

Kfz-Handwerk

KURSWECHSEL FÜR EIN GUTES LEBEN! | WWW.GUTES-LEBEN.DE**KOMMENTAR** SEITE 2**Der Lack ist ab – Sprüche helfen nicht****TITEL** SEITE 2**Fachkräftemangel: richtig reagieren****FAKTEN** SEITE 3**Mit Druck zum Tarifvertrag****AUF DEN PUNKT** SEITE 4**Kfz-ler fühlen sich unterbezahlt****WIRTSCHAFT IM AUFWIND****Kfz-Gewerbe kriselt weiter**

Den Automobilherstellern beschert der unerwartete wirtschaftliche Aufwind zunehmende Umsätze und Renditen. Vor allem boomt das Auslandsgeschäft. Das Kraftfahrzeughandwerk kann nicht aufholen und hinkt weiter hinterher. »Für viele Kfz-Betriebe – und damit für die Beschäftigten – ist die Krise noch lange nicht vorbei«, sagt Annette Szegfü, die zuständige Wirtschaftsexpertin beim Vorstand der IG Metall. VW-Audi-Betriebe nehmen zur Zeit eine Sonderrolle ein. Ihre Betriebsergebnisse sind besser als vor der Krise.

Die PKW-Neuzulassungen befinden sich nach dem »Abwrackboom« auf Talfahrt. Im Vergleich zu 2009 sind sie zwischen Januar und Juli 2010 um rund 29 Prozent eingebrochen. Dagegen erholt sich das Nutzfahrzeugegeschäft langsam. Der Handel mit den Gebrauchten liegt etwas über dem Niveau von 2009, und das Servicegeschäft läuft immer besser. »Es scheint den Betrieben zu gelingen, die Käufer eines Neuwagens zu halten«, so Szegfü.

Bitter bleibt, dass die angemeldeten Insolvenzen im Kraftfahrzeughandwerk mit sechs Prozent deutlich über dem Bundesdurchschnitt von einem Prozent liegt. »Hausgemachte Fehler des Kfz-Gewerbes müssen überwunden und maßlose Herstellervorgaben korrigiert werden. Die Betriebsräte sollten dabei eine aktive Rolle spielen«, sagt Gerd Banner von der Q&A Banner-Küster-Unternehmensberatung. ■

KFZ-BETRIEBE BEKLAGEN NACHWUCHSMANGEL

Genug gejammt

Unermüdlich beklagen die Kfz-Betriebe den Nachwuchsmangel. Doch 2009 haben sie weniger Ausbildungsplätze angeboten als im Vorjahr. Und ihre Attraktivität als Arbeitgeber ist nicht erkennbar gestiegen. Mit der panikartigen Tariffucht wird sie weiter sinken. Denn das Ziel ist definitiv nicht, besser zu bezahlen und bessere soziale Rechte zu schaffen. Was soll da das Gejamme über sinkende Bewerberzahlen und nicht »ausbildungsreife« Jugendliche? Das lenkt nur von den eigenen Versäumnissen ab. Das Kfz-Handwerk braucht dringend einen Kurswechsel.



Foto: ProMotor



Wolfgang Rhode,
geschäftsführendes Vorstands-
mitglied der IG Metall

»Der Lack ist ab.«

Dem Kfz-Handwerk hilft es nicht mehr, mit teuren Imagekampagnen und wohl klingenden Funktionärsworten nachzupolieren. So kann man den Fachkräftemangel nicht beseitigen.

Viele Firmen haben die Qualität der Ausbildung schleifen lassen, Auszubildende erst als billige Arbeitskräfte missbraucht und anschließend nicht übernommen. Und nur an den eigenen Geldbeutel denken die Inhaber und Gesellschafter der Kfz-Betriebe, wenn sie die Tariffucht antreten. Das schreckt ab. Den Fachkräftemangel hat das Kfz-Handwerk selbst verschuldet. Nun kommt der demografische Wandel hinzu: Immer weniger Schulabgänger bieten sich dem Ausbildungsmarkt an.

