch nicht im Sinne der VRG sein, dass die Personalleiterin öfter den Parkplatz vor dem Arbeitsgericht nutzt, als den in der Firma«, kritisierte das bespitzelte Betriebsratsmitglied. Er vermutet, dass sich das örtliche Management darüber ärgert, wie gut die Betriebsräte des Unternehmens informiert sind. Über den VRG-Ausschuss beim VW-Konzern sind alle Arbeitnehmervertreter nämlich ideal vernetzt.



Abenteuerliche Vorgänge beim Autohaus in Potsdam: Heimlich verschafften sich Vorgesetzte Zutritt zur Wohnung des stellvertretenden Betriebsratsvorsitzenden.

Foto: Christian v. Polentz / transiiber



Heinrich Rosier-Gruppe auf Sylt

Sylt: Wo Reiche Urlaub machen, haben Kfz-Beschäftigte nichts zu lachen.

## Plötzlich herrscht ein rauer Wind

**Deutschlands Nobel-Insel Sylt ist das Feriendomizil des Sauerländer Automobilhändlers Heinrich Rosier. Dort eröffnete er zu Beginn dieses Jahres auch eine neue Filiale seiner Autohandelsgruppe. Den übernommenen Beschäftigten bläst jetzt ein rauer Wind ins Gesicht. Sie werden vom neuen Chef unter Druck gesetzt und geknechtet. Selbst die Luxus-Kundschaft findet das nicht gut.**

Mit rund 600 000 Gästen jährlich sei Sylt ein idealer Wirtschaftsstandort für die Rosier-Gruppe, verkündete stolz die Automobil-Handelsgruppe Rosier aus Menden im Sauerland. Sie habe deswegen in Tinnum auf der Luxus-Insel die Firmen Kress und Hansen (Mercedes-Benz, Smart, Audi, VW, Porsche und Ford) sowie Spintig Automobile (BMW, Opel und MINI) übernommen.

In seinen 49 Betrieben beschäftigt Heinrich Rosier rund 1400 Mitarbeiter und gehört damit zu den großen Gruppen der Automobil-Branche. Nicht zu verwechseln mit der Auto-gruppe seines Sohnes, Thomas Rosier, im nordwestlichen Niedersachsen. Die Thomas Rosier-Gruppe ist rechtlich getrennt. Mit ihr hat die IG Metall einen Haustarifvertrag abgeschlossen. Dort ist ein vernünftiges Miteinander möglich.

Bei Heinrich Rosier herrscht jedoch ein anderer Wind, den die etwa 50 Sylter Beschäftigten seit der Übernahme zu spüren bekommen. Dabei hatten sie noch im Dezember 2006 einen Brief von ihrem alten Arbeitgeber Harri Kress bekommen. Kress versicherte, dass trotz des Betriebsübergangs alles beim Alten bleiben würde. Kress verschwieg darin wohlweislich, dass er zuvor bereits die Mitgliedschaft in der Kfz-Innung gekündigt hatte. Damit ist die neue Rosier-Filiale nur noch in Nachwirkung an den Tarifvertrag gebunden. Schon im Februar sollten alle Beschäftigten eine arbeitsvertragliche Änderung akzeptieren und fünf Stunden

pro Woche länger ohne zusätzliche Bezahlung arbeiten. Der Druck auf die Beschäftigten wurde mehr und mehr erhöht. »Heinrich Rosier entlässt zwar niemanden, er will aber, dass engagierte Gewerkschaftsmitglieder selber kündigen«, sagt der zuständige IG Metall-Sekretär Michael Schmidt.

### Schikanen des neuen Chefs

So darf der Buchhalter und ehemalige Betriebsratsvorsitzende nur noch Ablage machen und muss in der Tankstelle arbeiten. Ein früherer Service-Annehmer wurde ebenfalls zur Tankstelle versetzt und wird zusätzlich als Entrümppler eingesetzt. Der Betriebsratsvorsitzende, schon seit 41 Jahren im Betrieb, wurde mit Abmahnungen wegen angeblich mangelhafter Arbeit überhäuft. Auch der Schriftführer des Betriebsrats bekam die Abneigung der neuen Chefs zu spüren. Ihm wurde sein Dienstwagen gestrichen.

Die frühere Stammkundschaft hat mitbekommen, dass jetzt ein anderer Wind weht. Sie wechselt zu anderen, tarifgebundenen Werkstätten nach dem Motto »Besser, statt billiger«. Dass die Rosier-Kunden mit den Leistungen nicht mehr so zufrieden sind, belegte kürzlich das Stimmungsbarometer des Vertragspartners BMW. In der Beurteilung der Gesamtzufriedenheit rutschte das Unternehmen von 92 Punkten auf nur noch 83 Punkte ab.

## Schlechte Einkommensentwicklung

# In drei Jahren gab es nur ein Prozent brutto mehr

»Ohne Moos nichts los!« Mit dieser für eine Arbeitgeberzeitschrift ungewohnten Überschrift beklagt das Sprachrohr des ZDK »Kfz-Betrieb« die aktuelle Einkommensentwicklung in der Branche. Denn die sieht mau aus. Die Zahlen des »Vergütungsspiegel 2007« für das Kfz-Handwerk belegen, dass seit 2004 die Bruttogehälter nur um ein Prozent gestiegen sind. Netto sind sie sogar gesunken.

