

Diese Rechtsfalle lässt sich mit einer schriftlichen Vereinbarung zur Befristung und Höhe der Vergütung vermeiden.

Der nächste Sonderfall: Besteht der Lehrling die Prüfung nicht, kann er zu Recht verlangen, dass die Ausbildungszeit bis zur nächstmöglichen Wiederholungsprüfung verlängert wird (§ 14, Abs. 3, BbiG). Einschränkung: Die einforderbare Verlängerungszeit ist auf zwölf Monate begrenzt.

Hinzu kommt: Diesen Verlängerungswunsch muss der fürs erste gescheiterte Prüfungskandidat unverzüglich (Rechtspraxis: maximal vier Wochen) kundtun. Das kann mündlich oder – ebenfalls formlos – durch schlüssiges Verhalten erfolgen. Beim mittlerweile seltenen minderjährigen Lehrling muss ein Erziehungsberechtigter einwilligen.

Dieser Rechtsanspruch gilt selbst dann, wenn zum Beispiel der Ausbildungsmeister der begründeten Ansicht ist, dass bei diesem Azubi „Hopfen und Malz“ verloren sind, er also auch die Wiederholungsprüfung nicht schaffen wird.

Tipp: Vorschriftsgemäß ist die verlängerte Lehrzeit schriftlich niederzulegen und in die Lehrlingsrolle bei der zuständigen Handwerkskammer einzutragen. Nimmt der bei der ersten Prüfung gescheiterte Kfz-Azubi nicht an der nächsten Wiederholungsprüfung teil, endet die ver-



In der dualen Berufsausbildung fällt jeder siebte Prüfungsteilnehmer durch. Besonders schlecht schnitten die Azubis im Handwerk ab: 20,3 Prozent schafften 2004 die Gesellenprüfung nicht.

gerte Lehrzeit automatisch mit dem ersten anberaumten Prüfungstag.

Aber auch ein weiterer Fall ist möglich: Weil im Kfz-Handwerk Wiederholungsprüfungen meist im Halbjahresrhythmus stattfinden, kann der Alt-Azubi, obwohl er seine Prüfung erneut versiebt hat, oft die Prüfung ein weiteres Mal als Noch-Azubi wiederholen, sollte er die Einjahresgrenze einhalten.

Weiterhin gilt: Unabhängig davon, ob eine Wiederholungsprüfung erfolgreich bestanden ist oder nicht, ist das Ausbildungsverhältnis nach Ablauf von zwölf Monaten seit Nicht-

bestehen der ersten Prüfung beendet. Bis dahin ist dem anwesenden Lehrling die zuletzt gewährte Ausbildungsvergütung weiter zu zahlen, tarifliche Veränderungen inklusive. Weiterhin gilt: Selbstverständlich hat der Ausbildungsbetrieb auch die Gebühren für die Wiederholungsprüfungen zu zahlen.

G-Prüfung bestanden? Übernahme per Arbeitsauftrag sichergestellt

Der nicht seltenen Ausübungspraxis folgt – oft übersehen – eine rechtlich bindende Vertragsautomatik: Wie

auch immer der Ex-Azubi seine Berufsausbildung beendet hat: Sobald der ehemalige Lehrling nach Eingang der Prüfungsbenachrichtigung stillschweigend oder per Weisung beschäftigt wird, kommt automatisch ein normales, unbefristetes Arbeitsverhältnis zustande. Damit gelten die gesetzlichen bzw. tariflich vereinbarten Kündigungsfristen und eine Vergütung als Facharbeiter.

Ist nach Lehrzeitende keine Weiterbeschäftigung beabsichtigt, empfiehlt sich für den Betriebsinhaber bzw. den Geschäftsführer eine rechtzeitige, ausdrückliche Erklärung, dass eine Weiterbeschäftigung nicht in Frage kommt. Bei Minderjährigen ist neben dem Betroffenen der Erziehungsberechtigte entsprechend zu informieren.

Andererseits ist der rechtzeitige Abschluss eines schriftlichen Arbeitsvertrags empfehlenswert, soll der Azubi weiter beschäftigt werden. Auch ein befristeter Arbeitsvertrag ist zulässig. Dabei ist – in diesem, unserem Rechtsstaat – zu beachten, dass die Weiterbeschäftigung frühestens sechs Monate vor Ende der Ausbildungszeit rechtlich bindend ist.

Hintergrund: Der (Ex-)Azubi soll nach Ausbildungsende seinen beruflichen Lebensweg frei gestalten können. Das sei ihm gegönnt und ist hoffentlich von weiterem beruflichem Erfolg gekrönt. Bruno Heil

Grundwissen/Lernfeld 1 Werkstattpraxis Grundlagen der Kfz-Wartung

Auszubildende im ersten Lehrjahr schauen ihrem Gesellen bei einer großen Inspektion nicht nur über die Schulter, sie führen einfachere Arbeiten auch selbst aus. Außerdem ist das genaue Beobachten wichtig, wenn ein Bericht über die Inspektion für die Berufsschule oder den Betrieb geschrieben werden soll.