Fein raus sind die Betriebe, die in die Ausbildung investiert, die berufliche Chancen sowie soziale und faire, tariflich gesicherte Arbeitsbedingungen geboten haben. Zum Glück gibt es diese „Leuchttürme“. Wie (betriebs-)blind müssen Kfz-Firmenchefs sein, dass sie sich nicht daran orientieren? Die Betriebsräte können helfen, damit ihnen „ein Licht aufgeht“, indem sie sich stärker in die Themen Fachkräftemangel sowie Aus- und Weiterbildung einmischen. Und indem sie sich gemeinsam mit der IG Metall weiterhin für eine tarifvertraglich garantierte Übernahme der Ausgebildeten engagieren. ■

FACHKRÄFTEMANGEL IM KFZ-HANDWERK

Hausgemacht

Im Jammern sind die Chefs und Funktionäre des Kfz-Handwerks spitze. Anders sieht es aus, wenn es darum geht, genügend Auszubildende einzustellen, sie für die Zukunft fit zu machen und im Betrieb zu halten. Der Fachkräftemangel, über den die Branche lautstark klagt, ist schlicht hausgemacht.

2009 haben die Betriebe neun Prozent weniger Ausbildungsverträge neu abgeschlossen als im Vorjahr. Das Kfz-Handwerk beschäftigt sechs Prozent weniger Auszubildende: insgesamt rund 84 000.

Markige Werbesprüche »Autoberufe. Chance für Könner«, »Was wäre die Welt ohne das Handwerk?«: So oder ähnlich klingen die markigen Werbesprüche. Immerhin haben die Arbeitgeber erkannt, dass sie etwas für ihr Image bei der Jugend tun müssen. Robert Rademacher, Präsident Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe, argumentiert sogar: Es gebe zwar weniger Schulabgänger oder sie seien vielfach nicht »ausbildungsreif«. Er fordert aber, die noch verbreitete »Ausbildungslethargie« abzulegen. Das Kfz-Handwerk müsse neue Wege gehen und dürfe sich nicht nur auf die »top qualifizierten« Jugendlichen fokussieren.

»Es bewerben sich weniger junge Leute, und die Schulnoten sind durchwachsen«, berichtet Michael Steffens, stellvertretender Betriebsratsvorsitzender der Mercedes-Benz-Niederlassung in Braunschweig. Jugendliche mit schulischen Defiziten würden gezielt unterstützt. »Damit haben wir gute Erfolge erreicht: Es gibt eben ‚Spätzünder‘.«

Bessere Entlohnung »Was nützt die Imagekampagne den Jugendlichen? Sie fragen, was sie in dem Beruf verdienen. Und die Entlohnung widerstrebt oftmals dem Sozialstaatsgedanken der Bundesrepublik«, meint Fred Balsam, der frühere, langjährige Betriebsratsvorsitzende bei Fleischhauer in Köln.

Auch Mike Riemann, Betriebsratsvorsitzender bei Volkswagen Automobile Leipzig, sagt: »Die Bezahlung ist das Problem, um gute Fachkräfte zu finden und zu halten. Bei unserem Kampf für einen Tarifvertrag haben wir einen wichtigen Teilerfolg errungen« (siehe Seite 3). Geld spielt auch nach beendeter Ausbildung weiter eine Rolle: »Wer ein Angebot von einem Ingenieursdienstleister bekommt, wechselt, weil er als Einstiegsgehalt rund 400 Euro mehr verdient«, berichtet Helge Fahr, Betriebsratsvorsitzender beim Autohaus Wolfsburg. Zudem könne man dort mit weniger Druck und ohne enge Vorgabezeiten arbeiten.