»Die Studie hält den Arbeitgebern den Spiegel vor und belegt ihre verantwortungslose Politik«, sagt Alwin Boekhoff von der Tarifabteilung des IG Metall-Vorstands. »So kann die Zukunft der Branche nicht aussehen. Wenn nicht wieder mehr Geld verdient wird, werden sich noch mehr Kfz-Beschäftigte anderweitig umsehen.«

Der Vergütungsspiegel 2007 wurde vom Stralsunder Wirtschaftsprofessor Ralf Mertens mit einer Umfrage bei 242 Handelsbetrieben – zum Teil tarifgebunden, zum anderen Teil aber auch nicht – erhoben. Die Ergebnisse der Studie sind also nicht mit den in den vergangenen drei Jahren abgeschlossenen Tariferhöhungen im Kfz-Handwerk zu vergleichen. Sie geben einen statistischen Entgelt-Durchschnitt für die gesamte Branche an. Für die Verkäufer in den Autohäusern hat sich die Einkommenssituation laut Vergütungsspiegel sogar besonders verschlechtert. Viele wech-

seln die Branche. Kein Wunder, bei zehn Prozent weniger Bruttoverdienst seit 2004. Aufgrund der Studien-Ergebnisse sollten die Arbeitgeber von weiteren rigorosen Einsparungen im Personalbereich die Finger lassen, warnt Mertens. »Auf Grund der Arbeitsmarktlage und der demografischen Entwicklung müssen sie auch lukrative Angebote von Arbeitgebern anderer Branchen im Auge behalten.« Unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Kostensteigerungsrate hat der Umfrage zufolge der »Durchschnittsbeschäftigte« im Kfz-Handwerk seit 2004 jährlich bis zu zwei Prozent weniger Einkommen.

Neben der schlechten Bezahlung sind »massive Führungsschwächen« in den Unternehmen ein Kündigungsgrund für die Beschäftigten. In vielen Betrieben mangelt es beispielsweise an Transparenz. Mertens wundert sich, dass sich viele Unternehmen besonderes Einsparungspotenzial erhoffen, indem sie sich aus der Tarifbindung lösen. Seine Untersuchung weist dagegen nach, dass in tarifgebundenen Betrieben mehr auf Effizienz und gute Arbeitsorganisation geachtet wird.

Für Wolfgang Rhode, Vorstandsmitglied der IG Metall, macht die Erhebung die »Unsinnigkeit der Kündigung des Flächentarifvertrags auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht noch einmal deutlich.« In Tarifverhandlungen beklagen die Arbeitgeber regelmäßig den angeblich zu hohen Anteil der Personalkosten. Sie sollen mehr als die Hälfte der Gesamtkosten im Betrieb ausmachen. Nach Mertens ist die Personalkostenquote im Kfz-Handwerk aber in den vergangenen drei Jahren von 44 auf 31 Prozent gesunken.

**Das Kaputtsparen der letzten Jahre treibt Kfz-Beschäftigte in andere Branchen.**



Foto: Rainer Hotz

Wolfgang Rhode

# Nicht im Regen stehenlassen

Das hat dem Kraftfahrzeughandwerk gerade noch gefehlt. Die EU will die Wettbewerbsschraube im Kraftfahrzeughandwerk noch einmal anziehen. Keine Frage, es ist gut und richtig, dass Politik ins Marktgeschehen eingreift und diesen nicht dem freien Spiel der Kräfte überlässt. Chancengleichheit heißt den Schwachen den Rücken stärken, und Strukturen entwickeln, damit auch diese eine Chance auf dem Markt haben.

Das gilt auch für freie Werkstätten. Daher ist es richtig dass die EU-Kommission unabhängigen Werkstätten den freien Zugang zu Reparaturinformationen der Kfz-Hersteller gewährt. Ohne die Daten der Herstellerwerke ist eine Reparatur moderner Fahrzeuge, vollgepackt mit immer mehr Elektronik, heute nicht mehr möglich. Erschreckend finde ich jedoch die Begründung der Wettbewerbskommissarin Neelie Kroes: »Der Wettbewerb zwischen den Reparaturbetrieben wird zu geringeren Arbeitskosten und günstigeren Ersatzteilpreisen führen...«

Genau das kann es nicht sein. Wettbewerb ja! Aber bitte dann Wettbewerb um die höchste Qualität im Service! Nicht zu Lasten der Arbeitskosten und damit zu Lasten unserer Kolleginnen und Kollegen in den Kfz-Betrieben. Gut statt billig und Qualität statt Ramsch. Nur so hat das Kraftfahrzeughandwerk eine Zukunft. Und mit billigem Ramsch ist auch dem Verbraucher nicht wirklich geholfen.

## Wettbewerb zu Lasten der Beschäftigten

Offensichtlich ist die europäische Bürokratie weit von der betrieblichen Praxis entfernt. Sonst sollte auch der Wettbewerbskommissarin aufgefallen sein, dass im Kraftfahrzeughandwerk schon heute ein gnadenloser Wettbewerb besteht. Beim Verkauf von Neuwagen grassiert die Rabattitis, so dass hier im Kraftfahrzeughandwerk schon lange weniger Geld verdient wird. Und auch im Service besteht ein gnadenloser Verdrängungswettbewerb. Fahrzeuge werden zuverlässiger, und Serviceintervalle immer länger. Gleichzeitig haben immer weniger Arbeitnehmer genug Geld im Portemonnaie, um die hohen Stundenverrechnungssätze im Kraftfahrzeughandwerk bezahlen zu können. Wen wundert es, dass Branchenkenner eine neue Insolvenzwelle im Kraftfahrzeughandwerk ankündigen.

Das Kraftfahrzeughandwerk befindet sich in einer tiefen Strukturkrise. Aufgabe des ZDK wäre es, die Verantwortlichen an einen Tisch zu holen, um über Lösungen nachzudenken, statt eine »Schwarze-Peter-Politik« zu betreiben. Das Schröpfen der Arbeitnehmer im Kraftfahrzeuggewerbe durch Lohnverzicht und Arbeitszeitverlängerung heizt den Wettbewerb ebenso an, wie die Vorschläge der EU-Kommission. Damit ist keinem geholfen. Das Gegenteil ist der Fall. Nie haben junge Menschen Arbeiten im Kraftfahrzeughand-

werk negativer bewertet als zurzeit. Das vernichtende Ergebnis der Befragung des DGB zur Ausbildungssituation liefert den schlagenden Beweis. Gleichzeitig verlassen viele qualifizierte Fachkräfte das Kraftfahrzeughandwerk und wechseln in andere Branchen. Es wird schwer werden, diese prekäre Entwicklung aufzuhalten.

