

Kfz-Handwerk

GEMEINSAM FÜR EIN GUTES LEBEN! | WWW.GUTES-LEBEN.DE

KOMMENTAR SEITE 2
**GVO-»Reform« –
 neoliberaler Trend**

TITEL SEITE 2
**Freie Fahrt
 für Hersteller**

FAKTEN SEITE 3
**Autohäuser
 bewerten**

AUF DEN PUNKT SEITE 4
**Konzernbetriebsrat
 bei MAHAG**

KFZ-GEWERBE IM STRUKTURWANDEL IG Metall fährt zweigleisig

Die großen Unternehmensgruppen im Kfz-Gewerbe haben ihren Marktanteil seit 2010 deutlich gesteigert. Auch die Krise konnte sie nicht stoppen. Den Weg für den Strukturwandel ebnen ihnen die Pleitegeier, die immer mehr kleinere und mittlere Betriebe angreifen.

Die IG Metall fährt zweigleisig:

- Zum einen forciert sie in den bundesweit agierenden Unternehmensgruppen die Wahl von Betriebsräten, vor allem auch von Konzern- und Gesamtbetriebsräten. Beachtliche Erfolge sind in letzter Zeit erzielt worden – zum Beispiel bei ATU, Pit-Stop, Audi Retail, MAN Truck & Bus und jüngst bei MAHAG (siehe Seite 4).
- Zum anderen vertritt sie weiterhin die Interessen ihrer Mitglieder in kleinen und mittleren Kfz-Firmen. Sie richtet dabei auch den Blick auf Betriebe, die durch den Strukturwandel in die Krise geraten. Doch Innungen und Kfz-Arbeitgeberverbände weigern sich, das Lenkrad beherzt in die Hand zu nehmen, um mit Zukunftskonzepten gegenzusteuern. Die jüngsten Tarifverhandlungen in Niedersachsen haben dies erneut unterstrichen: Die IG Metall forderte eine branchenweite Transfergesellschaft, in die Krisenunternehmen ihre Beschäftigten entsenden können. »Anstatt frühzeitig zu reagieren, fahren die Arbeitgeber die Betriebe auf Kosten der Beschäftigten mittelfristig an die Wand«, sagt Verhandlungsführer Wilfried Hartmann. ■

GVO »REFORMIERT«: KFZ-GEWERBE KOMMT UNTER DIE RÄDER

Der Stärkere gewinnt

Die Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) ist von der EU-Kommission »reformiert« worden. Sie schreibt bestimmte Wettbewerbsregeln zwischen Autoherstellern und -häusern fest. Doch diese GVO – zuletzt 2002 überarbeitet – erscheint den EU-Kartellwächtern »zu kompliziert« und »überreglementiert«. Die »Hersteller werden unnötig eingeschränkt«. Deshalb soll der Wettbewerb für den Autohandel und die Werkstätten gelockert werden. Und das will die EU-Kommission wirklich: mehr Wettbewerb und Konkurrenz. Sie kümmert sich dabei einen Dreck um kleine und mittlere Kfz-Betriebe und um die hier beschäftigten Menschen.



Foto: ProMotor



Wolfgang Rhode,
geschäftsführendes Vorstands-
mitglied der IG Metall

»GVO-Reform – neoliberaler Trend«

Die neue GVO der EU-Kommission liegt im neoliberalen Trend. Wettbewerb um jeden Preis. Die Märkte werden weiter dereguliert – zugunsten der Hersteller. Für das Kfz-Gewerbe heißt das: Der Stärkere gewinnt.

Die EU-Kommission hat bei dieser GVO-»Reform« alle Bedenken des Europa-Parlaments und der Händlerverbände ignoriert. Ebenso die Widerstände der IG Metall und der anderen Gewerkschaften, die aber erst gar nicht aufgefordert worden sind, sich zu äußern. Dies wirft ein bezeichnendes Licht auf das Selbstverständnis der Kommission gegenüber Parlamentariern und gesellschaftlichen Kräften.

