



IGM **R**egional

Zeitung für die Region Stuttgart · E 45481/Nr. 1

März 2001

Böblingen · Esslingen · Göppingen · Ludwigsburg · Stuttgart · Waiblingen

► **Befristete Arbeitsverhältnisse:**

Verschiebepbahnhof zwischen Porsche und Daimler-Chrysler?

IG Metall verlangte Gesetzesänderung

In der Region Stuttgart bahnt sich ein Skandal um befristete Arbeitsverträge an: „Die IG Metall hat Hinweise darauf, daß Firmen wie Porsche und Daimler-Chrysler Befristete von einer Firma zur anderen schieben, um die neuen gesetzlichen Regelungen zu umgehen.“ Dies berichtet Jürgen Stamm, der Erste Bevollmächtigte der IG Metall in Stuttgart. Porsche-Betriebsratsvorsitzender Uwe Hück hat darüber jüngst auch mit Kanzler Gerhard Schröder gesprochen.

„Gruß Gott, ich bin von der Personalabteilung von Daimler-Chrysler. Sie könnten bei uns kurzfristig einen Job bekommen.“ So meldete sich kürzlich Adolf Rauh (Name geändert) bei einem Facharbeiter, der bei Porsche befristet beschäftigt ist. „Dies ist kein Einzelfall“, sagt Betriebsrat Uwe Hück. „Wir haben Befristete, die früher befristet bei Daimler gearbeitet haben: Und bei Daimler arbeiten ehemalige Porsche-Kollegen.“ Der Betriebsrat befürchtet, „daß es jetzt zu einem regelrechten Verschiebepbahnhof zwischen den beiden Firmen und möglicherweise auch weiteren Unternehmen kommt.“ Denn mit der Änderung der gesetzlichen Grundlage für befristete Arbeitsverhältnisse ist es nicht mehr möglich, länger als zwei Jahre im selben Betrieb befristet zu arbeiten.

Besonders schlimm, so der zuständige Porsche Betriebsrat Gerd Aldinger, ist die Situation in der Mechanischen Fertigung und im Motorenbau: „Hier haben 36 beziehungsweise 40 Prozent der Produktionsarbeiter befristete Verträge.“ Einige arbeiten bereits seit fünf Jahren bei Porsche, hätten Anspruch auf ein 13. Monatsentgelt, Betriebsrente und sonstige Sozialleistungen.

„Wenn Porsche sie jetzt nicht in ein festes Arbeitsverhältnis übernimmt“, so Aldinger, „dürfen sie hier nie wieder arbeiten“. Uwe Hück: „Dies ist ein sozialer Sprengstoff erster Güte.“ Häufig müßten sogar die Befristeten vor Ablauf ihres Vertrags ihre eigenen Nachfolger einlernen.

Stuttgarts IG Metall-Bevollmächtigter Jürgen Stamm will alles versuchen, „um einen Austausch von befristet beschäftigten Arbeitern in der Region zu verhindern.“ Dies gelte für die betriebliche, aber auch für die parlamentarische Ebene. Stamm, Daimler-Betriebsrat Helmut Lense und IG Metall-Betriebsrat Berthold Huber hatten darüber bereits Ende des vergangenen Jahres mit Bundeskanzler gesprochen. Damals hatte Schröder angedeutet, man könne das Befristungsunwesen über eine Änderung im Betriebsverfassungsgesetzes eindämmen. Doch nach dem jetzt vorliegenden Entwurf der Bundesregierung kann ein Betriebsrat eine befristete Einstellung weiterhin auch dann nicht ablehnen, wenn die Befristung nicht sachlich begründet ist. „Im Falle eines Mutterschaftsurlaubs zum Beispiel, soll es weiter möglich sein, Leute befristet einzustellen“, sagt Jürgen Stamm. Doch die Befristung dürfe nicht zur Regel werden.

Porsche-Betriebsrat Hück hat über den drohenden Verschiebepbahnhof von Befristeten auch mit Gerhard Schröder bei dessen jüngstem Besuch im Porsche-Werk in Stuttgart-Zuffenhausen gesprochen. Schröder versprach ihm, darüber nachzudenken. Die entsprechende Passage im Betriebsverfassungsgesetz wolle er aber nicht ändern. Die Unternehmer hätten ge-

droht, sonst eine halbe Million Leute auf die Straße zu setzen.

Uwe Hück und Jürgen Stamm halten dies für einen plumpen Erpressungsversuch. Jetzt wollen sie verstärkt auf das Gesetzgebungsverfahren Einfluß nehmen, denn schließlich entscheide nicht die Regierung, sondern das Parlament über das neue Gesetz.



Gerhard Schröder und Uwe Hück
Der Bundeskanzler und der Porsche Betriebsratsvorsitzende

► **Seite 2**
Offene Fragen zu „Stuttgart 21“

► **Seite 3**
Diesel mit Partikelfilter

► **Seite 4**
6.500 Lehrstellen fehlen

► **Seite 5**
Notstand an Berufsschulen

► **Seite 6**
Daimler: Defizite bei der Weiterbildung

► **Seite 7**
Mit der Brennstoffzelle zum Arbeitsplatz

Woher sollen die *Arbeitsplätze* kommen?

Die Diskussion um „Stuttgart 21“ ist in eine neue Phase getreten. Doch die alten Fragen, die in dieser Zeitung bereits 1997 gestellt wurden, sind immer noch nicht beantwortet. Dieter Knauß, der Sprecher der IG Metall in der Region Stuttgart, appelliert deshalb an die Entscheidungsträger in der Politik, „sich endlich auch den struktur- und arbeitsplatzpolitischen Fragen des Projekts anzunehmen, denn die einstigen Arbeitsplatzprognosen waren völlig unseriös“. 24.000 neue Arbeitsplätze auf dem heutigen Stuttgarter Bahnareal wurden vor einigen Jahren noch versprochen, um das Milliarden-Projekt dem Publikum schmackhaft zu machen. Die Zahl geistert noch heute durch die Medien. Tatsache ist jedoch, daß dies ein völlig haltloses Versprechen war. Die Zahl 24.000 bezog sich nur auf die Gebäudedeckflächen, die dann für Büros genutzt werden könnten.