Wir wollen wirtschaftlich arbeitende Unternehmen und gute Arbeitsbedingungen. Das ist miteinander vereinbar. Tarifverträge sind eine Grundlage dafür. Die IG Metall ist bereit, sich konstruktiv in einen Branchendialog zur Lösung von Problemen einzubringen. Verweigert sich der ZDK, werden wir andere Verbündete suchen und finden. Wir lassen unsere Kolleginnen und Kollegen nicht im Regen stehen.

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



Foto: Markus Kirchgessner

»Nur über Qualität hat das Kraftfahrzeughandwerk eine Zukunft«



Foto: Juergen Seidel

## Kündigung der Tarifverträge

Die Kfz-Beschäftigten sind kampferprobt. Sie laufen sich warm für die Auseinandersetzungen im nächsten Frühjahr.

# Jetzt ist die Stunde der Wahrheit

**Der größte Tarifkonflikt im Kfz-Gewerbe steht Anfang nächsten Jahres bevor. Auf breiter Front haben die Arbeitgeber die Tarifverträge gekündigt. Doch sie haben die Gegenwehr unterschätzt. Denn Belegschaften, Betriebsräte und IG Metall sind gewappnet.**

Deutschland gleicht einem ziemlich löchrigen Flickenteppich. Im Kfz-Handwerk gibt es kaum noch ungekündigte Tarifverträge. In Westdeutschland sind sie nur noch in Hessen, Saarland, Rheinland-Pfalz intakt. In Baden-Württemberg rechnet die IG Metall damit, dass die Arbeitgeber die Kündigung im November auf den Tisch legen werden. Im Osten gibt es tarifliche Regelungen mit den so genannten Tarifgemeinschaften. Doch da dort nur wenige Betriebe Mitglied der Tarifgemeinschaften sind, kann man nicht mehr von Flächentarifverträgen sprechen.

Nun steht ein Großkonflikt bevor, denn die Innungen wollen nicht mehr als Partner für Tarifverträge zuständig sein. Doch Arbeitnehmer haben ein Recht auf ein gesichertes Einkommen und geregelte Arbeitsbedingungen. Fahrzeuge müssen nicht nur gebaut, sondern auch verkauft, gewartet und repariert werden. Gute Dienstleistungen gibt

es nur für einen guten Preis. Als »billiger Jakob« hat das Kraftfahrzeughandwerk keine Zukunft. Schon heute haben Lohn und Gehalt im Kraftfahrzeughandwerk in vielen Betrieben und ganzen Regionen einen branchengefährdenden Tiefstand erreicht. Urlaubs- und Weihnachtsgeld werden gestrichen. Ausbildungsvergütungen liegen deutlich unter anderen attraktiveren Branchen. Die Entgelte für Verkäufer sind vielfach auf einen Fixbetrag gesunken und liegen erheblich unter den vereinbarten tariflichen Entgelten.

Dadurch ist in vielen Betrieben schon heute spürbar: Die Anzahl der qualifizierten Ausbildungsbewerber geht zurück. Fachkräfte verlassen die Branche. Mit dem Verlust des Flächentarifvertrags wird sich diese Entwicklung weiter verschärfen. So kann es nicht weiter gehen. Die Verantwortlichen der Branche müssen zur Vernunft zurück finden.



Doch statt dessen haben sie in NRW haben die Katze aus dem Sack gelassen. Die Arbeitgeber wollen dort zurück zur 40-Stunden-Woche. Außerdem sollen die Beschäftigten zwei Tage Urlaub hergeben. Besonders hart soll es die älteren Arbeitnehmer treffen. Beschäftigte ab 55 Jahren arbeiten derzeit 35 Wochenstunden. Sie sollen künftig fünf Stunden länger arbeiten – ohne Entgeltausgleich. Auch Jüngere sollen Mehrarbeit unentgeltlich leisten. Wer in Kur geht, soll drei Urlaubstage hergeben müssen. Außerdem soll der besondere Kündigungsschutz für Ältere entfallen. Mit diesem Horrorkatalog versuchen die Arbeitgeber in NRW stellvertretend für die übrigen Tarifgebiete alle tariflichen Errungenschaften, die die Beschäftigten in den letzten Jahrzehnten erkämpft haben, platt zu machen.

Beim Autohaus Glinicke wurde vorexerziert, was es heißt, wenn ein Unternehmen die Tarifbindung verlässt. Das Autohaus hat Niederlassungen in Nordrhein-Westfalen, Hessen und Thüringen. Seit dem Austritt aus der Kfz-Innung im vergangenen Jahr geht der halsstarrige Firmenchef Peter Glinicke mit seinen 980 Beschäftigten nach Gutsherrenart um. Er presste den meisten Beschäftigten in den nordhessischen Betrieben eine Verlängerung der wöchentlichen Arbeitszeit ab. Ohne entsprechendes Entgelt natürlich.

Die unbezahlte Arbeitszeitverlängerung entspricht einer Entgeltkürzung um rund elf Prozent. Die Regelungen zur Mehrarbeit und zur Zahlung von Zuschlägen sind hinfällig. Bei fehlender Auslastung des Betriebs drohen betriebsbedingte Kündigungen. Die Ansprüche auf eine tarifgerechte Eingruppierung sind weg. Und auch der Anspruch auf eine Leistungsentlohnung auf der Grundlage des bisherigen Tarifvertrags entfällt.

Auch die 7000 Kfz-Auszubildenden in Bayern gehörten zu den ersten Leidtragenden der neuen ZDK-Taktik, weil ihr Tarifvertrag mit sechs Monaten die längste Kündigungsfrist



Foto: Frank Rumpenhorst

Das Votum war eindeutig: Die Kfz-Beschäftigten sind entschlossen zum Kampf.

hat. Ihre Tarifverträge wurden zum 31. Dezember dieses Jahres gekündigt. Der zuständige Arbeitgeberverband hat beschlossen, nicht mehr für Tarifpolitik zuständig zu sein. Damit sind Löhne für die Azubis akut gefährdet. Und nur noch die gesetzlichen Bestimmungen gelten. Das heißt 48 Stunden Wochenarbeitszeit, vier Wochen Jahresurlaub, kein Urlaubs- und Weihnachtsgeld mehr.