Die großen Händlergruppen können mit Hilfe der neuen GVO – auch in der Krise – noch stärker werden. Denn wenn überhaupt, können sie sich bei den mächtigen Herstellern noch Gehör verschaffen. Die Konzentrationsprozesse werden beschleunigt. Das geht zu Lasten der kleinen und mittleren Betriebe. Und die Zeche zahlen die Beschäftigten, weil das Kfz-Gewerbe weiter Arbeitsplätze abbauen wird.

Äußerst fraglich ist auch, ob die Verbraucher von Preisvorteilen beim Neuwagenkauf und bei Reparaturen profitieren. Dies verspricht sich die EU-Kommission von einem ungezügelter Wettbewerb. ■

HERSTELLER UND HÄNDLERGRUPPEN BEGÜNSTIGT

Freie Fahrt

Die GVO-»Reform« der EU-Kommission tritt in zwei Schritten in Kraft: Sie gilt für die Reparaturen bereits seit dem 1. Juni. Für den Verkauf wird sie ab 1. Juni 2013 gültig sein. Freie Fahrt auf der ganzen Strecke: für Hersteller – und marktmächtige Händlergruppen.

Service Die neuen Vorschriften für die Reparaturmärkte gelten bereits seit dem 1. Juni dieses Jahres. Die EU-Kommission will dafür sorgen, dass sich freie Werkstätten die Ersatzteile und technische Informationen leichter beschaffen können. Und die Hersteller dürfen keine Garantien mehr davon abhängig machen, dass ein Ölwechsel oder andere Reparaturen nur in Vertragswerkstätten erledigt werden.

Verkauf Ab 1. Juni 2013 wird der Markt für den Kfz-Vertrieb genauso behandelt wie alle anderen Märkte. Dazu die EU-Kartellwächter: »Die neuen Regeln verschaffen den Kfz-Herstellern mehr Spielraum bei der Organisation ihrer Netze und bieten ihnen insbesondere die Möglichkeit, für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Markenzwang und Mehrmarkenhandel zu sorgen.« Im Vergleich zur GVO von 2002 werden die Spielräume der Hersteller zuungunsten der Betriebe des Kfz-Gewerbes wieder deutlich erhöht. Sie können Verträge kündigen, befristete Verträge abschließen, Markenexklusivität erzwingen. Also: Der Stärkere gewinnt. Das sehen auch Experten so, die nicht den Gewerkschaften nahe stehen (siehe Kasten).

Strukturwandel Die »Reform« der GVO verschafft dem Strukturwandel noch einen weiteren »Kick«: Insolvenzen, Konzentrationsprozesse und Arbeitsplatzabbau werden weiter zunehmen. Für die Beschäftigten kommen Lohnverzicht und verschlechterte Arbeitsstandards hinzu. Schon 2002 wurde dieser Strukturwandel durch die damalige GVO beschleunigt – nicht verursacht. Die Fehler sind auch bei den Händlern zu suchen, die teil-

weise ihre Arbeitsabläufe und ihr Kundenmarketing aus dem Zeitalter bewahrt haben, wo sie noch als »Klitschen« tituliert wurden. Die Ursachen liegen aber vor allem in der von den Herstellern herbeigeführten Ertragsschwäche (»Rabattschlachten«), in Überkapazitäten bei diesen Konzernen und den Händlern sowie beim rückläufigen Marktvolumen für Neuwagen und Reparaturen.

