

ENTWICKLUNG UND HERAUSFORDERUNGEN IN DER SAARLÄNDISCHEN INDUSTRIE |

Industrie-Arbeitsplätze müssen zukunftsorientiert gestaltet werden

Der industrielle Kern stellt weiterhin die tragende Säule der saarländischen Wirtschaft dar. Allerdings steht die Industrie im Saarland immer nachdrücklicher vor enormen Herausforderungen: Aus Arbeitnehmersicht muss das Ziel einer erfolgreichen Industriepolitik sein, die relativ gut organisierte sowie stark tarifgebundene und damit in der Regel gut entlohnte Industriearbeit an der Saar zu sichern und zu stärken. Neben Digitalisierung und Automatisierung üben vor allem die Dekarbonisierung und die notwendigen klimapolitischen Umstellungen in der Produktion Druck auf die hier handelnden Akteurinnen und Akteure aus.

• Jonas Boos

1. Bedeutung der saarländischen Industrie

1.1 Statistische Bedeutung und Entwicklung

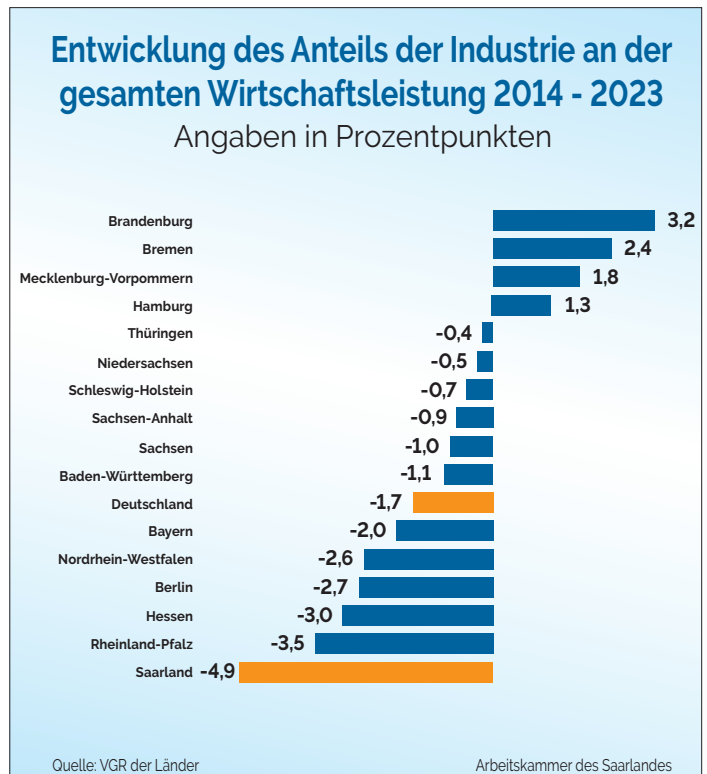
Infolge der anhaltenden Transformations- bzw. Strukturwandelprozesse ist die statistische Bedeutung der Indust-

rie in Bezug auf Wirtschaftsleistung und Beschäftigung im Saarland in den letzten Jahren bereits stark rückläufig: Im Jahr 2014 lag der Anteil des Verarbeitenden Gewerbes an der gesamten saarländischen Wirtschaftsleistung (gemessen an der Bruttowertschöpfung in jeweiligen Preisen) bei 27,7 Prozent. Im Jahr 2023 lag der Anteil der Industrie im Saarland bei lediglich

noch 22,8 Prozent (-4,9 Prozentpunkte). Zwar ging auch in vielen anderen Bundesländern die Bedeutung der Industrie zurück, allerdings nirgends so stark wie an der Saar (Bund: -1,7 Prozentpunkte).

Diese Entwicklung macht sich auch auf dem saarländischen Arbeitsmarkt bemerkbar. Zwischen 2014 und 2024 wurden knapp 11.000 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in der saarländischen Industrie abgebaut (-11,0 %, Bund: 2,0 %), sodass dort inzwischen nur noch zirka 87800 Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind (2014: 98.642 Arbeitsplätze). Insbesondere die Schlüsselindustrien an der Saar (Kfz: 22.002 Beschäftigte, Maschinenbau: 13.217 Beschäftigte und Metallgewerbe: 22.535 Beschäf-

Abbildung 1: Wirtschaftsleistung der saarländischen Industrie



tigte zum 30.06.2023) kämpfen seit Jahren mit enormen Herausforderungen.

1.2 Ökonomischer Einfluss der Industrie im Saarland

Auch wenn das saarländische Selbstverständnis „Saarland = Industrieland“ statistisch nicht mehr in der Deutlichkeit ablesbar ist wie in der Vergangenheit, darf nicht vergessen werden, dass das Saarland auf die relativ gut organisierte, stark tarifgebundene und damit in der Regel gut entlohnte Industrie angewiesen ist, von der auch viele Arbeitsplätze in anderen Wirtschaftsbereichen abhängig sind. Eine differenzierte Betrachtung der Strukturveränderung zeigt, dass der Prozess des Arbeitsplatzabbaus in der Industrie auch durch eine geringere Wertschöpfungstiefe erklärt werden kann: Viele der aus der Statistik verschwundenen Industriearbeitsplätze sind durch Ausgliederung von Tätigkeiten – insbesondere dienstleistungsnahe – aus produzierenden Unternehmen in Dienstleistungsbereiche „verlagert“ worden (Outsourcing-Effekte), ohne dass insgesamt Arbeitsplätze ab- bzw. aufgebaut wurden. Das heißt, ein beachtlicher Teil der (unternehmens-) dienstleistenden Beschäftigung ist in gewisser Hinsicht von der produzierenden Wirtschaft abhängig (siehe Abbildung 5 auf Seite 5). Immer mehr produktionsbegleitende Dienste werden fremdvergeben, wie zum Beispiel die Wartung oder Reinigung von Maschinen, welche ursprünglich im eigenen

Konzern erbracht wurden. Häufig geht es dabei auch vor allem darum, das relativ hohe Schutzniveau der Tarifverträge und höhere Entgeltniveau in der Industrie zu umgehen.