Dieter Knauß
IGM-Regionalsprecher

Die IG Metall hatte deshalb ein Konzept für die Entwicklung von Arbeitsplätzen gefordert und wurde dabei auch vom Stuttgarter IMU-Institut unterstützt. „Die Frage ist nicht, wie begründen wir „Stuttgart 21“, sondern wie und wohin soll sich die Region Stuttgart entwickeln“, erklärte Frank Iwer 1997 in einem Interview mit IGM-Regional. Erst dann könne geklärt werden, ob und unter welchen Voraussetzungen „Stuttgart 21“ dazu einen Beitrag leisten kann.

Die Diskussion über diese Fragen, so IGM-Sprecher Knauß, wird bis heute nicht geführt. Niemand konnte bisher schlüssig erklären, ob es überhaupt realistisch ist, in der Region 24.000 zusätzliche Arbeitsplätze in den Dienstleistungsbranchen zu bekommen. Niemand hat untersucht, welche Branchen Bedarf hätten, für welche Branchen Stuttgart überhaupt interessant sein könnte und welches Umfeld dann geschaffen werden müßte. Knauß: „Wenn dies alles dem Zufall beziehungsweise irgendwelchen privaten Projektentwicklern überlassen wird, dann hätten wir eine wichtige Chance veran, denn diese Investoren

interessieren sich nicht für eine sinnvolle und nachhaltige Stadtentwicklung, sondern für das schnelle Geld.“ Ob „Stuttgart 21“ gebaut wird, ist trotz aller Durchbruch-Parolen weiter unklar. Norbert Hansen, der Vorsitzende der Eisenbahnergewerkschaft Transnet, will das Projekt im Aufsichtsrat ablehnen, wenn die Wirtschaftlichkeit nicht eindeutig nachgewiesen ist. Falls der Aufsichtsrat der Bahn „Stuttgart 21“ in zwei Jahren tatsächlich beschließen wird, wird die Stadt Stuttgart einen Großteil des Bahngeländes erwerben. Damit, so Dieter Knauß, „bekommt die Stadt eine große Chance, denn sie könnte die Entwicklung des neuen Stadtteils maßgeblich beeinflussen. Vorausgesetzt sie hat dann noch das nötige Geld.“

zwangsarbeit

Noch immer weigern sich auch viele Firmen aus der Region Stuttgart, Geld für den Entschädigungsfonds für ehemalige NS-Zwangsarbeiter bereitzustellen. Zum Beispiel die *Rems-Werke* aus Waiblingen, die selbst nachweislich von der Zwangsarbeit profitiert haben. Auch *Kolb & Schüle* in Kirchheim zählt immer noch zu den Verweigerern. Erfreulich ist es deshalb, daß Manager wie der Porsche-Chef *Wendelin Wiedeking* die Verweigerer in einem Interview mit der Stuttgarter Zeitung dazu aufruft, „unseren moralischen Verpflichtungen nachzukommen, die aus unserer Vergangenheit resultieren“. Verschwiegen hat Wiedeking allerdings, daß er sich selbst lange Zeit geweigert hatte. Ehrlicher scheint mir da das Zugeständnis von *Hans Georg Braun*, dem Nachfolger von *Hans Peter Stihl* an der Spitze des DIHT. Braun sagte bei seiner Amtsübernahme, die Wirtschaft habe die Zwangsarbeit lange verdrängt, „weil wir uns schuldig fühlten“.

Dieter Knauß

lohnsteuerberatung

Die IG-Metall bietet ihren Mitgliedern auch in diesem Jahr eine Lohnsteuerberatung an. Die Beratung beinhaltet die Erstellung der Steuererklärung sowie eine Mitteilung über den zu erwartenden Erstattungs- bzw. Nachzahlungsbetrag. Informationen - auch über die Kosten - gibt es in den IG Metall-Büros. Telefonnummern siehe Seite 8. Hier die Beratungsadressen und die Sprechzeiten bis Ende April. Weitere Termine können in den IGM-Büros erfragt werden.

Esslingen: Gewerkschaftshaus, Julius-Motteler-Straße 12: 12. und 26. März, 9. und 23. April
Ludwigsburg: Gewerkschaftshaus, Schwieberdinger Straße 71: 15., 22., 29. März 5., 12., 19., 26. April
Sindelfingen: IG Metall-Haus, Gartenstraße 10: 14., 21., 28. März 4., 11., 18., 25. April
Stuttgart: Gewerkschaftshaus, Willi-Bleicher-Straße 20: 9., 13., 16., 20., 23., 27., 30. März 3., 6., 10., 20., 24., 27. April

BERUFSFORTBILDUNGSWERK

GEMEINNÜTZIGE BILDUNGSEINRICHTUNG DES DGB GmbH (bfw)

Kleemannstraße 8 · 70372 Stuttgart · Telefon (0711) 5 53 88-27/29



Beginn: Frühjahr 2001
Herbst: 2001
Informieren Sie sich!
Mo. - Do. 9.00 - 12.00
13.00 - 17.00
Fr. 9.00 - 12.00

Sie wollen Ihren Facharbeiterabschluß nachholen?
Wir bereiten Sie in ca. 18 Monaten auf die Externenprüfung vor der IHK vor:

- **Facharbeiter Metall (B.: 8.10.2001)**
Sie sind bereits Facharbeiter und wollen sich qualifizieren?
In ca. 2 ½ Jahren bereiten wir Sie auf die IHK-Prüfung vor zum
- **Industriemeister Metall (B.: 13.03.2001)**
Chemie/Elektro (B.: 13.03.2001)
Als Facharbeiter oder Kauffrau/-mann können Sie sich weiterbilden zur/zum
- **Technischen Fachwirt/in (B.: 24.04.2001)**
Als Meister, Ingenieur bzw. Techniker können Sie sich weiterbilden zur/zum
- **Technischen Betriebswirt/-in (B.: 23.04.2001)**

Rufen Sie uns an. Wir informieren Sie gerne!