### Aktionen für Azubis sind Selbstläufer

Dagegen macht jetzt die IG Metall Bayern mobil. Seit August werden gezielt Faltblätter und Infomaterial an die Auszubildenden zum Beispiel in München und Nürnberg verteilt. »Das hat sich bewährt und ist ein Selbstläufer«, sagt IG-Metall-Jugendsekretär Eric Leiderer. »Wir haben eine hohe Quote von Neuaufnahmen unter den Auszubildenden.«

Ein Metaller aus Bayern, dessen beide Söhne in der Branche beschäftigt sind, beklagt die Willkür der Arbeitgeber: »Der Arbeitgeber des eines Sohnes, der noch in Ausbildung

## Bundeskonzferenz »Aufstehen für den Flächentarifvertrag«

**Auf der Bundeskonferenz der regionalen Tarifkommissionen verabschiedeten 250 Teilnehmer einstimmig eine gemeinsame Resolution. Damit steht der Fahrplan für den größten Tarifkonflikt seit Jahrzehnten. Im folgenden die wesentlichen Auszüge:**

- ▶ Die regionalen Kfz-Tarifkommissionen der IG Metall fordern den ZDK und seine Landesinnungen auf, die seit über 60 Jahren bewährten Flächentarifverträge fortzuführen und auszubauen.
- ▶ Die Gründung von Tarifgemeinschaften ist ein Irrweg. Diejenigen Innungen, die bereits einen Ausstieg aus der bisherigen Tarifpraxis beschlossen haben, soll der ZDK zur Umkehr anhalten. Besonders in Ostdeutsch-

land ist dafür zu sorgen, dass sich die Innungsmitglieder zu Tarifverträgen bekennen.

- ▶ Der soziale Frieden in den Betrieben durch Flächentarifverträge muss gewährleistet werden. Weiterer Tarifflicht muss ein Riegel vorgeschoben werden.
- ▶ Gemeinsam mit der IG Metall soll der ZDK auf die Allgemeinverbindlichkeit der Tarifverträge hinwirken, um Lohndumping und das Unterlaufen von Tarifstandards wirksam zu verhindern.
- ▶ Beschäftigte, Betriebsräte und IG Metall werden den Konflikt um Tarifverträge in den Betrieben führen und auch die Öffentlichkeit und Kunden einbeziehen. Jetzt gilt es: »Aufstehen für den Flächentarifvertrag«.

ist, verweigert Weihnachtsgeld und Urlaubsgeld sowie vermögenswirksame Leistungen vollständig. Dem älteren Sohn werden nach freiem Ermessen geringfügige Beträge bis 100 Euro bezahlt. Überstunden dagegen werden bereits von den Lehrlingen regelmäßig gefordert. Das Jugendschutzgesetz ist für viele kleine Werkstätten ein Fremdwort.«

Was der Metaller in den Betrieben seiner Söhne beobachtet, ist in vielen nichttarifgebundenen Unternehmen bittere Realität. Wenn dazu noch der Betriebsrat fehlt, gibt es keinen, der sich für die Beschäftigten stark macht. Kein Wunder, wenn der neue Ausbildungsreport des DGB belegt, dass der Beruf des Auto-Mechatronikers nicht mehr so gefragt ist. Unter den beliebtesten Ausbildungsberufen in Deutschland liegt der des Kfz-Mechatronikers nur auf Platz 13. Schuld daran sind die vielen Überstunden und die ausbildungsfremden Tätigkeiten.

Wer nur den Wagen waschen muss, statt ihn zu reparieren, fragt sich, warum er diesen Beruf eigentlich gewählt hat.

Doch die Beschäftigten haben die neue Taktik der Arbeitgeber schnell durchschaut. Ein IG Metall-Mitglied aus Witten beklagt insbesondere die Hatz auf ältere Arbeitnehmer in der Branche. »Mir sind mehrere Betriebe im näheren Umfeld bekannt, wo seit längerem die 42-Stunden-Woche angesagt ist. Betroffen sind alle Arbeitnehmer, besonders die Älteren ab 50 Jahre. Je nach Alter arbeiten sie bis zu sieben Stunden mehr in der Woche, dazu kommen noch die Überstunden. Das heißt etwa ein Tag Mehrarbeit pro Woche. Die Hatz auf ältere Arbeitnehmer läuft schon seit längerem. Mittlerweile ist »Entsorgung« das aktuelle Thema.« Folgerichtig ist jetzt die Solidarität alles Me-



Foto: Manfred Vollmer

Metaller demonstrieren gegen die Tariffucht der Kfz-Arbeitgeber wie hier in Duisburg.

taller und Metallerinnen mit den Beschäftigten des Kfz-Handwerks gefragt: Alle IG Metall-Mitglieder sollen die Aktion »Aufstehen für den Flächentarifvertrag« unterstützen, zum Beispiel beim Kauf eines neuen Wagens. Auch für Reparaturen sollte man nur in tarifgebundene Betriebe gehen.

Genau das war die Botschaft der Bundeskonferenz der regionalen Kfz-Tarifkommissionen der IG Metall, zu der sich Ende August über 250 Teilnehmer trafen. Der Zweite Vorsitzende der IG Metall, Berthold Huber forderte die Beschäftigten zum Schulterchluss gegen die Zumutungspolitik des ZDK und seiner Innungen auf. Er verwies auf deutliche Mitgliederzuwächse. Allein seit Beginn des Jahres konnte die Zahl der Neuaufnahmen im Kfz-Handwerk um 43 Prozent gesteigert werden. »Im Frühjahr 2008 steht die Probe aufs Exempel an«, sagte Huber.



Dieses Logo zum Tarifkonflikt gibt es als Aufkleber zu bestellen bei der zuständigen Verwaltungsstelle.