Die enorme Bedeutung bzw. die Abhängigkeit von der Industrie im Saarland zeigt sich auch über eine zweite Wirkungskette, ausgelöst durch die relativ hohen Entgeltzahlungen: Die Beschäftigten in der saarländischen Industrie bezogen im Jahr 2023 insgesamt über 4,5 Milliarden Euro an Bruttolöhnen und -gehältern – das entspricht knapp einem Viertel der gesamten Bruttolohn- und -gehaltssumme des Saarlandes. Bezogen auf vollzeitbeschäftigte Arbeitnehmende ergibt sich ein Bruttojahresverdienst von 58.557 Euro je vollzeitbeschäftigtem Industriearbeiter. Damit lagen die

Bruttoverdienste ca. 7,5 Prozent über dem saarländischen Durchschnittsverdienst. Besonders hoch fallen die Bruttoverdienste in der saarländischen Kfz-Industrie und im Maschinenbau aus. Im Dienstleistungssektor bzw. verschiedenen Dienstleistungsbereichen sind die Bruttoverdienste deutlich geringer als in der Industrie (siehe Tabelle 1 auf der nächsten Seite).

Die Beschäftigten der saarländischen Industrie haben also ein enormes Kaufkraftpotenzial. Fällt dieses an der Saar weg, wird sich dies in der gesamten saarländischen Wirtschaft, also auch in vielen Dienstleistungsbereichen oder dem Handwerk, bemerkbar machen. Die Kaufkraft der knapp 90.000 Industriebeschäftigten an der Saar ist ein entscheidender Faktor: Deutlich über 50 Prozent des Bruttoin-

Abbildung 2: Entwicklung der Beschäftigung in den saarländischen Schlüsselindustrien

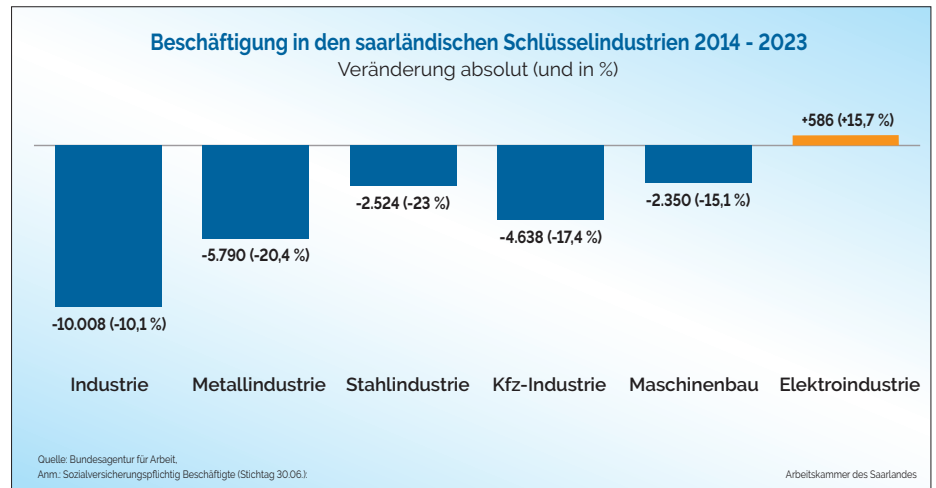
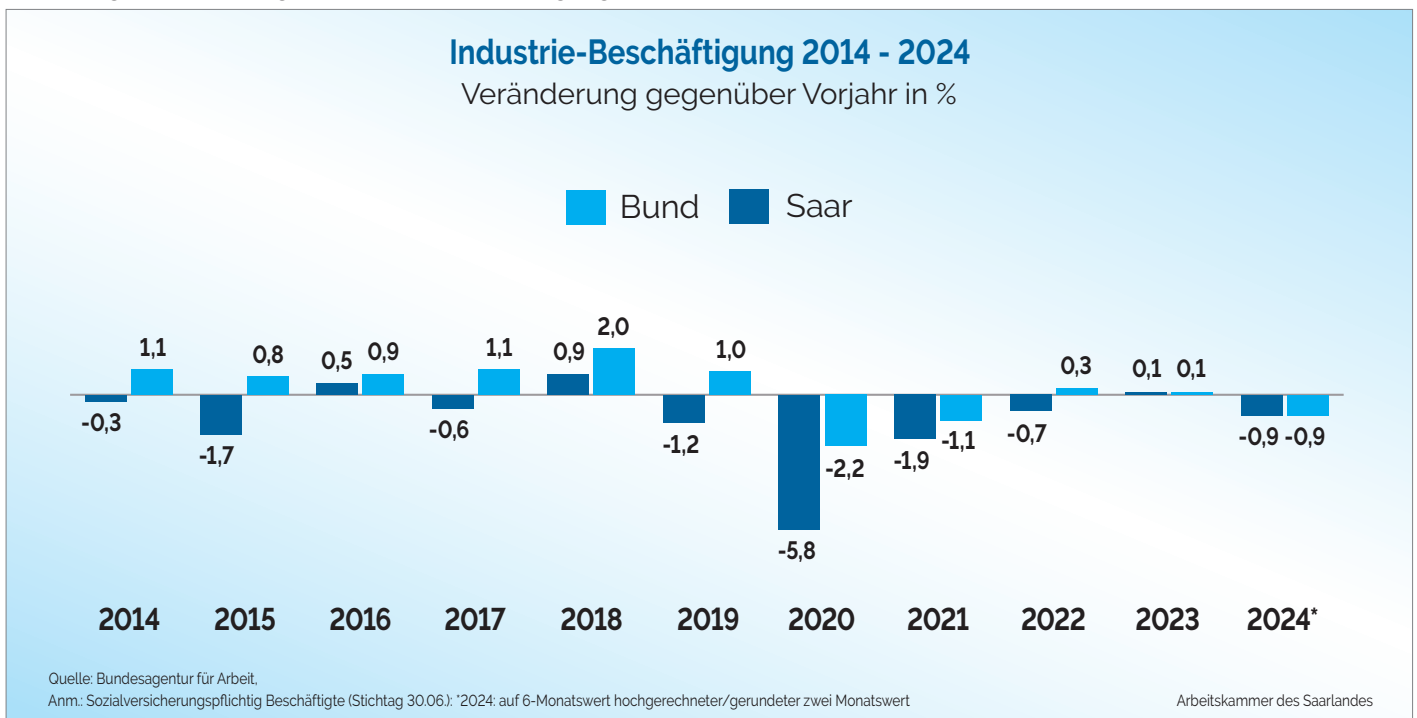