Anzeige

Überholt Peugeot Daimler beim Diesel?

Franzosen bringen den ersten serienmäßigen Rußfilter

Setzt die deutsche Automobilindustrie ihre Position bei den Diesel-Fahrzeugen aufs Spiel? Während Peugeot mit dem neuen 607er den ersten Diesel serienmäßig mit einer modernen Partikelfiltertechnologie auf den Markt gebracht hat, leugnet der Verband der deutschen Automobilindustrie immer noch die Schädlichkeit der Rußpartikel.

Im Olympiajahr 1936 gab es auf der Berliner Automobilausstellung eine Sensation, den Mercedes 260 D, den ersten serienmäßig produzierten Diesel-Personenwagen der Welt. Der Beginn einer langen Erfolgsgeschichte, an der die Region Stuttgart mit den Firmen Daimler und Bosch wesentlich beteiligt war. Immer wieder haben die beiden Unternehmen technische Spitzenprodukte auf den Markt gebracht. Der Diesel ist heute selbst in der S-Klasse eine Selbstverständlichkeit; im S 400 CDI, dem leistungsstärksten Diesel-Pkw der Welt, zeigt er Tugenden, die man noch vor 20 Jahren nicht für möglich gehalten hätte.

Der Bosch-Konzern ist als Diesel-Zulieferer weltweit führend und kommt derzeit mit der Produktion nicht nach. Und der Diesel boomt weiter. Nach der jüngsten Studie des Dea-Konzerns soll der Anteil der Dieselfahrzeuge in Deutschland von derzeit 14 im Jahr 2020 auf 34 Prozent steigen.

„Dieser Markt ist auch und gerade für die Region Stuttgart und ihre Arbeitsplätze wichtig“, sagt Dieter Knauß. „Deshalb sind wir sicher, daß sich auch Daimler in der Partikelfrage bald positionieren wird.“ Bisher ist man in Stuttgart-Untertürkheim noch unschlüssig. Priorität haben zunächst andere Lösungen. Entwicklungschef Manfred Fortnagel erklärte: „Partikelfilter sind bei uns genauso auf den Prüfständen; nur haben wir noch keine endgültige Entscheidung getroffen, ob wir den Weg über Partikelfilter gehen oder über innermotorische Maßnahmen.“ Prinzipiell wolle Daimler-Chrysler Schadstoffe gar nicht erst entstehen lassen. So könne eine



Der Mercedes 260 D, der erste serienmäßig produzierte Diesel-Personenwagen der Welt

aufwendige Nachbehandlung vermieden werden, heißt es in einer Pressemitteilung aus der Konzernzentrale. Parallel dazu verfolge man die Entwicklung von Nachbehandlungstechnologien wie zum Beispiel die des Partikelfilters. Ein Filtersystem führe aber zu einem deutlich erhöhten Wartungsaufwand und zu einem größeren Kraftstoffverbrauch.

IGM-Regional hatte bereits im vergangenen Jahr darüber berichtet, daß Peugeot und Renault in ihre Dieselfahrzeuge bald serienmäßig Partikelfilter einbauen will. In den Folgemonaten hat das Thema immer wieder für Schlagzeilen gesorgt. Die ADAC-Motorwelt testete den „Sauber-Zauber“ von Peugeot und war sehr zufrieden. Das Umweltbundesamt sprach von einem technologischen Quantensprung. Und das SWR-Fernsehmagazin Saldo kritisierte die Sturheit der deutschen Hersteller: In diesem Zusammenhang erinnerte SWR-Redakteur Wolfgang Wirtz-Nentwig an den Kampf gegen den Katalysator: „Damals hieß es auf Lobby-Ebene auch: Bringt doch nichts für die Umwelt, geht nicht, wollen wir nicht. Als diese Linie nicht mehr zu halten war, ging es plötzlich doch.“

Die Beseitigung der Rußemission im Straßenverkehrs ist dringend erforderlich. In Großstädten wie Stuttgart werden bereits radikale Maßnahmen gegen die extrem hohen Rußwerte gefordert, denn der vom Ländeaus-

schuß für Immissionsschutz festgelegte Grenzwert von 1,5 Mikrogramm pro Kubikmeter wird in der Landeshauptstadt um ein vielfaches überschritten.

Die Partikel, die bei der Verbrennung in traditionellen Dieselmotoren entstehen, stehen im übrigen nicht nur im Verdacht, krebserregend zu sein. Langzeitstudien in den USA und in Deutschland belegen mehr Atemwegs- sowie Lungen- und Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Wer in belasteten Gebieten lebt, habe eine

um ein Jahr geringere Lebenserwartung als

ein Mensch, der in einem Reinluftgebiet wohnt. Mit verantwortlich für die schlimme Wirkung des Partikelaustrittes sind nach

motortechnik



Peugeot 607, das erste Dieselmodell mit serienmäßigem Rußfilter

neuer Forschungen die feinen und ultrafeinen Partikel, denn sie sind lungengängig, können sich in der Lunge einnisten und von dort aus in alle Organe wandern. Moderne Dieselmotoren setzen zwar eine deutlich geringere Partikelmasse frei, jedoch mehr Kleinstpartikel. So jedenfalls neuere Studien, die allerdings vom europäischen Herstellerverband der Automobilindustrie bestritten werden. Auch Manfred Fortnagel von Daimler-Chrysler spricht von einer „Fehlbewertung“. Die Studien seien mittlerweile durch andere Studien widerlegt worden.