## Wer wo was machen kann

**Metallerinnen und Metaller müssen jetzt zeigen, dass sie handlungsfähig sind. Jeder kann sich an dem Tarifkonflikt im Kfz-Handwerk beteiligen:**

- ▶ Zu den Betriebsversammlungen gehen, die in vielen Unternehmen stattfinden. Betriebsräte neu gründen. Zusammenschluss ist in dieser Situation wichtiger denn je.
- ▶ An betrieblichen Aktionen teilnehmen. Dabei auch unorganisierte Kolleginnen und Kollegen gezielt ansprechen.
- ▶ Betriebliche Tarifkommissionen bilden und das Unternehmen zu Tarifverhandlungen auffordern.
- ▶ Jetzt beitreten. Nur IG Metall-Mitglieder haben Anspruch

auf die tariflichen Leistungen durch die »Nachwirkung«.

- ▶ Nur in den Kfz-Betrieben kaufen und Service in Anspruch nehmen, wo Tarifverträge gelten.
- ▶ Öffentlichkeit herstellen, denn die Arbeitgeber fürchten nichts mehr als ein schlechtes Image bei Kunden.
- ▶ Patenschaften durch Metallerinnen und Metaller in Industrieunternehmen organisieren, Flugblätter vor den Betrieben verteilen.
- ▶ Ein Informationsnetz per E-Mail oder SMS aufbauen, um rasch über die aktuellen Verhandlungsstände und Aktionen zu informieren.



Aktionen wie bei Glinicke in Kassel informieren auch die Kunden über die Praktiken der Betriebe.

Foto: FM

Gemeinsam verabschiedeten die Tarifkommissionen auf der Bundeskonferenz eine Resolution (siehe Kasten Seite 9), mit der sie eine gemeinsame Strategie und einen Fahrplan für die nächsten Monate festlegten. Deutlich war auch der Appell an die Betroffenen und alle IG Metall-Mitglieder, diesen Tarifkonflikt durch eigenes Konsumverhalten zu beeinflussen. Nur in solche Werkstätten gehen, die tarifgebunden sind und wo ordentliche Arbeitsbedingungen herrschen. In der zuständigen Verwaltungsstelle nachfragen, welche Betriebe tarifgebunden sind und welche nicht.

### Erfolgreiche Patenschaften

Im Tarifgebiet Hamburg gibt es jetzt Patenschaften von Industriebetrieben für Kfz-Betriebe. 70 Kolleginnen und Kollegen aus der Industrie betreuen jeweils einen Kfz-Betrieb und verteilen dort vor dem Gelände einmal im Monat Flugblätter. »Das passiert in der Regel morgens zu Arbeitsbeginn«, sagt Friedhelm Ahrens, der das Projekt in Hamburg betreut. »Und auch manche Kunden kriegen dadurch ein Flugblatt in die Finger. Das hat Charme, denn die Arbeitgeber fürchten nichts so sehr wie eine informierte und kritische Öffentlichkeit.« Und auch Arbeitsniederlegungen dürften ihre Wirkung auf die Arbeitgeber nicht verfehlen, wie das die Warnstreiks in

diesem Jahr gezeigt haben. Jetzt geht es darum, jedem Beschäftigten im Kfz-Handwerk klar zu machen, dass mit der Kündigung von Tarifverträgen die Sicherheit aufhört. Jeder ist gefragt und muss sich engagieren, um für den Erhalt der Tarifverträge zu kämpfen.

Eine wichtige Aufgabe fällt den Betriebsräten, Vertrauensleuten und Jugendvertretern zu. Nur wenn sie die Beschäftigten und Mitglieder einbinden und aktivieren, kann der Dammbbruch verhindert werden. Je mehr Beschäftigte im Betrieb organisiert sind, desto größer ist die Chance, gute Arbeits- und Ausbildungsbedingungen auszuhandeln. Denn ein über Jahrzehnte gewachsenes Tarifsysteem fährt man nicht einfach so gegen die Wand.



Karikatur: Freimut Woessner

EU-Kommission schürt den Dumping-Wettbewerb

# Herstellerdaten auch für Freie

Seit Jahren lautet die Marschrichtung der Europäischen Union: So viel Markt wie möglich. Jetzt will sie auch den Wettbewerb unter den Autowerkstätten verschärfen.

Freie Autowerkstätten sind zwar meist billiger als Vertragswerkstätten, doch noch können sie nicht alles gerade biegen. Für einige Reparaturen fehlen ihnen die technischen Informationen der Hersteller. Denn die bekommen bislang nur die Vertragswerkstätten. Die EU-Kommission will das ändern und die Autohersteller Toyota, Daimler, General Motors und Fiat

dazu verpflichten, ihre technischen Daten auch an freie Werkstätten zu geben. Damit will die Kommission den Wettbewerb ankurbeln und die Arbeitskosten senken. Die Zeche könnten die Beschäftigten in den Vertragswerkstätten zahlen, fürchtet Peter Scherrer, Generalsekretär des Europäischen Metallgewerkschaftsbunds (EMB) in Brüssel.

## Interview mit Peter Scherrer

### Was hältst du von dem Beschluss der EU-Kommission?

**Peter Scherrer:** Er entspricht dem Denken der Kommission. Sie will so viel Markt wie möglich und glaubt, dass der Markt schon alles regelt. Das ist oft im Sinne der Verbraucher. Aber als Gewerkschaften vertreten wir die Beschäftigten, und auch die Beschäftigten müssen geschützt werden. Außerdem profitiert selbst der Verbraucher nicht immer von dieser Politik, siehe Strommarkt.

### Welche Folgen hat das für die Vertragswerkstätten?

**Scherrer:** Sie würden sich einem verschärften Wettbewerb gegenüber sehen. Die freien Werkstätten sind billiger. Wenn sie die gleichen Infos haben wie die Vertragswerkstätten, wären letztere gezwungen im Preisdumping mitzuziehen.

### Werden sie den Druck an ihre Beschäftigten weitergeben?

**Scherrer:** Das ist zu befürchten. Wenn die Vertragswerkstätten unter Druck geraten, könnten sie eine neue Runde der Lohndrückerei starten. Und da kennen wir ja den ganzen Horrorkatalog der Unternehmen, vom Streichen des Weihnachtsgelds über längere Arbeitszeiten bis zu unbezahlten Überstunden.