Im Folgenden drucken wir den **Arbeitsbericht** des Kfz-Azubis Jean-Marie Dreesens über die große Inspektion an einem VW Transporter, Modell T4 ab.

Automobile leiden unter ständiger Abnutzung. Damit trotzdem alle Bauteile sicher und möglichst lange funktionieren, sind regelmäßige Kontrollen unabdingbar. Ein kleiner Service, bei dem beispielsweise das

Motoröl gewechselt, Bremsanlage und Stoßdämpfer kontrolliert und die Einstellung des Motors überprüft werden, sollte herstellerabhängig bei 15 000, 30 000 Kilometer oder mindestens einmal jährlich durchgeführt werden.

Neue Pkw haben deutlich längere Inspektionsintervalle bis zu 60 000 km. Dann allerdings ist gleich eine große Inspektion fällig. Dazu zählen neben den Basisarbeiten beispielsweise der Bremsflüssigkeitswechsel und der Tausch des Kraftstofffilters. Bei 90 000 oder 120 000 Kilometern ist meist der Zahnriemen fällig. Der muss bei dieser Laufleistung zwar noch nicht verschlissen sein, aber aufgrund der hohen Belastung und seiner Sicherheitsrelevanz wird er turnusgemäß gewechselt. Das

vermeidet ein späteres Reißen des verschlissenen Steuerriemens mit seinen gravierenden Folgen für den Motor. Nicht selten bedeutet ein gerissener Riemen einen totalen Motorschaden, weil die Kolben mit den Ventilen kollidieren.

Für die große zweijährige Inspektion wird im Folgenden die Wartung am Beispiel eines Volkswagen T4 beschrieben, der zum Annahmzeitpunkt vier Jahre alt war und 125 918 km gelaufen hatte. Vorgehen ist vor allem das Austauschen folgender Teile:

- ▶ Motoröl und Ölfilter,
- ▶ Bremsflüssigkeit,
- ▶ Staub- und Pollenfilter,
- ▶ Luftfilter,
- ▶ Kraftstofffilter und
- ▶ Zahnriemen.

Zu Beginn der Wartung wird das Fahrzeug zum Check der Schwingungsdämpfer und Bremsen auf einen Prüfstand gefahren. Der Reifenluftdruck (auch des Reserverads) muss den Vorgaben entsprechen. Der Ausdruck der Ergebnisse wird dem Auftragsbericht beigelegt.

Als nächster Schritt wird die Funktionsfähigkeit aller elektrischen Verbraucher kontrolliert. Anschließend wird die Frontbeleuchtung anhand eines Messgeräts korrekt ausgerichtet. Danach kommt der T4 zur Kontrolle auf die Hebebühne.

Als nächstes wird der Transporter mit dem Computer verkabelt, der mit dem Volkswagen/Audi-Netzwerk verbunden ist. Anhand der Fahrzeugidentifikationsnummer kann eine Reparaturhistorie abgefragt werden, die



Bild 1 Weil alte Bremsflüssigkeit Wasser aufgenommen hat, was den Siedepunkt senkt, sollte sie vollständig abgesaugt werden.

vorliegt, wenn der T4 regelmäßig eine VW-Werkstatt besucht hat. Der Rechner fordert nun die Eingabe aktueller Messwerte und hält eine Checkliste bereit, in der alle zu erledigenden Punkte der bevorstehenden Wartung aufgelistet sind.

Zuerst werden alle notwendigen Ersatzteile anhand der Auftragsnummer aus dem Lager geholt. Anschließend wird das Motoröl in einen Auffangbehälter abgelassen. Ist das Öl abgetropft, wird die Ölwanne nach Aufstecken eines neuen Dichtungsringes wieder verschlossen.

Nun können die Filterelemente wie Motoröl-, Pollen-, Luft- und Kraftstofffilter ersetzt und neues Motoröl eingefüllt werden. Auch der Ölstand in Getriebe und Lenkung wird geprüft. Allerdings ist hier mit keinem besonders großen Ölverlust zu rechnen, solange keine undichten Stellen vorhanden sind.

Besonders zu beachten ist die Rundum-Sichtkontrolle des Fahrzeugs. Schon beim Öffnen der Motorhaube, erst recht aber bei hochgefahrter Hebebühne sollen alle Teile auf Undichtigkeit, Spiel und Beschädigungen kontrolliert werden. Beispielsweise muss die Aufhängung der Auspuffanlage auf Festigkeit und die Anlage selbst auf kritischen Rostbefall kontrolliert werden.

Die Frostschutzmittel für die Motorkühlung und für die Scheibenwaschanlage werden geprüft. Besonders im Winter müssen die Werte zwischen -25° und -30° Celsius liegen. Das gilt erst recht, wenn das Auto in Regionen mit sehr kaltem Klima fährt.