Abbildung 3: Entwicklung der Industrie-Beschäftigung



landsprodukts werden im Saarland vom privaten Konsum getragen.¹ Aufgrund der verschiedenen Krisensituationen schwächelt der private Konsum allerdings seit Jahren und ist damit mitverantwortlich für die geringen wirtschaftlichen Wachstumsraten. Vor diesem Hintergrund und infolge des nach wie vor anhaltend hohen Preisniveaus für Lebenshaltungs- und Energiekosten bzw. den daraus folgenden Belastungen für Arbeitnehmende in Form von Reallohnsenkungen und schwindender Kaufkraft ist es für die gesamte Wirtschaftskraft und den gesellschaftlichen Wohlstand des Saarlandes essentiell, dass die Löhne und Gehälter der saarländischen Industriebeschäftigten gesichert bzw. gestärkt werden, in dem die industrielle Beschäftigung an der Saar möglichst erhalten bleibt und kräftige Lohnsteigerungen erkämpft werden. Entgegen der aktuellen Argumentation der Arbeitgeberseite, Lohnerhöhungen seien aufgrund zu hoher Kosten, Produktionsrückgänge und sinkender Produktivität nicht leistbar, stehen diese den Beschäftigtensaarländischen Industrie allerdings zu. Zudem sind die Steigerungen der Arbeitseinkommen volkswirtschaftlich notwendig; Wenn Löhne im Verhältnis zur Produktivität nicht ausreichend steigen, wird die Kaufkraft der Arbeitnehmenden eingeschränkt, was zu Überproduktion und Wirtschaftskrisen führen kann.

Ein Blick in die Statistik zeigt, dass die Arbeitsproduktivität (gemessen in Bruttowertschöpfung in jeweiligen Preisen je Arbeitsstunde der Erwerbstätigen) in der saarländischen Industrie seit dem Jahr 2000 um 95,8 Prozent gewachsen ist, zeitgleich sind die Bruttolöhne und -gehälter (je Arbeitsstunde der saarländischen Industriearbeiter und -arbeiterinnen) allerdings lediglich um 67,7 Prozent gestiegen / siehe Abbildung 4 auf

Seite 4). Die Produktivitätsgewinne, welche die Arbeiterinnen und Arbeiter erzeugten, kamen also nur zu einem geringen Teil bei den Arbeitnehmenden an bzw. werden von der Kapitaleseite angeeignet und zum Profit der Industriekonzerne. Der Verteilungskonflikt zwischen Beschäftigten und Kapitalbesitzenden wird hier deutlich. Um diesen im Sinne der Arbeitnehmenden zu beantworten, also höhere Löhne durchzusetzen, braucht es eine starke Verhandlungsmacht. Ausgeprägte Mitbestimmung und schlagkräftige Gewerkschaften sind die Voraussetzungen, um diesen ökonomischen Kampf um größere Anteile an den Produktivitätsgewinnen für die Arbeitnehmenden erfolgreich führen zu können und deren Arbeits- und Lebensbedingungen zu verbessern.

2. Aktuelle Herausforderungen

Als eine der Schlüsselbranchen der saarländischen Industrie gilt die Automobil(zulieferer)industrie. Das „Autoland Saarland“ steht sozusagen vor einer „zweifachen Transformation“: Digitalisierung und Dekarbonisierung wirken sich auf die Kfz-Industrie in besonderem Maße aus.

2.1 „Zweifache Transformation“ – a. Dekarbonisierung

Unter dem Stichwort Dekarbonisierung wird in der Automobilindustrie vor allem auf die Umstellung von Verbrennungs- auf Elektromotor fokussiert. Hierbei sind wiederum zwei Treiber auszumachen: Zum einen die politischen und gesetzlichen Rahmenbe-

Tabelle 1: Durchschnittliche Bruttojahresverdienste je vollzeitbeschäftigtem Arbeitnehmer nach Wirtschaftszweigen im Saarland 2023

WZ	Jahresverdienste (brutto) in Euro	Verdienstabstand geg. Gesamtwirtschaft in %
Gesamtwirtschaft	54.492	*
Verarbeitendes Gewerbe	58.557	+7,5
<i>Metall- und Elektroindustrie</i>	60.902	+11,8
Kraftwagen und Kraftwagenteile	66.379	+21,8
Metallerzeugung und -bearbeitung	61.746	+13,4
<i>darunter Stahlbranche</i>	62.257	+14,2
Herstellung von Metallerzeugnissen	50.116	-8,0
Maschinenbau	63.412	+16,4
Herst. von DV-Geräten, elektr. und opt. Erzeugnissen	62.104	+14,0
Herstellung von elektrischen Ausrüstungen	58.693	+7,7
WZ	Jahresverdienste (brutto) in Euro	Verdienstabstand geg. Industrie in %
Baugewerbe	46.542	-14,6
Dienstleistungssektor	53.084	-9,3
Handel	47.203	-19,4
Verkehr und Lagerei	42.703	-27,1
Gastgewerbe	35.443	-39,5
Information und Kommunikation	75.719	+29,3
Vermittlung u. Überlassung v. Arbeitskräften (Leiharbeit)	35.595	-39,2
Öffentliche Verwaltung, Verteidigung, Sozialversicherung	54.497	-9,7
Erziehung und Unterricht	58.266	-0,5
Gesundheitswesen	58.566	+0,0
<i>darunter Pflege- und Altenheime</i>	47.084	-19,6
<i>Sozialwesen (ohne Heime)</i>	46.735	-20,2
Kunst, Unterhaltung und Erholung	55.413	-5,3

dingungen wie beispielsweise UN-Klimaschutzabkommen, EU-Richtlinien oder nationale Gesetzgebungen / Koalitionsvereinbarungen. Zum anderen konkrete Entscheidungen von Unternehmen oder Ländern – beispielsweise in China. Die chinesische Zulassungs- und Industriepolitik fördert die elektrische Antriebswende durch Subventionen in hohem Maß und baut eigene Konzerne und Industriezweige im Land auf.