► **Region Stuttgart:** Trotz Facharbeitermangel zu wenig Ausbildungsplätze

6.500 Lehrstellen fehlen

Zahl der Schulabgänger steigt weiter an

In der Region Stuttgart müßten bis zum Jahr 2007 allein wegen der steigenden Zahl der Schulabgänger rund 6.000 zusätzliche Ausbildungsplätze bereitgestellt werden. Dabei fehlen jetzt schon 6.500 Lehrstellen. Der Notstand ist vorprogrammiert, wenn sich die Ausbildungsbetriebe weiterhin ihrer Verantwortung entziehen. Denn bereits seit Anfang der 90er Jahre gibt es viel zu wenig Lehrstellen. Der derzeitige Facharbeitermangel ist das Resultat der Ausbildungsverweigerung der Wirtschaft in den 90er Jahren.

Die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge in der Region Stuttgart erhöhte sich im Jahr 2000 um 1,7 Prozent. Doch damit wurde gerade der Rückgang von 1999 ausgeglichen. Im Kreis Göppingen ist nicht einmal dies gelungen. Hier gab es 2000 ein Minus von zwei Prozent. Dabei fordern Experten ein Lehrstellenangebot, das weit über der Zahl der Bewerber liegen

sollte. „Um den Jugendlichen eine Auswahl zu ermöglichen, müßten wir ein Überangebot von 12,5 Prozent haben“, sagt Hans Lambacher von der Abteilung Bildung des DGB-Landesbezirks. „Davon ging auch das Ausbildungsplatzförderungsgesetz aus, doch von einem Überangebot können wir leider nur träumen.“ Wie hoch der derzeitige Lehrstellenbedarf allein im Kreis Ludwigsburg ist, zeigt eine Studie, die Axel Biegert für die IG Metall erstellt hat. Der Kölner Volkswirtschaft-Student errechnete einen Mindestbedarf von 3.800 Ausbildungsplätzen. Biegert zählt zu den rund 2.800 bestehenden Ausbildungsplätzen noch rund 1.000 weitere hinzu, nämlich die Zahl der Teilnehmer an Programmen wie „Jump“ oder an berufsvorbereitenden Maßnahmen. So gerechnet liegt der Bedarf an Lehrstellen im Kreis Ludwigsburg bei mehr als einem Drittel über dem bestehenden Angebot.

Auf die Region Stuttgart hochgerechnet bedeutet dies, daß derzeit 6.500 Ausbildungsplätze fehlen. Wenn man die steigenden Schulabgängerzahlen dazurechnet, müßten bis zum Jahr 2007 rund 12.500 zusätzliche Ausbildungsplätze geschaffen werden. Und dies bei einem Ist-Stand von 18.500.

„Mitte der 80er Jahre lag die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge pro Jahr noch bei 26.000“, erinnert sich Hans Lambacher. Seitdem hat die Region rund ein Drittel ihrer Ausbildungsplätze verloren. Nur der Rems-Murr-Kreis schneidet etwas besser ab. Die Industrie hat seit 1984 ein Fünftel der Ausbildungsplätze abgebaut, das Handwerk die Hälfte. Lambacher fordert die Verantwortlichen in Wirtschaft und Politik auf, „endlich aufzuwachen, denn wir müssen auch der kommenden Ausbildungsgeneration gerechte Chancen für ein erfolgreiches Berufsleben bieten.“

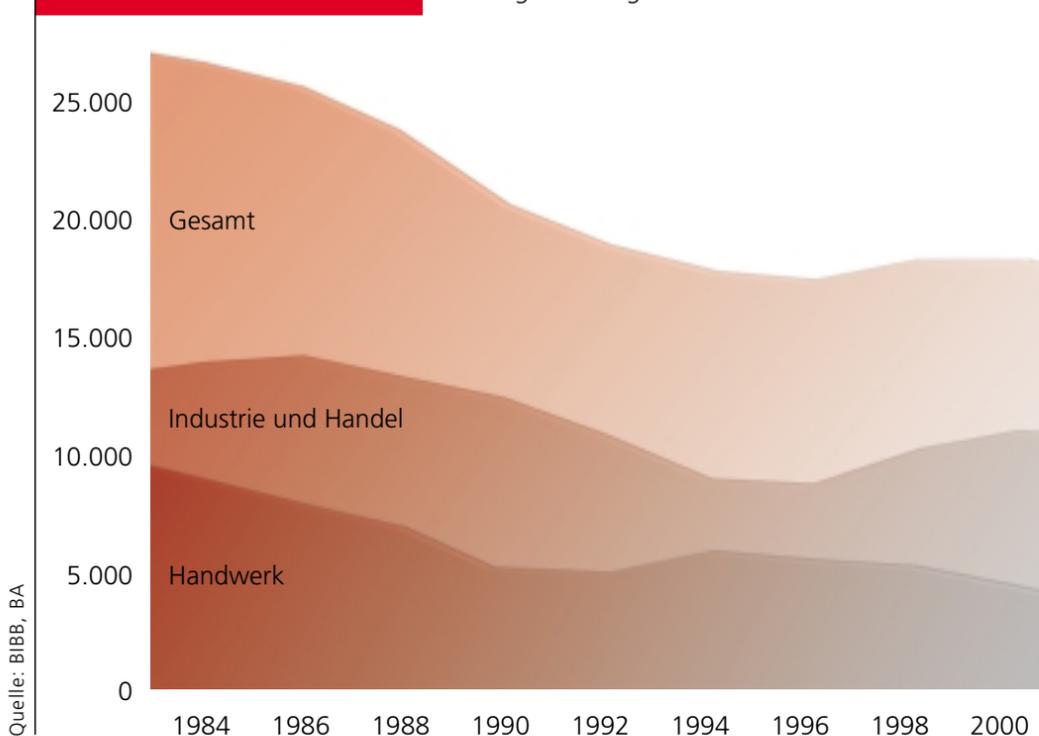
zuschuß aus berlin

„Geldsegen für berufliche Schulen“, titelte die Stuttgarter Zeitung, denn die Stuttgarter Berufsschulen werden im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms der Bundesregierung drei Millionen Mark bekommen. „Viel zu wenig“, sagt dagegen die Stuttgarter IG Metall-Jugendsekretärin Susanne Thomas, denn die Berufsschulen seien seit Jahren vernachlässigt worden. Thomas fordert deshalb die Landesregierung auf, diesen Betrag kurzfristig mindestens zu verdoppeln, denn schließlich sei die Berufsausbildung Ländersache. Außerdem solle die Regierung die Senkung des Sachkostenzuschusses für die Berufsschulen zurücknehmen.