Übernahmegarantie »Bei der Einstellung von Auszubildenden dominiert stark das kurzfristige, kostenorientierte Denken. Und die Hoffnung, Fachkräfte aus insolventen Betrieben übernehmen zu können«, betont Dieter Hahn, Betriebsratsvorsitzender beim VW Zentrum Kassel (Glinicke-Gruppe). Jetzt, wo »Not am Mann« ist, bleibe dem Kfz-Handwerk gar nichts anderes übrig, als die Hindernisse aus dem Weg zu räumen, für die man selbst gesorgt hat: die fehlende Übernahmegarantie, die oft mäßige Qualität der Ausbildung und die schlechte Bezahlung. ■



+++ Beschäftigte tariflich absichern +++



Foto: Autohaus Hoppmann

...immer gut gewappnet, auch wenn die Werkstatt umgebaut wird.

Elena Klein: »Unser Autohaus findet genug Bewerber, um über Bedarf auszubilden. Und wer kann, bleibt ein Leben lang.«

Elena Klein, 25 Jahre, ausgebildete Kfz-Mechatronikerin, Vorsitzende der Jugend- und Auszubildendenvertretung beim Autohaus Hoppmann in Siegen. Sie sagt...

...zu Kfz-Betrieben, die darüber klagen, keine geeigneten Bewerber zu finden: Die sind wahrscheinlich für junge Leute nicht attraktiv oder stellen überzogene Ansprüche. Unser Autohaus findet genug Bewerber, um über Bedarf auszubilden. Und wer kann, »bleibt ein Leben lang«. Deshalb gibt's hier auch keinen Fachkräftemangel. Und mein Beispiel zeigt, dass Frauen diesen Job auch meistern können. Man muss sie nur ranlassen.

...über Hoppmann: Das Autohaus gehört einer Stiftung, in der nichts ohne die Arbeitnehmer läuft. Es zeigt, wie das Kfz-Handwerk seine Probleme lösen kann.

...zur Qualität der Ausbildung: Bei uns läuft die Ausbildung hervorragend. Das fängt beim Ausbilder an und schließt alle Gesellen mit ein. Unser Betriebsklima ist prima. Wir werden immer unterstützt und lernen früh, selbstständig zu arbeiten. Kein Vergleich mit dem, was ich von anderen in der Berufsschule höre.

...zum selbstständigen Lernen: Wir wechseln zum Beispiel im ersten Ausbildungsjahr schon den Zahnriemen aus, überprüfen Spannungen, Steuerungszeiten usw. Wir werden frühzeitig an anspruchsvolle Aufgaben herangeführt.

...zu Auszubildenden, die trotz relativ schwacher Schulnoten eingestellt werden: Die werden speziell gefördert, im Werkunterricht und in der Werkstatt. Aber das ist ganz selbstverständlich. Und normal ist auch, dass die Service-Mechaniker alleamt ihre Gesellenprüfung bestehen.

...zu ihrem Interesse am Ausbildungsberuf: Kurz vor dem Führerschein habe ich mich mit den einzelnen Automodellen beschäftigt. Ich will aber mehr wissen. Zu meinen spannendsten Aufgaben gehört, Motorschäden zu reparieren. Da muss man viel schrauben. Und wenn der Wagen morgens in die Werkstatt kommt, weiß man nicht, ob der Kunde ihn abends abholen kann. Spannend ist auch, Fehler am Hauptkabelstrang zu beheben.

...zur Vergütung und den anderen tariflichen Leistungen: Wir werden sehr gut bezahlt. Auch für die Auszubildenden gelten alle übertariflichen Leistungen.

...zu den Anforderungen an die Jugend- und Auszubildendenvertretung: Das haben wir uns manchmal auch gefragt. Wir besuchen regelmäßig unsere Filialen. In den Gesprächen sind bisher nie massive Beschwerden geäußert worden. ■