Aber auch die deutschen bzw. saarländischen Standorte werden im Zuge der Umstellung sowie der sich daraus ergebenden neuen Anforderungen kritisch hinterfragt und der Aufbau von entsprechenden Produktionsstätten eher an anderen Standorten vorangetrieben.² Die Produktivitätsvorsprünge der deutschen Konzerne gegenüber ihren Konkurrenten bezogen sich in der Vergangenheit vor allem auf den Verbrennungsmotor. China fällt damit als großer Absatzmarkt für deutsche (und saarländische) Erzeugnisse zunehmend aus.³ Die Konkurrenz des Marktes und wiederkehrende Krisenphasen sind zentrale Merkmale der vorherrschenden Produktionsweise, die derzeit die deutsche Automobilbranche treffen und damit auch und vor allem die untergeordneten Zulieferer unter enormen Druck setzen. Schon in der Absatzkrise 2019, also bereits vor der Corona-Pandemie, wurden Überkapazitäten und Produktionsrückgänge durch Kurzarbeit überbrückt (auch im Saarland), um die kriselnden Unternehmen vor Lohnzahlungen zu bewahren und entsprechend Entlassungen zu verhindern. Die Beschäftigten erhielten stattdessen reduzierte Bezüge in Form von Entgeltersatzleistungen aus der Arbeitslosenversicherung.

Hinzu kommt, dass Elektroautos über deutlich weniger Bauteile als Verbrennerfahrzeuge verfügen und daher weniger Produktionsaufwand und gegebenenfalls auch weniger Arbeitsplätze erfordern.⁴ Technische Innovationen mit geringerem Produktionsaufwand schlagen sich aber meist leider nicht auch in sozialer Innovation nieder (zum Beispiel weniger Belastung oder mehr Freizeit), sondern stürzen viele Industriebeschäftigte in Arbeitslosigkeit – gerade auch im Saarland: Hier hängen laut einer Studie von IW Consult und Fraunhofer IAO (Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation) 4,9 Prozent der Arbeitsplätze in der Automobilindustrie vom traditionellen Antriebsstrang ab, bundesweit der höchste Anteil (es folgt auf Platz 2 Baden-Württemberg mit 1,4 %; Bund: 0,8 %).⁵

2.2 „Zweifache Transformation“ – b. Digitalisierung

Aber nicht nur die Umstellung des Antriebssystems stellt den Automotivbereich und die davon abhängigen Arbeitsplätze vor enorme Herausforderungen, auch die Digitalisierung sorgt für deutliche Umbrüche – sowohl, was die Produktionsprozesse als auch die Produkte selbst und die damit verbundenen digitalen Dienstleistungen und Geschäftsmodelle angeht.

Im Produktionsprozess haben Digitalisierung und Automatisierung den bereits oben skizzierten ambivalenten Charakter: Technischer Fortschritt und einhergehende Effizienzgewinne stellen sich für Beschäftigte selten als Entlastung dar, sondern dienen häufig eher als Instrument der Prozessoptimierung mit den Folgen Rationalisierung, Verdichtung, Flexibilisierung, Überwachung und Abbau von Arbeit bzw. Arbeitsplätzen. Auch die Arbeiterschaft, die in den direkten industriellen Produktionsprozess eingebunden ist, verändert sich: Während körperliche Arbeit immer weniger zum Einsatz kommt, werden IT-Arbeiten häufig als Einzelaufgaben an „Solo-Selbstständige“ outgesourct und die interne Fertigungstiefe damit verringert. Dies kann für das Unternehmen kostensparend sein, da Investitions- und Beschäftigungsrisiken verlagert werden. Ein Problem in diesem Zusammenhang ist unter anderem der zunehmende Einsatz von Werkverträgen: Für diese gelten nicht die Tarifverträge der Industrieunternehmen und deren Betriebsträte sind für Beschäftigte mit Werkvertrag nicht zuständig.

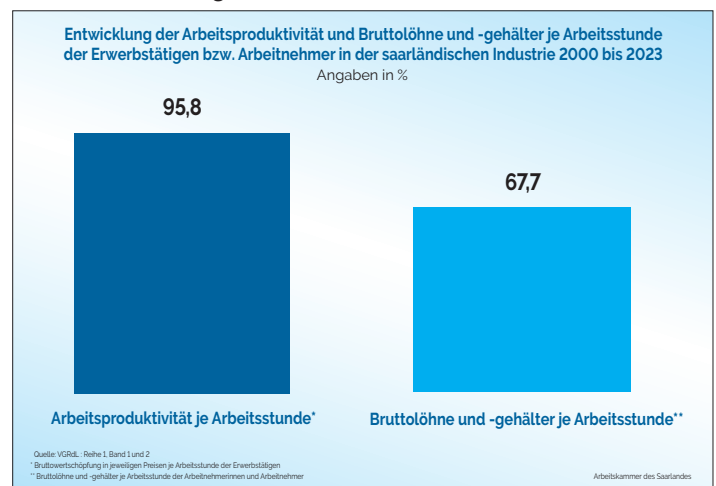
Die veränderte Beschäftigungsstruktur (siehe Abbildung 5 auf Seite 7) kann auch dazu führen, dass statt einer Gesamtbelegschaft verstärkt unterschiedliche Teilbelegschaften nebeneinander arbeiten, sodass es zu einer Spaltung zwischen Stamm- und Randbelegschaft kommt. In der Folge sinkt der Einflussbereich der erprobten industriellen Mitbestimmungsakteure. Auf der Produktseite steigt seit Jahren die Anzahl

an vernetzten Kommunikationsschnittstellen in Autos, sodass sich die digitalen Anforderungen an Pkws erheblich erhöhen („Smartphonisierung“ des Autos). Für die überwiegende Mehrheit der traditionellen Autohersteller gehört eine Digitalisierung auf diesem Niveau nicht zu ihren Kernkompetenzen. In der Folge treten vermehrt große Technologie- und Digital-Konzerne und neue Player in den klassischen Automobilmarkt ein und erobern sich entsprechend Marktanteile. Zudem findet hier ein Wandel statt: Der Wert eines Autos wird vermehrt anhand digitaler Eigenschaften und Komponenten gemessen, statt anhand der Fahreigenschaft und Motorleistung. Die zunehmende Vernetztheit der Pkw führt auch zu einem deutlichen Anstieg an Software, die einen immer größeren Anteil an der Wertschöpfung eines Autos ausmacht. Entsprechend stellt für den BDI die größte Gefahr dar, dass die Autohersteller zum reinen Hardwarelieferanten degradiert werden könnten, während die großen IT-Konzerne einen immer größeren Anteil in der Wertschöpfungskette einnehmen⁶ und die großen Profite an sich ziehen. Entsprechend ändert sich sowohl das Machtgefüge zwischen den verschiedenen großen Playern in der Branche inklusive eines harten Wettbewerbs sowie auch die damit verbundenen Arbeitsplätze und -bedingungen.