Mit dem von der Bundesregierung zur Verfügung gestellten Geld können die Schulen dringend benötigte Computer, Server und die entsprechende Software samt Infrastruktur erwerben.

Aus dem Topf erhalten neben Stuttgart auch die anderen Berufsschulen der Region einen Zuschuß: die Kreise Böblingen und Ludwigsburg jeweils eine Million Mark, Esslingen 1,1, Göppingen und der Rems-Murr-Kreis jeweils 0,9 Millionen Mark.

Lehrstellenbilanz der Region Stuttgart



Notstand an den Berufsschulen

11.000 Pflichtunterrichtsstunden fallen aus

Im Oberschulamtsbezirk Stuttgart fehlen mehrere hundert Berufsschullehrer. Rund 11.000 Pflichtunterrichtsstunden fallen in diesem Schuljahr aus. Dazu kommt Unterrichtsausfall wegen Krankheit, Mutterschaft oder Fortbildung. Insgesamt haben die Berufsschüler so ein Fünftel weniger Unterricht als vorgesehen. Am schlimmsten sind die zehn Prozent der Schüler dran, die statt 13 nur neun Unterrichtsstunden bekommen oder noch weniger. Dazu kommt, daß die Ausstattung vieler Berufsschulen schlecht ist. Die Unterrichtsmethoden und Inhalte sind häufig veraltet.

„Dies ist ein echter Notstand“, sagt Cynphia Jakupovic, die bei der Schwabengarage in Stuttgart arbeitet. „Bei uns sind so viele Stunden ausgefallen, daß ein Teil des Stoffes gar nicht unterrichtet wurde, der für die Prüfung nötig war“, berichtet die Automobilkauffrau, die im Januar ihre Prüfung gemacht hat. Ähnlich beurteilt York Wichardt den Berufsschulunterricht in Ludwigsburg. Der Jugendvertreter von *Hüller-Hille* hat Unterrichtsstunden erlebt, bei denen der Lehrer Aufgaben verteilt hat und dann das Klassenzimmer verlassen hat, um eine andere Klasse zu unterrichten.

Besonders schlimm waren noch bis vor kurzem die Zustände an der Friedrich-Ebert-Berufsschule in Esslingen. Der Ausbildungsleiter der Esslinger *Indexwerke*, Helmut Zimmer, hatte gegenüber der Schule und dem Oberschulamt immer wieder die „katastrophalen“ Auswirkungen des Unterrichtsausfalls geschildert und Abhilfe gefordert. Betroffen war unter anderem der Ausbildungsgang Industrieelektronik. Zeitweise ist die Hälfte des Technologieunterrichts ausgefallen. Auch die Ausbilder der Firmen *Bosch* in Wernau, *Festo* und *Hahn & Tessky* in Esslingen sowie *Thyssen* Aufzugswerke in Neuhausen beschwerten sich. Doch getan hat sich nichts. Erst als der Fall an die Öffentlichkeit kam, wurde das Kultusministerium aktiv. Mittlerweile hat die Schule zumindest drei neue Lehrer bekommen.

„Wir haben in den Berufsschulen in der Region Stuttgart im Vergleich zu den anderen Schulen mit Abstand die größten Defizite in der Unterrichtsversorgung“, bestätigt Kurz Hiltl von der Gewerkschaft Erziehung und Wissenschaft (GEW) die Klagen der Lehrlinge und ihrer Ausbilder. Schon vor Jahren habe die GEW Neueinstellungen gefordert und auf den Notstand hingewiesen, der mit der jetzt anstehenden Pensionierungswelle droht. „Doch die Landesregierung hat sich



nie dafür interessiert“, berichtet der Stuttgarter Berufsschullehrer.

Jetzt ist die Not groß, denn 40 Prozent der Berufsschullehrer werden in den nächsten acht Jahren in Rente gehen. Doch die Zahl der Studenten und Referendare, die an ihre Stelle treten könnten, ist viel zu gering. Angesichts der miserablen Bezahlung wird ein Teil ohnehin in die Wirtschaft wechseln. Trotzdem hat die Landesregierung die Referendarbesoldung um bis zu 25 Prozent gekürzt. So bekommt ein Referendar heute so viel Geld wie mancher Lehrling im dritten Lehrjahr.

Die Qualität des Berufsschulunterrichts ist häufig schlecht. Dies ergab eine Befragung der IG Metall. Viele Lehrer, so Cynphia Jakupovic, „sind total überfordert gewesen, denn in unserem Fall mußten sie auch noch Unterricht für ein neues Berufsbild halten und wurden darauf nicht vorbereitet“.

Die Lehrinhalte sind nicht selten veraltet, berichtet Helmut Katzenberger, der bei *Allgaier* in Uhingen lernt. Der angehende Werkzeugmechaniker hat den Eindruck, „daß ein Teil der Lehrer gar nicht die Sprache spricht, die wir sprechen“. Oft gebe es nur Frontalunterricht oder man müsse Folien abschreiben. Außerdem, so ergänzt Cynphia Jakupovic, sei die Ausbildung in Schule und Betrieb nicht aufeinander abgestimmt. Die junge Metalllerin fordert deshalb nicht nur mehr Lehrer, sondern auch mehr Lehrerfortbildung und eine bessere Zusammenarbeit mit den Ausbildern in den Betrieben.