ZAHLEN UND FAKTEN



Foto: home.mobile.de/AH-LEIPZIG

VOLKSWAGEN AUTOMOBILE LEIPZIG Mit Druck zum Tarifvertrag

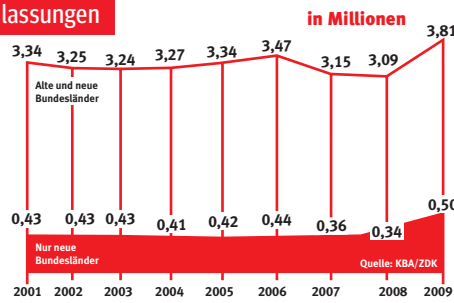
Für die rund 370 Arbeitnehmer/-innen von Volkswagen Automobile Leipzig wird es demnächst einen Haustarifvertrag geben. Das konnten IG Metall und Betriebsrat mit der Geschäftsleitung vereinbaren. Mit »guten Worten« und »hehren moralischen Ansprüchen« der Arbeitgeber wollten sich die Beschäftigten nicht länger abspesen lassen, zumal die Firma wirtschaftlich außerordentlich gut da steht.

»Wir konnten den Kollegen in mehreren offenen Mitgliederversammlungen vermitteln, dass wir tariflich aber nur etwas durchsetzen können, wenn die IG Metall im Betrieb gestärkt wird«, sagt der Betriebsratsvorsitzende Mike Riemann. Inzwischen sei die Mitgliederzahl verdreifacht worden – und das in allen Bereichen. »Als die Geschäftsleitung dann spürte, dass wir sogar einen Warnstreik vorbereiteten, hat sie sich bewegt. Und wir konnten erste Eckpunkte für einen Haustarifvertrag vereinbaren«, berichtet Riemann. Abgesehen von Chemnitz sind nun alle VW-Retail-Standorte tarifgebunden.

»Große Sicherheit bei unseren Aktionen, der Mitgliederwerbung und den Verhandlungen bot uns die IG Metall Leipzig«, lobt Riemann. Außerdem gab es die Solidarität der anderen Standorte. Besonders freuten sich die Leipziger VW-ler über die Glückwünsche, die der Betriebsrat der VW AG ihnen geschickt hat. ■

Kfz-Handwerk 2009: Rekordhöhe bei den PKW-Zulassungen

Mehr als jedes zehnte Fahrzeug, das für die staatlich finanzierte Abwrackprämie in Frage gekommen wäre, wurde verschrottet und aus dem Verkehr gezogen: insgesamt rund zwei Millionen Autos. Das bescherte dem Kfz-Gewerbe die Rekordhöhe von 3,81 Millionen Neuzulassungen. Wie nutzt die Branche diesen Boom? ■



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.: 11-27770

MP-CAR-MOBIL INSOLVENT Tarifbindung bedroht

Das Autohaus Sölter aus Neustadt und Wunstorf in Niedersachsen will die Standorte Stadthagen (VW/Audi) und Bückeburg der insolventen mp-car-mobil übernehmen, wenn die 85 Beschäftigten auf ihre tariflichen Rechte verzichten.

Der potenzielle Käufer verlangt von den Arbeitnehmern, dass sie 40 statt 36 Stunden in der Woche – ohne Lohnausgleich – arbeiten sowie bis einschließlich 2013 auf das Urlaubs- und Weihnachtsgeld verzichten. Dann würde er bis 2013 auf betriebsbedingte Kündigungen verzichten. Eine Tarifbindung käme für Sölter nicht in Betracht. Zudem werden die Betriebsräte massiv unter Druck gesetzt. Ihnen wird nahegelegt, ihre Mandate niederzulegen.

Betriebsrat und IG Metall lehnen dieses unzumutbare Ansinnen ab und weigern sich, unter diesen Vorzeichen über einen Interessenausgleich und Sozialplan zu verhandeln. „Dieser Haltung haben die Beschäftigten während einer Betriebsversammlung mehrheitlich mit Beifall zugestimmt“, sagt IG Metall-Sekretär Herbert Hahn von der Verwaltungsstelle Nienburg-Stadthagen. ■