Nach dem Abmontieren der Räder, die auf Profiltiefe, Reifendruck und Beschädigungen geprüft wurden, stellte sich heraus, dass die vorderen Bremsbeläge des T4 verschlissen waren. Vor der Montage neuer Bremsbeläge wurden die Reibflächen auf den Bremsätteln mit Schmirgelpapier und Bremsreiniger gereinigt und anschließend mit ein wenig Spezialfett geschmiert.

Der Wechsel der Bremsflüssigkeit wird mit einem speziellen Gerät durchgeführt (**Bild 1**). Dazu wird zunächst so viel Bremsflüssigkeit wie möglich abgesaugt. Danach wird das Gerät an den Bremsflüssigkeitsbehälter des Fahrzeugs angeschlossen und frische Flüssigkeit eingefüllt. Unbedingt darauf achten, dass die Bremsflüssigkeit den Herstellervorgaben (DOT 4 oder 5) entspricht.

Zum vollständigen Entfernen der alten Bremsflüssigkeit wird der Behälter in folgender Reihenfolge an die einzelnen Bremsen angeschlos-

sen: hinten rechts, hinten links, vorne rechts, vorne links. Bei jeder Bremse werden etwa 250 Milliliter durchgepumpt. Daraufhin ist die Bremsflüssigkeit komplett erneuert.

Nachdem alle Arbeiten an der Bremsanlage erledigt sind, werden die Leichtmetallräder montiert. Der Drehmomentschlüssel hilft dabei, die Räder mit dem vorgeschriebenen Drehmoment festzuziehen.

Bevor der Zahnriemen gewechselt wird, muss der Motor abgekühlt sein. Bis dahin ist Zeit genug, um anhand des Diagnose-Computers VAG 1551, der an die Elektronik des Wagens angeschlossen wird, den Fehlerspeicher der Elektronik abzufragen, die Service-Intervall-Anzeige zurückzusetzen, die Türscharniere zu schmieren und die Scheibenwischer auf Funktion zu prüfen.

Um an den Zahnriemen des Motors zu gelangen, mussten wir zuerst zwei Keilriemen lösen und die Verkleidungen des Zahnriemens an der Stirnseite des Motors sowie den Ventildeckel abmontieren.

Anschließend stellten wir die Kurbelwelle auf OT (oberer Totpunkt). Dabei helfen die Markierungen an Schwungrad und Getriebeblocke. Um auch die Nockenwelle anhand eines Spezialwerkzeugs auf die Nullmarkierung einzustellen, musste das Nockenwellenzahnrad

gelöst werden. Zuletzt wurde noch die Einspritzpumpe auf die Nullmarkierung eingestellt. Anschließend konnten die Spannrolle und somit auch der Zahnriemen abmontiert werden.

Damit der neue Zahnriemen gut aufliegt, wurden alle demontierten Teile gründlich gesäubert. Mit dem neuen Zahnriemen wurde eine neue automatische Spannrolle eingesetzt. Anschließend ist das Nockenwellenrad an der Reihe. Einspritzpumpe, Nockenwelle und Kurbelwelle wurden miteinander synchronisiert. Danach wurde die automatische Spannrolle des Zahnriemens eingestellt. Damit der Zahnriemen seine normale Laufposition findet, wurde das Kurbelwellenrad um zwei Umdrehungen gedreht. Zur Sicherheit wird die Synchronisierung noch mal überprüft. Zu guter Letzt wurden der Ventildeckel und der Keilriemen wieder montiert und die Keilriemenspannung überprüft.

Nach einer abschließenden Probefahrt befand mein Meister, dass die Wartung korrekt ausgeführt worden war und keine weiteren Mängel festzustellen waren.

Jean-Marie Dreesens

URTEILE *Ihr § Recht* Tariflicher Schutz bei Krankheit

Die Krankheit eines Arbeitnehmers kann ein wichtiger Grund für eine außerordentliche Kündigung sein. Etwa wenn feststeht, dass der Beschäftigte dauerhaft an einer Arbeitsleistung gehindert ist. Wenn in so einem Fall eine ordentliche Kündigung durch tarifliche Vereinbarungen ausgeschlossen ist, kann eine außerordentliche Kündigung mit Auslauffrist gerechtfertigt sein. Die Auslauffrist entspricht der ordentlichen Kündigungsfrist, die ohne tariflichen Kündigungsausschluss einzuhalten ist. Die Zweiwochenfrist des § 626, Absatz 2, Bürgerliches Gesetzbuch, die der Arbeitgeber bei außerordentlicher Kündigung einhalten muss, ist bei Dauererkrankung auch dann noch gewahrt, wenn die Arbeitsunfähigkeit während der letzten beiden Wochen vor Auspruch der Kündigung angehalten hat.

BAG vom 25.03.2004,

Az.: 2 AZR 399/03