Mehr Lehrer braucht

das Land:

Gewerkschaftsdemo

Mitte Februar

in Stuttgart



Cynphia Jakupovic
Jugendvertreterin der Schwabengarage

jugendtag

Unter dem Motto „Her mit dem schönen Leben“ veranstaltet die IG Metall Jugend - Region Stuttgart – am 10. März im Forum Ludwigsburg ihren Jugendtag. Mit dabei: SPEZIALITZ, DJ Sepalot, Lost Banditoz und Blessed love. Karten zum Preis von 20 Mark gibts bei den IG Metall Verwaltungsstellen (siehe Seite 8) und an der Abendkasse.



► **Betriebliche Weiterbildung:**

Nachholbedarf bei Daimler

Die Region Stuttgart ist bekannt für ihre gut ausgebildeten Beschäftigten. Doch einmal erlerntes Wissen veraltet immer schneller. Weiterbildungsprogramme im Betrieb müßten deshalb Hochkonjunktur haben. Das Gegenteil ist der Fall: Sogar Großbetriebe wie Daimler-Chrysler kümmern sich viel zu wenig um die Qualifikation ihrer Arbeiter und Angestellten.

Die Halbwertszeit des Wissens verkürzt sich immer mehr. Die Hälfte des EDV-Wissens ist bereits nach einem Jahr veraltet; im Bereich

der Technologie dauert es vier Jahre und das berufliche Fachwissen ist nach fünf Jahren zur Hälfte veraltet. Tendenz sinkend.

„Wir bekommen immer mehr elektronische Steuerungssysteme in der Produktion“, berichtet Thomas Freund, der Sprecher der IG Metall-Vertrauensleute bei Daimler in Sindelfingen. Auch An- und Ungelernte müßten künftig mit dem PC umgehen können. „Aus Bedienern von Anlagen werden Betreiber, die warten, programmieren und produzieren“, sagt Freund. Für neue Anla-

gen wie die neue Lackiererei sei deshalb Personal mit zusätzlichen Qualifikationen erforderlich.

Doch in vielen Bereichen gebe es nicht einmal einen qualifizierten Personalentwicklungsplan, berichtet Freund. Dies habe eine Befragung von 600 IG Metall-Vertrauensleuten ergeben. „Wir waren über das Umfrageergebnis selbst überrascht“, sagt Freund. „Daß Un- und Angelernte kaum weitergebildet werden, wußten wir, daß dies aber auch auf viele Facharbeiter zutrifft sowie auf Angestellte in der Produktion, war uns neu.“ Meist wird nur das Allernötigste gemacht. Und dies nicht selten in der längst überholten Form des Frontalunterrichts. Freund fordert deshalb moderne Unterrichtsmethoden, „die dem Lernverhalten von Erwachsenen angepaßt sind, die oft viele Jahre oder jahrzehntelang nicht mehr die Schulbank gedrückt haben“.



Thomas Freund
Daimler-Chrysler-Betriebsrat

Gesundheit pur

©HOHNHAUSEN 12/854-01



Ernährung

Bewegung



Entspannung

Junge Familie

Die neuen Gesundheitsangebote Frühjahr/Sommer 2001 sind da.



Machen Sie mit!

Wer gesund lebt, ist fit und bleibt aktiv. Unsere qualifizierten Fachkräfte bieten Ihnen individuelle Gesundheitsberatung zu Ernährung, Bewegung, Entspannung – auch für die Familie. Zu diesen Themen gibt es außerdem jede Menge attraktive Kursangebote. Ob Fitnesstraining oder Yoga – für Sie ist bestimmt der passende Kurs dabei.

Informieren Sie sich.

Die Broschüre „Gesundheitsangebote Frühjahr/Sommer 2001“ gibt's bei jeder AOK in Baden-Württemberg.



AOK Baden-Württemberg • Für Ihre Gesundheit machen wir uns stark.

www.aok.de

AOK
Die Gesundheitskasse.

Mit der *Brennstoffzelle* zum Arbeitsplatz

Vorschlag: Kostenloses Firmen-Ticket für Mettingen

Warum kann durch die DaimlerChrysler-Werke im Stuttgarter Neckartal kein Brennstoffzellen-Bus fahren? Diese Frage stellte kürzlich Betriebsrat Gerd Ratgeb. Viele Kolleginnen und Kollegen könnten damit schneller und näher an ihren Arbeitsplatz gebracht werden. Für den Konzern wäre es zugleich eine gelungene Werbung für die neue Brennstoffzellentechnologie. Da im Werksteil Mettingen ein Teil des Parkplatzes überbaut werden soll, fordert Ratgeb einen Ausgleich. Die Mettinger Kollegen, die ohne Auto zur Arbeit kommen, sollen ein kostenloses Firmenticket erhalten.

Über die Verbesserung des Verkehrs im Stuttgarter Neckartal wird seit Jahren immer wieder diskutiert. Auf Anregung des

Daimler-Betriebsrats und des Umwelt-Arbeitskreises hatte das Freiburger Öko-Institut nach einer umfassenden Befragung der Beschäftigten Verbesserungsvorschläge zusammengestellt. Doch umgesetzt wurde seither nichts.

Gespräche gibt es allerdings über eine mögliche Busverbindung zwischen dem Bad Cannstatter und dem Esslinger Bahnhof, die alle Werke erfassen soll. Die Stuttgarter Straßenbahn AG hat bereits eine Probefahrt durchgeführt. Ratgeb: „Mit dieser Verbindung könnten wir das Cannstatter Motorenwerk und die Werke Untertürkheim, Hedelfingen und Mettingen erreichen. Am besten mit einem Brennstoffzellen-Bus.“ Doch die Werkleitung hat immer noch nicht grünes Licht gegeben.

Ähnlich enttäuschend ist die Diskussion über eine finanzielle Entschädigung derjenigen, die nicht mit dem Auto zur Arbeit fahren und damit der Firma einen teuren Parkplatz ersparen. Wir wollen eine Gleichbehandlung, sagt Gerd Ratgeb.