Doch insgesamt wird nun mit der neuen GVO die (Rechts-)Unsicherheit der kleinen und mittleren Händler steigen. Sie werden sich bei Investitionen, bei Einstellungen und Ausbildungsplätzen zurückhalten. Profitieren dürften hiervon marktmächtige Händlergruppen. Und wieder heißt es: Der Stärkere gewinnt. ■

Andere Stimmen

»Das ist noch immer eine ›Liste der Grausamkeiten‹, vor allem der Markenzwang. Es ist daher zu befürchten, dass nicht amortisierte Investitionen zahlreiche Händler in den wirtschaftlichen Ruin treiben werden.«

Branchenanwalt Professor Christian Genzow

»Die Händlerschutzbestimmungen fallen weg, der Hersteller kann die Standorte beschränken. (...) Durch die neuen Regelungen haben die Hersteller größere Freiheiten.«

Susanne Zuehlke, GVO-Spezialistin bei der Anwaltskanzlei Latham & Watkins

»Der Verkauf eines Autohauses an einen Markenkollegen bedarf künftig der engeren Abstimmung mit dem Hersteller. (...) Die Abhängigkeit des Autohauses vom Hersteller wird also steigen.«

Rechtsanwalt Dr. Thomas Funke



Foto: Angelika Stehle

Dr. Stefanie Weimer: »Verlierer sind die Betriebe des Kfz-Gewerbes.«

Dr. Stefanie Weimer, Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung München, beschäftigt sich im Auftrag der IG Metall mit Mitbestimmungsfragen im Kfz-Handwerk. Sie sagt...

...zum Leitgedanken der EU-Kommission für die neue Kfz-GVO: Oberstes Ziel der EU-Kommission ist es, mehr Effizienz und Wettbewerb im Kfz-Handel und -Service herzustellen, um letztlich Preisvorteile für den Endverbraucher zu erzielen. Schon 2002 galten für die EU die strukturpolitischen Folgen der GVO-Liberalisierung – Konzentrationsprozesse, der Verlust tausender von Arbeitsplätzen sowie schlechtere Arbeits- und Lohnstandards – als Nebeneffekte, die auf Herstellerstrategien zurückzuführen seien.

...zu Gewinnern und Verlierern: Gewinner sind zweifellos die Hersteller, deren Spielräume sich wieder deutlich erhöhen: Zu befürchten ist, dass sie bestehende Händlerverträge kündigen und vermehrt nur noch befristete Verträge anbieten werden, die den Mehrmarkenhandel verbieten. Der Händler kann seinen Vertrag nicht mehr ohne Zustimmung des Herstellers auf einen anderen Händler des gleichen Fabrikats übertragen. Die bisherigen Kündigungsschutzbestimmungen für Händler entfallen. Verlierer sind die Betriebe des Kfz-Gewerbes.

...zu marktmächtigen Händlergruppen: Marktmächtige Händlergruppen mit großer Verhandlungsmacht dürften weiterhin langfristige Verträge erhalten. Gerade KMU, die in den Mehrmarkenhandel investiert haben,

können die damit verbundenen Investitionskosten nicht mehr amortisieren, ihre Erträge sind in wirtschaftlich schwierigen Zeiten stark vom Verkauf mehrerer Marken abhängig. Sie sind daher akut von Betriebsschließungen und Insolvenzen bedroht.

...zu den Konsequenzen für Beschäftigte: Einen großen Teil der Folgekosten des durch die GVO-Reform von 2005 beschleunigten Strukturwandels haben die Beschäftigten getragen. Ähnliches ist in Folge der GVO-Reform 2010 zu befürchten. Bei den überlebenden KMU wird sie sich wahrscheinlich negativ auf die Investitionsbereitschaft, die Einstellungspolitik und Ausbildungsbereitschaft auswirken.