PIT-STOP AN PV AUTOMOTIVE VERKAUFT Arbeitnehmerrechte gefährdet

PV Automotive aus Essen hat Mitte Juli die Werkstatt-Kette Pit-Stop gekauft, die bisher der Fondsgesellschaft BluO gehörte. Der neue Eigentümer erwägt, die Pit-Stop-Filialen in selbstständige Franchise-Betriebe umzuwandeln. »Damit besteht die akute Gefahr, dass Rechte von Arbeitnehmern und Betriebsräten ausgehebelt werden«, sagt Joachim Leidig, der für die IG Metall den Gesamtbetriebsrat (GBR) von Pit-Stop-Autoservice betreut. Dirk Kluge, GBR-Vorsitzender, erläutert: »Werden die rund 400 Filialen, in denen bisher jeweils drei bis vier Kollegen arbeiten, selbstständig, können keine Betriebsräte mehr gewählt werden. Und Arbeitnehmerrechte – wie der Kündigungsschutz – greifen dann auch nicht.« PV Automotive überlegt, Filialen auch den derzeitigen Mitarbeitern zur Übernahme anzubieten. »Das würde bedeuten, das Risiko voll auf die Beschäftigten abzuwälzen«, erklärt Leidig.



Für die Beschäftigten wäre es hart, wenn Pit-Stop als Unternehmen zerschlagen werden würde. Ihnen ist es gemeinsam mit der IG Metall in den letzten drei Jahren gelungen, den Arbeitnehmerschutz deutlich zu stärken. So sind in 20 von 21 Unternehmensbezirken und in der Zentrale in Heusenstamm (Frankfurt/M.) erstmals Betriebsräte gewählt worden. Widerrechtlich wird den Arbeitnehmern bei Pit-Stop seit Juli der Bonus vorenthalten. Sie verlieren damit monatlich rund 300 Euro. PV Automotive – Hauptgläubiger bei Pit-Stop – existiert seit 1922 in der vierten Generation als Familienunternehmen. Der Essener Großhändler verkauft Autoersatzteile und Werkstattaufrüstungen. Er bietet freien Werkstätten auch Dienstleistungen an – Finanzierung, Mitarbeiterqualifizierung, Marketing usw. ■

AUF DEN PUNKT

AUSBILDUNGSVERGÜTUNG

Kfz-ler unterbezahlt

81 Prozent der Kfz-Mechatroniker beurteilen ihre Ausbildungsvergütung als zu niedrig. Noch unzufriedener sind Medizinische Fachangestellte und Friseure. Das geht aus der Studie »Ausbildung aus Sicht der Auszubildenden« des Bundesinstituts für Berufsbildung hervor. Befragt wurden rund 6000 Azubis aus dem zweiten Ausbildungsjahr in 15 stark besetzten Berufen.

Laut der Studie verdient der Kfz-Mechatroniker 443 Euro monatlich. Im Gesamtranking bewegt er sich im Mittelfeld. Die von den Betrieben in den verschiedenen Branchen gezahlten Ausbildungsvergütungen variieren zwischen 300 und 700 Euro netto. Die »Spitzenverdiener«, Bankkaufleute und Industriemechaniker, sind mehrheitlich mit ihrer Bezahlung zufrieden. Wie viel »eigenes Geld« die Jugendlichen verdienen können, beeinflusst oftmals ihre Berufswahl. ■

SERVICE

BILANZ: PROJEKT HANDWERKSKONZERNE

Stärkere Arbeitnehmerrechte, neue Betriebsräte und mehr Mitglieder: Das Projekt Handwerkskonzerne hat die Bilanz seiner Arbeit – vorwiegend im Kfz-Gewerbe – vorgelegt. Unter dem Titel „Netzwerke knüpfen – für die Zukunft lernen“ ist eine Broschüre mit vielen praktischen Beispielen erschienen.

► Bestellungen: mechthild.schaller@igmetall.de



... Aufgeschnappt

» Es können oft keine geeigneten Bewerber gefunden werden, weil es bei vielen Jugendlichen an der Ausbildungsreife mangelt. (...) Viele Schulabgänger können nicht mehr richtig lesen, schreiben und rechnen.«

Stefan Bresser, Geschäftsführer der Kreishandwerkerschaft Mönchengladbach