### Sind denn die Arbeitsbedingungen in den Vertragswerkstätten zurzeit soviel besser als in den freien?

**Scherrer:** Bei den Vertragswerkstätten handelt es sich meist um größere Betriebe. Da gibt es häufiger einen Betriebsrat, meist ist auch die Gewerkschaft mit drin. Da können wir die Arbeitnehmerinteressen besser schützen. Viele Freie gehören nicht dem Arbeitgeberverband an. Sie müssen sich an keinen Tarifvertrag halten. Hier ist es einfach schwieriger, die Arbeitsbedingungen zu kontrollieren.

### Kann ich denn davon ausgehen: Billige Werkstatt gleich schlechte Arbeitsbedingungen, teure gleich gute Arbeitsbedingungen?

**Scherrer:** Nein, so einfach ist es sicher nicht. Natürlich kann man nicht alle freien Werkstätten über einen Kamm scheren. Da gibt es mit Sicherheit auch sehr verantwortungsvolle Arbeitgeber. Und genauso findet man auch unter den Vertragswerkstätten schwarze Schafe. Aber da wo es Gewerkschaften und Betriebsräte gibt, können wir die Arbeitsbedingungen einfach besser schützen.

### Aber nutzen die Hersteller nicht auch ihre Macht aus, wenn sie ihre Informationen einigen Werkstätten vorenthalten?

**Scherrer:** Natürlich haben sie ein Interesse, ihre Informationen nur einem



Peter Scherrer, Generalsekretär des Europäischen Metallgewerkschaftsbunds.

bestimmten Kreis von Werkstätten zugänglich zu machen. Die Kooperation zwischen Vertragswerkstatt und Hersteller ist enger. So erfahren die Hersteller mehr über ihre Kunden und können ihnen vielleicht das ein oder andere zusätzliche Zubehör verkaufen.

### Ist der Vorwurf, die EU-Kommission berücksichtige zuwenig die Belange der Beschäftigten, berechtigt?

**Scherrer:** Die Kommission ist sicherlich zu marktoptimistisch. Die Preistreiberei nach unten ist gefährlich. Wir brauchen Haltelinien. Wettbewerb ist ja grundsätzlich richtig, aber nicht um jeden Preis. Ich denke, es sollte niemandem egal sein, zu welchen Bedingungen Menschen arbeiten, die einem das Auto reparieren. Viele Werkstätten werben damit, dass sie bestimmte ILO-Normen einhalten. Warum werben sie nicht damit, dass sie soziale Standards einhalten?

## Betriebsratsnetzwerk bei Iveco

# Gegenseitige Hilfe im Konzern

**Gemeinsam ist man stärker: Die 950 Beschäftigten im Vertrieb und Service der Iveco Magirus AG in Deutschland profitieren von der Zusammenarbeit der Betriebsräte im Lkw-Konzern. Zurzeit setzen sie sich zum Beispiel für den arbeitnehmergerechten Einsatz einer neuen Software ein. Mit einem Dealer Management System will die Iveco-Geschäftsführung Verkaufsabläufe vereinheitlichen. Der Betriebsrat ist auf die Gefahren der Durchleuchtung von Arbeitnehmern vorbereitet.**

Bei der ersten Präsentation des geplanten «Dealer Management Systems» (DMS) vor Betriebsratsmitgliedern wundern sich die zuständigen Manager. »Die waren offensichtlich überrascht, dass wir uns so gut mit der Thematik auskennen«, sagt sich Peggy Jäpel, Betriebsratsvorsitzende bei Iveco in Dresden, nicht ohne Stolz.

Über den Konzernbetriebsrat hatten die Arbeitnehmervertreter frühzeitig bereits einen eigenen DMS-Arbeitskreis gegründet und sich ausführlich mit der Thematik beschäftigt. Eine gute Grundlage dafür bot die vom IG Metall-Resort Handwerk mit initiierte Studie der Hans-Böckler-Stiftung. Ein ausführlicher Fragenkatalog ist das erste Arbeitsergebnis des Arbeitskreises. So fordern die Betriebsräte zum Beispiel schon jetzt, dass die Mehrarbeit bei der DMS-Einführung geregelt wird.

Peggy Jäpel ist seit der Gründung des Gremiums im Jahr 2003 Betriebsratsmitglied bei der Iveco Nord-Ost Nutzfahrzeuge GmbH. Dazu gehörte damals noch eine Niederlassung in Chemnitz. Gleich zu Beginn ihrer Amtszeit wurde sie mit Stilllegungsplänen für den Chemnitzer Standort konfrontiert. »Ohne die Hilfe meiner Betriebsratskollegen in Ulm hätten wir nicht so schnell einen guten Sozialplan durchsetzen können«, erzählt sie.

## Funktionierendes Netzwerk

Inzwischen weiß Jäpel, wie es funktioniert. Die IG Metall hat in enger Zusammenarbeit mit dem Konzernbetriebsrat einen Haustarifvertrag abgeschlossen, weil kein Flächentarifvertrag für Iveco galt. »Jetzt werde ich von Kollegen in Niedersachsen danach gefragt, wie wir dabei vorgegangen sind«, sagt Jäpel. Sie macht keinen Hehl daraus, dass das Betriebsratsnetzwerk sehr von

der guten Unterstützung durch die freigestellten Betriebsratsmitglieder beim Iveco-Werk in Ulm profitiert. Dort koordiniert Wilfried Schmid auch die Kontakte zu den Vertriebsniederlassungen des Lkw-Herstellers. Insgesamt arbeiten für Iveco 4000 Menschen in Deutschland.

Regelmäßig werden für den gesamten Konzern Seminare veranstaltet, an denen bis zu 70 Betriebsratsmitglieder teilnehmen. Peggy Jäpel: »Wir kennen uns auch dadurch inzwischen gut untereinander und können uns schnell mal Tipps zurufen.« Seit kurzem wird außerdem für alle IG Metall-Mitglieder bei Iveco eine eigene Internetseite aufgebaut, auf der Informationen veröffentlicht werden. Jeder registrierte Nutzer ist dadurch schnell im Bilde. Dort können zum Beispiel schon jetzt Betriebsvereinbarungen aus anderen Niederlassungen heruntergeladen werden.