...zu den Konsequenzen für Verbraucher: Wenn in einigen Regionen in Zukunft wenige große Autohandelsgruppen und eventuell noch einige direkt dem Hersteller gehörige Autohäuser dominieren, so ist damit zu rechnen, dass die Vielfalt des Angebots zurückgeht und damit der Wettbewerb im Neuwagenhandel schrumpft. Das hat noch nie zu Preisvorteilen für den Verbraucher geführt. Im Service hängen Preisvorteile davon ab, inwieweit die freien Werkstätten und Werkstattketten die Preisvorteile – zum Beispiel beim Bezug von Originalersatzteilen – an die Verbraucher weitergeben. ■

INTERNETPORTAL UND GÜTESIEGEL Autohäuser bewerten

Die IG Metall Küste hat ein Internetportal gestartet, um für mehr Transparenz in der Kfz-Branche von Hamburg und Schleswig-Holstein zu sorgen. Dort können Arbeitnehmer/-innen ihren Arbeitgeber bewerten und Kunden können sich informieren: Gibt es im Autohaus einen Betriebsrat? Gelten Tarifverträge? Wie sind die Arbeitsbedingungen? Auf www.autohaus-fair.de können jetzt Beschäftigte und Kunden auf einen Blick sehen, in welchen Autohäusern faire Arbeitsbedingungen gelten. Das sei dringend notwendig, da das Logo der Kfz-Innungen in Hamburg und in Schleswig-Holstein künftig nicht mehr für faire Arbeitsbedingungen mit Tarifverträgen stehe, kritisiert die IG-Metall Bezirksleiterin Jutta Blankau. Denn die Innungen in Schleswig-Holstein und Hamburg betreiben Tarifrucht und wollen keine Tarifverträge mehr abschließen.



Auch die IG Metall Niedersachsen/Sachsen-Anhalt stellt die Branche auf den Prüfstand. Wilfried Hartmann, Sekretär in der Bezirksleitung, kündigte an, dass die IG Metall im Zusammenhang mit der Tarifrunde im Kfz-Handwerk tarifgebundene Betriebe auszeichnen werde. »Wir brauchen ein Gütesiegel für Autohäuser und -werkstätten, damit die Kunden wissen, wo gute Arbeit geleistet wird. Sichere Fahrzeuge und gute Tarifbedingungen sind zwei Seiten einer Medaille.« ■

Kfz-Handwerk 2009: Prämie steigert Umsatz (+3,7 Prozent), aber Beschäftigung sinkt (-1,3 Prozent)

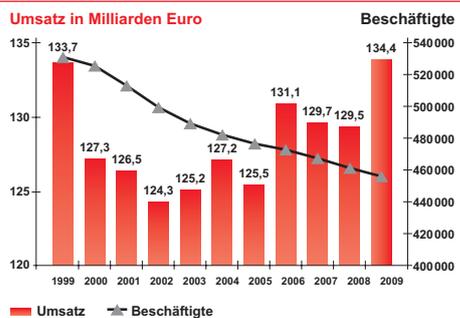


Foto: ProMotor

IMPRESSUM

Kfz-Handwerk – eine Beilage der metallzeitung
Herausgeber: IG Metall-Vorstand, Wilhelm-Leuschner-Straße 79, 60329 Frankfurt/Main
Verantwortlich i. S. d. P.: Wolfgang Rhode
Redaktion: Helmut Hennecke, Herbert Weber
Layoutkonzept: Gudrun Wichelhaus
Text und Gestaltung: WAHLE & WOLF
Druck: apm, 64295 Darmstadt
Produkt-Nr.: 11-27769

BETRIEBSRÄTE BESUCHEN FILIALEN Mehr Mitglieder bei Pit-Stop

Bei Pit-Stop konnte die IG Metall die Zahl ihrer Mitglieder in den letzten Monaten deutlich steigern. »Möglich wurde das, weil wir nahezu flächendeckend neue Betriebsräte gewählt haben. Vor zwei Jahren gab es nur einen in Berlin. Außerdem wurde ein Gesamtbetriebsrat gebildet«, sagt Joachim Leidig, der für die IG Metall Pit-Stop betreut. Die zum Teil weit auseinander liegenden Filialen sind in 21 Bezirken zusammenfasst worden. Um die Beschäftigten betreuen zu können, besuchen die Betriebsräte die Filialen. Sie informieren dabei die Beschäftigten über drohende Filialschließungen und andere gewerkschaftliche Themen. »Besonders interessant ist, dass die Geschäftsleitung Gespräche über einen Haustarifvertrag zugesagt hat. Das nutzen wir, um Mitglieder zu werben und um deutlich zu machen, dass ohne die IG Metall nichts läuft«, erklärt Leidig. ■