Entsprechende Vorschläge hatten Betriebsräte bereits vor über zwei Jahren für die Kollegen in Mettingen gemacht. Da die Arbeitsbedingungen in der viel zu engen Gießerei immer unerträglicher wurden, erklärte Thomas Adler damals in IGM-Regional (Dezember/1998), daß man künftig Teile des Parkplatzes für die Gießerei nutzen solle. Dies ist jetzt beschlossene Sache. Als Ersatz für den Parkraum hatte Adler damals vorgeschlagen, „allen Mettinger Beschäftigten, die dann ohne Auto zur Arbeit kom-



Umweltfreundlich zur Arbeit: Brennstoffzellen-Bus von Daimler

men, einen Teil des Gewinns weiterzugeben, den das Werk mit der Bebauung des Platzes erzielt“.

Vorbild sollte die Bausparkasse Schwäbisch Hall sein, deren Beschäftigte mit dem Firmenausweise kostenlos mit dem Bus zur Arbeit fahren. Die Bausparkassen konnte so auf den Bau eines teuren Parkhauses verzichten.

„Doch die Werkleitung ist für intelligente Lösungen nicht offen“, kritisiert Gerd Ratgeb. Stattdessen soll jetzt in Mettingen ein Parkdeck gebaut werden.

öpnv in der region

Beim öffentlichen Nahverkehr in der Region Stuttgart verderben zu viele Köche den Brei. „Es mischen so viele Beteiligte mit“, sagt Elmar Lutz, „daß sich nur langsam etwas bewegt.“ Der verkehrspolitische Sprecher der SPD-Fraktion im Regionalparlament hofft deshalb, daß der neue Landtag der Region die gesamte Zuständigkeit übertragen wird. Seit her ist dieses Vorhaben an den CDU-Abgeordneten im Landtag gescheitert. Die CDU-Regionalpolitiker dagegen befürworten eine Kompetenzerweiterung der Region Stuttgart.

igm im internet

IGM-Regional kann auch im Internet gelesen werden:

<http://www.bw.igm.de/region-stuttgart/>

„2 Mark pro Liter Sprit? Ohne mich!“



Konkurrenzlos günstig zur Arbeit - mit dem VVS-Firmenticket.

„Seit Monaten bewegen sich die Benzinkosten mit Vollgas auf der Überholspur – aber die Bremse ich jetzt aus. Seit es in unserem Betrieb das Firmenticket gibt, bin ich auf den VVS umgestiegen. Das Firmenticket ist im Prinzip eine VVS-Jahreskarte, die durch die Sammelbestellung aller Kollegen bis zu 10% günstiger werden kann. Bei dem, was mich in letzter Zeit der Sprit kostet, hat sich das Firmenticket nach ein paar Monaten schon gelohnt! Nicht nur rein rechnerisch: Bus und Bahn sind einfach schneller, bequemer und stressfreier. Den kostbaren Sprit spare ich mir für Fahrten auf, für die ich das Auto wirklich brauche. Denn zur Rush hour in die Stadt, das muss wirklich nicht mehr sein!“

Wir beraten Sie gerne! Hotline: (07 11) 1 94 49

Vom 1. Januar an können Sie auf Ihre Jahreskarte an Samstagen, Sonn- und Feiertagen bis zu 3 Kinder oder alle eigenen Kinder (6 bis 11 Jahre) unentgeltlich mitnehmen.



Clever auf Achse

Zuliefer-Betriebe *müssen sich umstellen*

„Stuttgart 21 wird viele Dienstleister anziehen“

Seit mehreren Jahren fordert die IG Metall, daß sich der Verband Region Stuttgart um die Zulieferindustrie der Kfz-Branche kümmert. Doch das Projekt kommt nicht voran. IGM-Regional befragte zu „Stuttgart 21“ und zu anderen Themen dazu Claus Schmiedel, den Fraktionschef der SPD im Regionalparlament. Der 50jährige Ludwigsburger ist außerdem Aufsichtsrat der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart sowie wirtschaftspolitischer Sprecher der SPD im Landtag.

Warum kommt das Zuliefer-Projekt nicht beziehungsweise nur sehr mühsam voran?
Das bedauern wir selbst. Es liegt zum Teil an der bis vor kurzem noch relativ schlechten personellen Ausstattung der Wirtschaftsfördergesellschaft. Aber auch an einem Streit zwischen Wirtschaftsminister Walter Döring und der Region Stuttgart. Döring hatte angekündigt, selbst ein Zulieferprojekt zu starten, sodaß sich die Region dort anbinden wollte. Doch die Landesregierung tut nach wie vor viel zu wenig. Deshalb hat die Region ihr lange geplantes Projekt jetzt selbst in Gang gebracht. Dabei sehen wir uns im Raum Stuttgart derzeit mit zwei Herausforderungen konfrontiert, der Überkapazität in der Kfz-Branche, die im Jahre 2005 bei 40 Prozent liegen wird sowie mit neuen Antriebsaggregaten, insbesondere die Brennstoffzelle. Wenn die Zulieferbetriebe sich nicht darauf einstellen, werden wir hier tausende von Arbeitsplätzen verlieren. Leider wird dies wegen der derzeit guten Auftragslage auch in vielen Betrieben nicht ernst genommen.

Was kann getan werden?
Die Region Stuttgart nimmt bei Forschung und Entwicklung weltweit eine Spitzenposition ein. Doch die Ergebnisse dieser Arbeit müssen in den Unternehmen der Region angewandt werden, damit hier auch Produktionen und Arbeitsplätze entstehen. Um dies zu fördern, gibt das Land Bayern bis 2002 hundert Millionen Mark aus. In Baden-Württemberg wird es gerade eine Million sein.