2.3 Weitere Merkmale der saarländischen Industrie

Die industriepolitisch handelnden Akteure im Saarland sind hier also vor enorme Herausforderungen gestellt. Die Ausgangslage ist dabei aus altbekannten Gründen nicht einfach. Erstens lässt sich in Bezug auf die saarländische Industrie von einer „doppelten Monostruktur“ sprechen,

Abbildung 4: Entwicklung der Arbeitsproduktivität und der Bruttolöhne und -gehälter



d.h. es besteht einerseits eine enorme Abhängigkeit von der Automobilbranche und andererseits sind die im Saarland ansässigen Zuliefererbetriebe häufig auf ein Produkt fixiert, verfügen also eher über eindimensionale statt breitere Produktpaletten.

Zweitens ist eine zentrale Schwäche des saarländischen Industriestandorts, dass sich hier häufig lediglich die Produktionsstätten, nicht aber die Zentralen von

industriellen Großkonzernen befinden (siehe Tabelle 2). In der Folge werden Entscheidungen, welche Einfluss auf die saarländische Gesamtentwicklung haben können, häufig außerhalb des Saarlandes getroffen. Dies könnte für das Saarland insbesondere dann problematisch werden, wenn es im Zuge der Transformation um die Entscheidungen darüber geht, an welchen Standorten neue Technologien erforscht, entwickelt und produziert werden sollen – die Beispiele der letzten Jahre bei Ford in Saarlouis, Bosch in Homburg oder ZF in Saarbrücken belegen diese Abhängigkeiten. In diesem Zusammenhang besteht zusätzlich die Gefahr, dass sich die Arbeiterinnen und Arbeiter der verschiedenen Produktionsstandorte bundes- oder weltweit agierender industrieller Großkonzerne in einem Standort w e t t b e r b

spalten lassen und gegebenenfalls einvernehmlich mit dem eigentlichen lokalen Interessengegner – also der Kapitaleseite – gemeinsam für einen „wettbewerbsfähigen“ Standort kämpfen und dadurch den eigentlich zu bekämpfenden Klassenwiderspruch aus den Augen verlieren.

Drittens ist die Saarländische Wirtschaft infolge der Industrielastigkeit auch besonders exportabhängig. In den vergan-

genen Jahren traten enorme außenwirtschaftliche Probleme auf: Brexit und Abschottungstendenzen der USA, Kostendruck durch ausländische Standorte und Abhängigkeiten durch Just-in-Time-Produktion und Rohstoffe, Störungen und Unterbrechungen in globalen Lieferketten führen zu fehlenden Vorprodukten oder Bauteilen (besonders deutlich zu Corona-Zeiten), Material- und Transpor-

Tabelle 2: Auswahl an bedeutenden Betrieben in den saarländischen (Schlüssel)-Industrien nach der Anzahl an Beschäftigten, Branche, Standort im Saarland sowie Konzernsitz (April 2024)

Betrieb	Bschäftigte	Branche	Standort Saarland	Konzernsitz
ZF Getriebe AG	10.000	Kraftwagen und Kraftwagenteile	Saarbrücken / Neunkirchen	Friedrichshafen (BW)
Saarstahl Konzern	6.000	Stahlerzeugung und -bearbeitung	Völklingen	Völklingen (SL)
Ford Werke GmbH	4.400	Kraftwagen und Kraftwagenteile	Saarlouis	Michigan (USA)
AG der Dillinger Hüttenwerke	3.600	Stahlerzeugung und -bearbeitung	Dillingen	Dillingen (SL)
Robert Bosch GmbH	3.200	Kraftwagen und Kraftwagenteile	Homburg	Stuttgart (BW)
Festo AG & Co. KG	2.200	Maschinenbau	St. Ingbert	Esslingen (BW)
Schaeffler Technologies GmbH & Co. KG	2.000	Maschinenbau sowie Kraftwagenteile	Homburg	Herzogenaurach (BY)
HYDAC International GmbH	1.700	Maschinenbau sowie Elektroindustrie	Sulzbach u.a.	Sulzbach (SL)
Hager Electro GmbH	1.500	Elektroindustrie	Blieskastel	Blieskastel (SL)
Michelin Reifenwerke KGaA	1.300	Gummi- und Kunststoffindustrie	Homburg	Clermont-Ferrand (Frankreich)
ThyssenKrupp System Engineering GmbH	1.200	Kraftwagen und Kraftwagenteile	Homburg	Essen (NRW)
Purem GmbH (by Eberspächer)	1.100	Kraftwagen und Kraftwagenteile	Neunkirchen	Esslingen (BW)
VOIT Automotive GmbH	1.000	Kraftwagen und Kraftwagenteile	St. Ingbert	St. Ingbert (SL)
Gebrüder Meiser GmbH	800	Stahlerzeugung und -bearbeitung	Schmelz-Limbach	Schmelz-Limbach (SL)
CQLT Saargummi Deutschland GmbH	800	Gummi- und Kunststoffindustrie	Wadern Büschfeld	Remich (Luxemburg)
Nemak Dillingen GmbH & Co.KG	800	Maschinenbau, Kraftwagenteile, Gießerei	Dillingen	Garcia (Mexiko)
ThyssenKrupp Gerlach GmbH	700	Kraftwagen und Kraftwagenteile	Homburg	Essen (NRW)
Hörmann KG Freisen	600	Metallgewerbe	Freisen	Steinhagen (NRW)
Saar Stahlbau GmbH	600	Stahlerzeugung und -bearbeitung	Saarbrücken	Saarbrücken (SL)
Light Mobility Solutions GmbH	600	Metallgewerbe, Kraftwagen und -teile	Saarlouis	Obertshausen (HE)
Treofan Germany GmbH & Co. KG	500	Gummi- und Kunststoffindustrie	Neunkirchen	Raunheim (HE)
Hörmann KG Eckelhausen	500	Metallgewerbe	Nohfelden	Steinhagen (NRW)
Stahl- und Apparatebau Hans Leffer GmbH	500	Stahlerzeugung und -bearbeitung	Saarbrücken	Saarbrücken (SL)
Woll Maschinenbau GmbH	400	Maschinenbau	Saarbrücken	Saarbrücken (SL)
MAT Foundries Europe GmbH	400	Kraftwagenteile sowie Maschinenbau	Neunkirchen	Uckermünde (MV)

Quelle Beschäftigtenzahlen: IHK des Saarlandes (2024); Die 50 größten privatwirtschaftlichen Unternehmen der Saarländischen Wirtschaft, Stand April 2024 plus eigene Ergänzungen.

tengpässen aufgrund des Krieges in der Ukraine und der damit verbundenen Sanktionen gegen Russland. Auch wenn sich die Liefer- und Materialengpässe etwas entspannt haben, wirken sich höhere Kosten infolge der hierzulande besonders stark gestiegenen Energie- und Materialpreise negativ auf die globale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie aus, was insbesondere energieintensive Branchen wie die saarländische Stahlindustrie stark belastet.