Foto: Marcus Richter

**Peggy Jäpel, Betriebsratsvorsitzende von Iveco Dresden schätzt die gute Zusammenarbeit mit den Kollegen im Lkw-Konzern. Das Betriebsratsnetzwerk garantiert den Informationsvorsprung in wichtigen Fragen.**



Foto: Olaf Doering

Der Ausbildungsberuf Kfz-Mechatroniker hat laut DGB-Report an Ansehen eingebüßt.

### DBG-Ausbildungsreport Mechatroniker mäßig gefragt

Unter den 25 beliebtesten Ausbildungsberufen in Deutschland kommt der des Kfz-Mechatronikers nur auf Platz 13. Das ist das Ergebnis des neuen Ausbildungsreports des DGB für 2007. Für die Daten wurden 4000 Auszubildende nach Ausbildungsinhalten, fachlicher Anleitung, Überstunden und Vergütung gefragt. Dabei landete der Kfz-Mechatroniker nur im Mittelfeld. Viele Jugendliche sind ernüchtert von den Arbeitsbedingungen, weil sie häufig zu ausbildungsfremden Tätigkeiten und Überstunden herangezogen werden. Mehr Informationen unter [www.dgb.de](http://www.dgb.de)

### Autohaus Herbrand Flucht aus der Tarifbindung

Die Mercedes Gruppe Herbrand verlässt Ende des Jahres die Kfz-Innungen Niederrhein und Borken/Bocholt. Damit will sich das Autohaus mit Hauptsitz in Kevelaer aus der Tarifbindung stehlen. Den Austritt aus dem Arbeitgeberverband begründet das Unternehmen damit, dass IG Metall und Betriebsräte angeblich die Arbeit der Geschäftsführung blockieren. Tatsächlich hatte die Arbeitnehmervertretung der Einstellung eines neuen Mitarbeiters nicht zugestimmt, weil er mehrere hundert Euro unter Tarif arbeiten sollte. Doch die IG Metall-Ver-

waltungsstellen Bocholt und Krefeld werden nicht klein bei geben und wollen das Unternehmen zu Tarifverhandlungen auffordern, um einen Haustarifvertrag für die 400 Beschäftigten der Gruppe abzuschließen. Die Betriebsräte von Herbrand wollen Stärke zeigen. Der gewerkschaftliche Organisationsgrad der Belegschaft bietet dafür eine gute Voraussetzung. Besonders ärgert den Betriebsrat, dass er zu dem geplanten Innungsaustritt nicht vorher gehört wurde, sondern vor vollendete Tatsachen gestellt wurde. »So fährt man eine jahrzehntelang bewährte Zusammenarbeit nicht vor die Wand«, sagt der Betriebsratsvorsitzende Jörg Blumenkemper.

### Rapsöl Kontroverse um Mutagenität

Wird Rapsöl in einem dafür vorgesehenen Motor verbrannt, ist der Biokraftstoff weniger mutagen, das heißt erbgutschädigend, und krebs-erregender als Dieselkraftstoff. Das ist das Ergebnis einer Untersuchung des Technologie- und Förderzentrums (TFZ) Straubing. Die Wissenschaftler untersuchten Proben von Abgaspartikeln eines Deutz-Fahr-Traktors, der durch ein so genanntes Ein-Tank-Umrüstsystem auf den Betrieb mit Rapsöl angepasst ist. Ein Vergleich der Ergebnisse von Rapsöl- und Dieselkraftstoff zeigt, dass das mutagene Potenzial beim Betrieb mit Rapsöl 10 bis 60 Pro-

zent und im Leerlaufbetrieb etwa 50 bis 80 Prozent niedriger ist als mit Dieselkraftstoff. Die Konzentration besonders stark mutagen wirkender Partikelkomponenten ist im Dieselbetrieb deutlich höher als im Rapsölbetrieb. Trotz dieser neuen Daten stellt sich das Problem in der Praxis so dar, dass vielfach Motoren mit Rapsöl betrieben werden, die dafür nicht vorgesehen sind. Hier gibt es Probleme mit gesundheitsschädlichen Abgasen, mit denen Beschäftigte in Werkstätten konfrontiert sind (siehe Bericht im Kfz-Magazin 3/07). Die IG Metall bereitet zu dem Thema eine Arbeitshilfe vor, die im kommenden Jahr vorgestellt werden soll.

### Auto Teile Unger (ATU) Betriebsräte auf dem Vormarsch

Bis heute ist es gelungen, in mehr als 70 ATU-Filialen Betriebsräte zu wählen. Seit 2002 existiert als gemeinsames Gremium ein Gesamtbetriebsrat bei ATU, der für weitere ordnungsgemäße Betriebsratswahlen sorgt. Bei über 600 ATU-Filialen bundesweit gibt es noch keinen Betriebsrat. Das mittlere Management bei ATU versucht immer noch weiter, Betriebsräte zu verhindern. Der Flyer »Betriebsrat - damit alle wissen, was Sache ist« nennt Ansprechpartner und gibt Infos. Der Flyer ist zu beziehen über: [christian.heide@igmetall.de](mailto:christian.heide@igmetall.de)

### Fortbildung Kfz-Sachverständiger werden

Beschäftigte der Kfz-Branche haben die Chance auf Weiterbildung als Kfz-Sachverständige. Denn die fachmännische Begutachtung von Schäden ist gefragt. Jetzt bietet die TÜV Rheinland Akademie die Weiterbildung zum »Sachverständigen für Kfz-Schäden und -bewertungen« an. In den Werkstätten sollen die Fachkräfte Unfallschäden einschätzen, die Schadensabwicklung mit den Versicherungen erleichtern und Manipulationen an Fahrzeugen aufdecken. Die Kurse werden in Vollzeitform oder berufsbegleitend angeboten. Weitere Informationen telefonisch 0800-8484006.