Und was kann die Region tun?
Wir wollen die Kooperationen zwischen den Kfz-Zulieferern stärken und wir wollen dazu beitragen, daß die Firmen ihre Abhängigkeit vom Automobilbau abbauen, daß sie weitere Standbeine aufbauen. Im übrigen hat die SPD-Fraktion das Projekt „Brennstoffzelle: Produktionsstandort Region Stuttgart“ durchgesetzt. Die Region in-

vestiert dabei zehn Jahre lang 250.000 Mark. Und die Ausgangslage ist nicht schlecht, denn Daimler-Chrysler ist auf diesem Gebiet mit seinem Brennstoffzellen-Zentrum in Kirchheim-Nabern weltweit führend.

Die Umstrukturierung der Kfz-Branche wird dazu führen, daß Arbeitsplätze wegfallen, vor allem Jobs für An- und Ungelernte. Deshalb müssen wir in der Region mehr für

Qualifizierung tun. So läuft derzeit ein Projekt für gering qualifizierte Frauen, das unter anderem aus Mitteln des Europäischen Sozialfonds bezahlt wird. Ich kann mir auch Projekte für ältere Beschäftigte oder Frauen vorstellen. Nicht zuletzt angesichts des aktuellen Facharbeitermangels müssen wir dieses Beschäftigungspotential nutzen.

Doch es scheint, die Stadt Stuttgart, die Region und die Landesregierung geben ihr Geld lieber für Prestige-Projekte wie „Stuttgart 21“ und die geplante Messe auf den Fildern aus.

Zu diesen Projekten gibt es keine Alternative. Wir brauchen eine Anbindung des Flughafens und der neuen Messe an die Innenstadt. Deshalb „Stuttgart 21“. Das nützt übrigens auch dem öffentlichen Personennahverkehr.

In dieser Zeitung wurde „Stuttgart 21“ kritisch kommentiert. Vor allem Arbeitsplatzversprechungen, für die es laut IMU-Institut keinerlei Grundlage gibt.

Auf dem Gelände von „Stuttgart 21“ werden sich jede Menge Dienstleister ansiedeln, die dann über die neuen Schnelltrassen in eineinhalb Stunden in München sind, in zwei Stunden in Köln und in drei in Paris. Ohne eine schnelle Ost-West-Tangente kommen diese Unternehmen nicht nach Stuttgart. Außerdem sollten wir auf dem Gelände ein neues Regierungsviertel bauen samt der dazugehörigen Infrastruktur.

interview



Claus Schmiedel
Chef der SPD-Fraktion im Regionalparlament

Berlin-Reise zu gewinnen

Wieviele zusätzliche Lehrstellen müßten bis zum Jahr 2007 in der Region Stuttgart allein wegen der steigenden Zahl der Schulabgänger bereitgestellt werden?

Lösungswort

Bitte ausfüllen und an folgende Adresse schicken:

IG Metall · Redaktion REGIONAL
Fronackerstraße 60 · 71332 Waiblingen
Fax 0 71 51/95 26-22

► **Einsendeschluß: 31. März 2001**

| |
|---------------|
| Name, Vorname |
| Straße, Nr. |
| PLZ, Wohnort |
| Telefon |

Unter den Einsendungen mit der richtigen Antwort werden zehn Gewinner gezogen. Erster Preis: eine dreitägige **Studienfahrt nach Berlin**. Als zweiten Preis hat die **Kulturgemeinschaft** des DGB zwei Karten gestiftet – für ein Konzert, eine Ballettvorführung, einen Theater- oder Opernbesuch oder eine Kunstführung. Die übrigen Gewinner erhalten den **Ratgeber für Berufspendler**, den der **ACE** Automobil Club Europa kürzlich herausgegeben hat. Alle Gewinner werden von der IG Metall benachrichtigt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Schröder - gemeint ist der Bundeskanzler - heißt der Mann, den eine IG Metall-Delegation aus Stuttgart Ende des vergangenen Jahres in Berlin besucht hat. Schröder ist damit das Lösungswort des letzten Rätsels.

Der Gewinner der Berlinreise ist der Stuttgarter Mahle-Betriebsrat **Bernd Köppert**. Die Karten der DGB-Kulturgemeinschaft erhält Sonja Wubbe aus Stuttgart. Der ACE-Ratgeber für Berufspendler geht an Johanna Bauer in Geislingen, Manfred Bentler in Frickenhausen, Harry Bitzer in Nürtingen, Maria Fiederer in Leutenbach, Helmut Henek in Oberboihingen, Andreas Kollmann in Waldachtal, Annerose Söll in Rottenberg und Uwe Vietz in Jettingen.

rätselecke

Die örtlichen IGM-Büros
IG Metall Esslingen
Julius-Motteler-Straße 12
73728 Esslingen
Fon 0711/93 18 05-0
Fax 0711/93 18 05-34
vst.esslingen@igmetall.de

IG Metall Göppingen/Geislingen
Poststraße 14A
73033 Göppingen
Fon 07161/9 63 49-0
Fax 07161/9 63 49-49
vst.goepingen-geislingen@igmetall.de

IGM-Büro Geislingen
Burgstraße 3
73312 Geislingen
Fon 07331/95 46-0
Fax 07331/95 46-20

IG Metall Ludwigsburg
Schwieberdinger Straße 71
71636 Ludwigsburg
Fon 07141/44 46-10
Fax 07141/44 46-20
vst.ludwigsburg@igmetall.de

IG Metall Stuttgart
Sattlerstraße 1
70174 Stuttgart
Fon 0711/1 62 78-0
Fax 0711/1 62 78-49
vst.stuttgart@igmetall.de

IGM-Büro Sindelfingen/Böblingen
Gartenstraße 10
71063 Sindelfingen
Fon 07031/79 83-0
Fax 07031/79 83-30
vst.stuttgart@igmetall.de

IG Metall Waiblingen
Fronackerstraße 60
71332 Waiblingen
Fon 07151/95 26-0
Fax 07151/95 26-22
vst.waiblingen@igmetall.de