Noch problematischer für die Exportwirtschaft: Der Wachstumskurs der Weltwirtschaft insgesamt verlangsamt sich, sodass sich die Nachfrage zum Beispiel aus den USA oder dem Euroraum nach Investitionsgütern aus Deutschland bzw. dem Saarland abschwächt. Zentralbanken weltweit haben infolge der Inflation die Leitzinsen erhöht – die Zeiten, in der die Weltwirtschaft mit billigem Geld umsorgt wird, scheinen vorbei.⁷ Unter alldem leidet die exportorientierte saarländische Industrie (auch im Vergleich zum Bund in besonderem Maße) – die ausländischen Bestellungen von Industrieerzeugnissen aus dem Saarland sind bereits im vergangenen Jahr um 6,2 Prozent zurückgegangen, im ersten Halbjahr 2024 dann erneut um 16,5 Prozent eingebrochen (siehe Tabelle 3).

3. Aktuelle Trends und Entwicklungen

Die mit den aufgezählten Herausforderungen einhergehenden Unsicherheiten fanden im vergangenen Jahr sowie auch im bisherigen Jahresverlauf in Betriebsversammlungen und Meldungen von (noch) beschäftigungsstarken Industrieunternehmen im Saarland wie

ZF, Bosch, Hydac oder Ford ihren Ausdruck, in denen es um die Zukunft der Werke und die damit verbundenen Arbeitsplätze ging. Im Mittelpunkt standen dabei häufig die Entscheidungen um den Standort von Ford in Saarlouis. Im Juni 2022 hatte Ford dem Werk Valencia den Zuschlag für die neue Elektroautoplattform gegeben. Damit ist das Ende für die Pkw-Produktion in Saarlouis besiegelt. Mittlerweile arbeiten nur noch zirka 3.700 Beschäftigte am Standort (2019 noch über 6.000 Beschäftigte). Im Februar 2024 wurde im Rahmen einer Tarifeinigung beschlossen, dass rund 1.000 Arbeitsplätze auch nach dem Auslaufen der Focus-Produktion im November 2025 erhalten bleiben sollen, betriebsbedingte Kündigungen seien bis 2032 ausgeschlossen. Für ausscheidende Beschäftigte sind hohe Abfindungen, eine Transfergesellschaft und Qualifizierungsprogramme geplant. Auch der Reifenhersteller Michelin hat seine Beschäftigten in Homburg über Umstrukturierungen informiert: Bis Ende 2025 soll die Produktion von Lkw-Reifen und Halbfabrikaten schrittweise eingestellt werden. Über 800 Arbeitsplätze sind davon betroffen. Erhalten bleiben soll nur die Runderneuerung von Lkw-Reifen mit gegenwärtig rund 480 Arbeitsplätzen.

Die Sorge um den Abbau von Arbeitsplätzen nach 2025 breitet sich auch bei ZF in Saarbrücken aus. Dort gilt für die knapp 10.000 Beschäftigten zwar eine Standortvereinbarung bis Ende 2025, aber in den letzten Monaten gibt es immer wieder die Befürchtung, dass am Standort Saarbrücken massiv Beschäftigung abgebaut werden soll – aktuell heißt es, dass bis Ende 2026 zirka 3.000 Arbeitsplätze wegfallen könnten. Die ZF-Geschäftsführung plant für den Ge-

samtkonzern einen Stellenabbau von bis zu 14.000 Arbeitsplätzen bis Ende 2028.⁸

Nicht nur Risiken, sondern langfristig auch Chancen ergeben sich aus den allmählich anlaufenden Dekarbonisierungsprozessen. Eine Vorreiterrolle in Deutschland könnte hier die saarländische Stahlbranche einnehmen: Ende 2023 genehmigte die EU das Vorhaben von Bund und Land, die Stahl-Holding-Saar bei der Umstellung auf eine grüne Stahlproduktion mit Subventionen in Höhe von 2,6 Milliarden Euro zu unterstützen. Ab 2027 sollen im Saarland jährlich bis zu 3,5 Millionen Tonnen CO₂-armer Stahl produziert und 4,9 Millionen Tonnen CO₂ eingespart werden. Zunächst sollen zwei Elektroöfen in Völklingen und in Dillingen entstehen sowie ein Direktreduktionsreaktor in Dillingen. Bis 2045 soll die saarländische Stahlproduktion komplett klimaneutral sein. Zu befürchten ist allerdings, dass im Zuge des großen transformativen Umbaus auch Arbeitsplätze verloren gehen: Der Vorstandsvorsitzende der Saarstahl AG, Karl Ulrich Köhler, sieht 600 bis 1.000 Arbeitsplätze gefährdet.⁹ Umstellungsprozesse gehen also häufig zulasten der Beschäftigten – sei es über den Abbau von Arbeitsplätzen, Mehrarbeit oder Lohnverzicht. So wurde bei Saarstahl im März 2024 der erst im Februar abgeschlossene Tarifvertrag aufgrund eines schlechten Geschäftsjahrs 2023 abgeändert. Die Beschäftigten sollen einen Beitrag leisten, um die aktuelle finanzielle Situation von Saarstahl kurzfristig zu verbessern.¹⁰ Ein weiteres Beispiel dafür, dass am Ende häufig die Belegschaft die Kosten von industriellen Umstellungsprozessen zu tragen hat, zeigt das Beispiel des Automobilzulie-

Tabelle 3: Wirtschaftliche Entwicklung im Verarbeitenden Gewerbe nach Wirtschaftsbereichen im 1. Halbjahr 2024