Foto: Pit-Stop



Foto: Saalmüller

FORD-AUTOHAUS SAALMÜLLER IN WÜRZBURG Insolvenzverfahren eröffnet

Mit einer Strafanzeige wegen Insolvenzverschleppung gegen den Besitzer des Würzburger Ford-Autohauses, Jörg Saalmüller, brachte die IG Metall-Verwaltungsstelle den Stein ins Rollen. Im Mai hat das Autohaus beim zuständigen Amtsgericht beantragt, das Insolvenzverfahren zu eröffnen. »An eine Fortführung der Firma ohne geordnetes Insolvenzverfahren haben wir nicht geglaubt«, sagt der 1. Bevollmächtigte der Würzburger IG Metall, Walther Mann. Er rechnet jetzt fest mit der Übernahme durch einen Interessenten zum 1. Juli. Aber Sorge bereite ihm die Situation der rund 60 Kollegen. Nur noch »eine Hand voll« werde in Würzburg vom Insolvenzverwalter beschäftigt. So sollen die Kunden für den Neustart gehalten werden. Die meisten Mitarbeiter müssten dagegen vom Arbeitslosengeld leben, dabei fehlen ihnen schon seit Januar 1,5 Monatsvergütungen. Bereits im letzten Jahr seien Löhne sowie Weihnachts- und Urlaubsgeld entweder gar nicht oder verzögert gezahlt worden. »Wie die Kollegen das finanziell durchhalten sollen, ist mir nicht klar. Zumal der neue Käufer bestimmt nicht alle Beschäftigten in Würzburg und Schweinfurt übernehmen wird«, sagt Mann. ■

AUF DEN PUNKT

KONZERNBETRIEBSRAT BEI MAHAG Kompetent aufwerten

Die Betriebsräte der MAHAG-Betriebe haben im Mai einen Konzernbetriebsrat (KBR) gebildet. MAHAG stand Ende 2009 vor der Insolvenz und wurde dann von VW aufgekauft. Jetzt werden die Betriebe als Tochter der VRG (Volkswagen Retail Gesellschaft) geführt. Unter dem



Dach von VW zu sein, wird von den Arbeitnehmervertretern einhellig begrüßt. Allerdings erwarten sie einen umfassenden Restrukturierungsprozess. »Der Konzernbetriebsrat soll dazu beitragen, gegenüber dem neuen Arbeitgeber stark und kompetent auftreten zu können«, sagt Christian Tiedemann, stellvertretender KBR-Vorsitzender. ■

SERVICE

IG METALL-REPORT: KRAFTFAHRZEUGHANDWERK 2010

Das Kfz-Handwerk steht unter massivem Druck: Betriebe schließen, Arbeitsplätze werden vernichtet. Und das nicht erst seit der Wirtschafts- und Finanzmarktkrise. Die Branche leidet seit Jahren unter einer anhaltenden Ertragsschwäche. Der Branchenreport der IG Metall beschäftigt sich mit den Ursachen und benennt wesentliche wirtschaftliche Kennzahlen. Er zeigt Instrumente auf, um den schwierigen Strukturwandel bewältigen zu können.

► Bestellungen: rosanna.sickenius@igmetall.de

... Aufgeschnappt

» Gerade in Krisenzeiten wünschen sich die Betriebe mehr Gestaltungsfreiheit. (...) Es geht hier nicht um Lohnsenkung, sondern um Flexibilisierung.«

Martin Rumpff, Geschäftsführer der Hamburger Kfz-Innung, gegenüber dem Hamburger Abendblatt (21. April 2010)