# Service



## ► Neuaufgabe Basiskommentar

Die Neuaufgabe des bewährten Basiskommentars zum Betriebsverfassungsgesetz berücksichtigt die rechtliche Entwicklungen bis einschließlich Mai 2007. Das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz und seine Folgen für

die Mitbestimmung sind dabei ein Schwerpunkt der Neubearbeitung. Das Stichwortverzeichnis ist umfassend überarbeitet worden, um einen schnellen Zugriff zu ermöglichen. Klebe/Ratayczak/Heilmann/Spoo: Betriebsverfassungsgesetz, 2007, 29,90 Euro, ISBN 978-3-7663-3789-4

## ► Handlungshilfe »Betrieb verbessern«

Bei der Handlungshilfe »Betrieb verbessern – Arbeit sichern« geht es darum, dass Betriebsräte sich und ihre Belegschaften aktiv in einen Verbesserungsprozess ihres Unternehmens einbringen können. Zur langfristigen Lösung von betrieblichen Problemen braucht es intelligente Initiativen. Kostenersparnisse durch Arbeitszeitverlängerung ohne Lohnausgleich, durch Abbau von Arbeitnehmerrech-

ten oder durch den Verzicht auf tarifliche Leistungen sind der falsche Weg. Die Handlungshilfe für Betriebsräte kann über den Bezirk NRW bestellt werden bei [inge.blume@igmetall.de](mailto:inge.blume@igmetall.de)

## ► »Vielfalt nutzen«

Die Broschüre »Vielfalt nutzen« der IG Metall zeigt, wie Interessen von Frauen und Männern in der IG Metall berücksichtigt werden. Es geht um Mitgliederentwicklung, Tarifpolitik und Betriebsratsarbeit unter dem Geschlechteraspekt und wie etwa man die Attraktivität von Versammlungen erhöhen kann. Die Broschüre bietet Checklisten, Ansprechpartner und weitere Materialien. Als Download: [www.extranet.igmetall.de](http://www.extranet.igmetall.de)

► Themen ► Gleichstellung ► Gender Mainstreaming

## Termine, Kontakte und Informationen

### SEMINARE

- **Zentrale Weiterbildungen des Ressorts Handwerk**
- **Seminar WBo0708** Interessenvertretung im Handwerk: Betriebsräte zwischen Handwerksordnung und Betriebsverfassungsrecht vom 10. bis 15. Februar 2008
- **Seminar WX01408** Betriebsratsarbeit im Handlungsfeld des Kfz-Betriebs vom 30. März bis 4. April und vom 5. bis 10. Oktober in Beverungen
- **Seminar WX01708** Erfolgreiche Betriebsratsarbeit in VW/Audi-Händler- und Servicebetrieben vom 20. bis 25. April 2008 in Beverungen
- **VRG-Seminare:** vom 10. bis 15. Februar 2008, vom 22. bis 27. Juni 2008, vom 2. bis 7. November 2008 in Beverungen
- **Seminar BWL WX02308 für Betriebsräte von VW/Audi** vom 1. bis 6. Juni 2008 in Beverungen

### ARBEITSHILFEN

gibt es beim Vorstand der IG Metall, Ressort Handwerk, zu beziehen bei

- **Christian Heide**, 60519 Frankfurt/Main, Telefon 0 69-66 93-26 47, Fax 0 69-66 93-21 40, [christian.heide@igmetall.de](mailto:christian.heide@igmetall.de)

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

- **BMW, VW/Audi und Importeure:**  
**Helmut Hennecke**,  
Telefon 069-66 93-24 92,  
[helmut.hennecke@igmetall.de](mailto:helmut.hennecke@igmetall.de)
- **Daimler, Ford und Opel:**  
**Herbert Weber**,  
Telefon 069-66 93-24 48,  
[herbert.weber@igmetall.de](mailto:herbert.weber@igmetall.de)
- **MAN Vertrieb:**  
**Johannes Büttner**,  
Telefon 069-66 93-20 31,  
[johannes.buettner@igmetall.de](mailto:johannes.buettner@igmetall.de)

### EXTRANET

Das Extranet der IG Metall bietet für Funktionäre täglich Informationen über Tarifverträge, Seminare und Betriebsvereinbarungen.  
[www.extranet.igmetall.de](http://www.extranet.igmetall.de) (Die Erstanmeldung erfolgt automatisch per Mitgliedsnummer)

### INTERNET

- [www.igmetall.de/branchen/handwerk](http://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](http://www.igmetall.de/metall)  
Das Monatsmagazin **metallzeitung** ist online in der jeweils aktuellen Ausgabe abrufbar.
- [www.kfzgewerbe.de](http://www.kfzgewerbe.de)

Hier gibt es Informationen zu Ausbildungsberufen

### WAP-PORTAL

- [www.igmetall-wap.de](http://www.igmetall-wap.de):  
Das Berufsbildungs-Portal der IG Metall bietet Informationen zum Thema Berufsbildung. Die Registrierung erfolgt per Mitgliedsnummer.

### IMPRESSUM

**Kfz-Handwerk**  
Das Branchenmagazin der IG Metall  
Herausgeber: Jürgen Peters,  
Berthold Huber, Bertin Eichler  
Anschrift: Redaktion **metallzeitung**,  
Wilhelm-Leuschner-Straße 79,  
60329 Frankfurt am Main, Telefon  
0 69-66 93-2633, Fax 0 69-66 93-20 02,  
E-Mail: [metall.redaktion@igmetall.de](mailto:metall.redaktion@igmetall.de)  
Internet: [www.igmetall.de](http://www.igmetall.de)  
Chefredakteurin: Susanne Rohmund  
(verantwortlich im Sinne des Presserechts)  
Redaktion: Fritz Arndt, Dirk Erb,  
Martina Helmerich, Sylvia Koppelberg,  
Fabienne Melzer, Antonela Pelivan  
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](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				
<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 Beitragseinzug 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.

Kfz-Handwerk\_4/2007

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