Wirtschaftszweig	Gesamtumsatz		darunter: Auslandsumsatz		Auftragseingang		darunter: Auftragseingang Ausland		Produktions-index*	
	Saar	Bund	Saar	Bund	Saar	Bund	Saar	Bund	Saar	Bund
	Veränderung Januar bis Juni 2024 gegenüber Januar bis Juni 2023 in %									
Verarbeitendes Gewerbe insgesamt	-5,7	-4,8	-8,1	-3,8	-13,9	-6,8	-16,5	-4,7	-5,4	-5,7
Kraftwagen und Kraftwagenteile	-12,7	-4,7	-19,5	-4,6	-18,9	-2,5	-24,9	-0,3	-2,7	-9,9
Maschinenbau	-4,8	-3,7	-2,8	-3,0	-5,9	-7,1	-4,6	-6,6	-10,6	-8,5
Metallerzeugung und -bearbeitung	-1,1	-9,6	7,4	-3,4	-14,7	-7,7	-10,3	-0,9	9,1	-2,9
Metallerzeugnisse	8,0	-8,2	15,0	-5,2	-11,4	-13,2	-18,6	-17,6	-7,1	-7,5
Elektrische Ausrüstungen	-11,0	-13,7	-17,2	-14,8	-17,8	-15,8	-25,5	-16,2	-15,3	-15,7
DV-Geräte, elektronische u. optische Erzeugnisse	-6,0	-5,4	3,5	-4,9	-16,4	-8,7	-25,0	-5,2	-7,7	-4,3

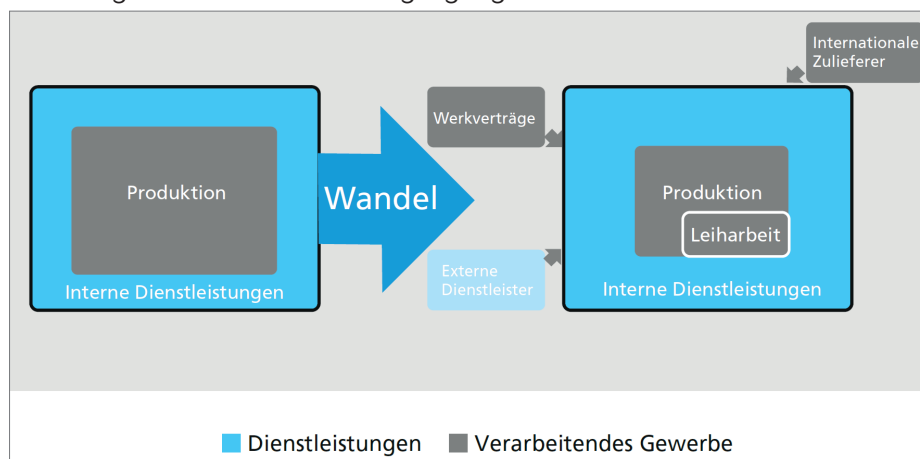
Quelle: Statistisches Bundesamt, Statistisches Landesamt Saarland; Anmerkungen: Betriebe mit 50 und mehr tätigen Personen

ferers Eberspächer: Im Sommer 2023 wurde für das Werk in Neunkirchen ein Zukunfts-Tarifvertrag abgeschlossen. Betriebsbedingte Kündigungen sollen damit bis Ende 2027 ausgeschlossen sein. Der Tarifvertrag beinhaltet zudem einen Zukunftsfonds, in den das Unternehmen und die Beschäftigten einzahlen. Die zirka 1.000 Arbeitnehmenden erarbeiten also nicht nur die Profite des Unternehmens, sondern finanzieren künftige Produkte und Investitionen zusätzlich mit.

Ähnliches ist bei Bosch in Homburg zu beobachten: Positiv ist zu bewerten, dass Bosch 50 Millionen Euro in die Entwicklung und Fertigung von Wasserstoff-Brennstoffzellen am Standort Homburg investiert und dort auch seit 2020 in die Fertigung von Bauteilen für Brennstoffzellen eingestiegen ist. Allerdings muss darauf hingewiesen werden, dass dies alleine wohl nicht ausreichen wird, um am Standort die gesamte Beschäftigung dauerhaft zu sichern (zirka 3.500 Arbeitsplätze) – derzeit arbeiten lediglich zirka zehn Prozent der Belegschaft in diesem Bereich.¹¹ Zudem zeigt sich auch hier, dass die Investitionen im Grunde von den Beschäftigten selbst gezahlt werden – mit einer Standortvereinbarung, in der geregelt ist, dass die Beschäftigten fünf Jahre lang auf Teile ihres Gehalts verzichten. Wie es danach weitergeht, ist ohnehin offen – Bosch plant bundesweit den Abbau von 3.700 Arbeitsplätzen.¹²

Perspektivisch dürften auch weitere Industrieunternehmen im Saarland ihre Investitionstätigkeit aufgrund des Transformationsprozesses hin zur klimaneutralen Industrieproduktion ausweiten. Mit dem Transformationsfonds leistet das Land hierbei umfangreiche fiskalpolitische Impulse.¹³ Wichtig ist, dass die Vergabe der Mittel für Investitionen aus dem Transformationsfonds an Unternehmen unter der Prämisse „Guter Arbeit“ stehen und die Mitbestimmung im Blick behalten wird, damit gute Arbeitsplätze erhalten werden und neue entstehen können. Neben der Anregung von unternehmerischen Investitionstätigkeiten versucht die Landesregierung standortpolitische Anreize zu schaffen, um industrielle Neuansiedlungen ins Land zu bringen. Als erste Erfolge der letzten Jahre lassen sich hier die im Jahr 2021 erfolgte Ansiedlung des Küchenherstellers Nobilia auf dem Lisdorfer Berg (bis zu 1.000 Arbeitsplätze), das im Sommer 2022 entstandene Kettlerwerk für E-Bikes in St. Ingbert (bis zu 300 Arbeitsplätze), das neue Kompetenzzentrum von CISPA-Helmholtz-Zentrum in Zusammenarbeit mit Airbus in St. Ingbert (bis zu 1.000 Ar-

Abbildung 5: Wandel der Beschäftigung in großen Industrieunternehmen



Quelle: AK Bremen (2015): Strukturwandel in Bremen, S.15.

beitsplätze) sowie die geplanten Großansiedlungen des Halbleiterfabrikanten Wolfspeed in Ensdorf (bis zu 1.000 Arbeitsplätze) und des Batterieherstellers SVolt in Überherrn und Heusweiler (bis zu 2.000 Arbeitsplätze) nennen – wobei bei SVolt derzeit etwas Unklarheit herrscht und der ursprünglich geplante Produktionsstart bereits um mindestens vier Jahre auf Ende 2027 verschoben wurde; auch bei Wolfspeed kommt es zu Verunsicherungen und Verzögerungen.¹⁴

Zudem wurde kürzlich bekannt, dass der Pharma-Konzern Vetter 2026 mit dem Aufbau einer Produktionsstätte auf Teilen des heutigen Ford-Werksgeländes beginnen möchte – knapp die Hälfte des Geländes (50 Hektar) wird als Fläche für das Werk mit bis zu 2.000 Arbeitsplätzen zur Verfügung gestellt (wobei mit dem Beginn der Produktion wohl erst ab 2030 zu rechnen ist).

Darüber hinaus ist das dominierende Thema in der industriepolitischen Debatte im Saarland der Ausbau von Wasserstoffanwendungen und -kompetenzen im Land.¹⁵ Neben der Anwendung im Bereich Stahl könnte Wasserstoff zukünftig für industrielle Fertigungsketten eine zunehmend wichtige Rolle spielen und Chancen für neue Geschäftsfelder (zum Beispiel Aufbau einer Pipelineinfrastruktur, H2SYNGas, etc.) für Zuliefererbetriebe bieten, da unterschiedlichste Bauteile und Technologien benötigt werden. Dabei sollte darauf hinweisen werden, dass Wasserstoff im Automobil-Bereich derzeit sehr umstritten und aktuell bei deutschen Herstellern nicht im Fokus ist.

4. Empfehlungen

Die aufgeführten Umstellungsprozesse sowie die genannten Neuansiedlungen lassen erahnen, dass die saarländische Industrie sich einem

tiefgreifenden Wandel unterziehen muss – damit einher geht das Schrumpfen oder Neuaufstellen bestimmter Branchen wie der hierzulande überdurchschnittlich bedeutsamen Kfz-Industrie (vom Verbrennungs- zum Elektromotor). Inwieweit die Umstellung auf Elektromobilität allein die gewünschten bzw. notwendigen CO₂-Einsparungen mitsichbringt, kann kritisch diskutiert werden.¹⁶ Viele Experten und Expertinnen plädieren für gänzlich andere, nachhaltige Mobilitätskonzepte, die sich von der Fokussierung auf Individualverkehr lösen. Damit einher gehen viele Herausforderungen sowohl für Anbieter und Nutzer als auch für Arbeitsmarktakteure und Beschäftigte. Dabei könnten auch neue industrielle Arbeitsplätze entstehen, wenn öffentlicher Personal- und Güterverkehr vermehrt auf die Schiene soll. Industrielle Wachstumsimpulse eröffnen sich auch aus dem Ausbau der Windkraftindustrie, wenn denn das erforderliche Maß an Energie für beispielsweise grünen Stahl aus erneuerbaren Quellen kommen soll. Durch die Umstellungsprozesse eröffnen sich also Felder an neuer Beschäftigung, auch gerade für die Beschäftigten in der Stahlindustrie sowie neue Berufsfelder, in die die alten Kompetenzen miteingebracht werden können (Stichwort Konversion). Allerdings braucht es hierfür eine Lenkung von staatlicher Seite und Investitionsförderung in diese Bereiche. Voraussetzung für eine massive Förderung von Investitionen, die eine aktive Gestaltung des Strukturwandels ermöglichen, ist die Abkehr von der Schuldenbremse und der Ideologie der Schwarzen Null.¹⁷ Wenn mit dem Entstehen von Zukunftsbranchen auch neue Berufe und Tätigkeitsfelder einhergehen, ist es aus Sicht der Arbeitskammer entscheidend, dass Umstellungsprozesse und

Neuansiedlungen mit entsprechenden Qualifizierungsmaßnahmen begleitet werden. Initiativen wie das Transformationsnetzwerk Saarland (TraSaar) mit dem Teilprojekt Qualifizierung oder das Projekt Weiterbildungsverband Saarland sind deswegen in ihrer Bedeutung hervorzuheben und zu unterstützen.

Aus Sicht der Arbeitskammer ist es zudem essenziell, dass staatlich subventionierte Neuansiedlungen und Fördermittelvergaben an Kriterien Guter Arbeit geknüpft werden sollten und Beschäftigungsfelder in industriellen Zukunftsbranchen gewerkschaftlich erschlossen werden müssen. Nur so können die Umstellungsprozesse im Sinne der Arbeitnehmenden stattfinden. Das heißt darüber hinaus auch: Wenn beispielsweise sogenannte Zukunftsverträge abgeschlossen werden, in denen Beschäftigte über Lohnkürzungen oder Urlaubsverzicht künftige Investitionen mitfinanzieren, sollte die Mitbestimmung entsprechend ausgeweitet werden. Den langfristigen Unternehmenserfolg haben häufig vor allem die Mitbestimmungsgremien im Blick, welche auch eigene Initiativen für zukunftsfähige Produkte einbringen. Über die Einbindung der Arbeitnehmerseite kann gewährleistet



Foto: Adobe Stock/Colours-Pic

Die Mitbestimmung muss ausgeweitet werden.

werden, dass wichtige Impulse für die Zukunftsorientierung und damit den Erhalt der Betriebe auch vonseiten der Beschäftigten und Gewerkschaften ausgehen können.

Die Mitbestimmung der Beschäftigten und ihrer Interessenvertretungen ist den gestiegenen Anforderungen entsprechend deutlich zu erweitern. Hierzu ist es notwendig, die bisherige Betriebs- und Wirtschaftsausschussarbeit um strategische Themen zu erweitern, um so den Kurs des Unternehmens und damit auch die Zukunft der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen

aktiv mitgestalten zu können. Regionale Industriepolitik muss Impulse für die Weiterentwicklung bestehender und den Aufbau neuer Branchen geben, entsprechende Infrastruktur bereitstellen, die Arbeitnehmerseite im Rahmen der Sozialpartnerschaft stärken und in transparente Kommunikationsprozessen einbinden. Die Beteiligung der Beschäftigten bzw. ihrer Interessenvertretungen sollte immer gewährleistet sein.

Jonas Boos ist Referent für Konjunktur- und Strukturpolitik.

ANMERKUNGEN |

1) Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder“:

Entstehung, Verteilung und Verwendung des Bruttoinlandsprodukts in den Ländern der Bundesrepublik Deutschland 1991 bis 2023, Reihe 1, Länderergebnisse Band 5.

2) Dispan, Jürgen / Frieske, Benjamin: Betrieblicher Wandel bei Automobilzulieferern durch Elektromobilität, in Working Paper Forschungsförderung der Hans Böckler Stiftung Nr. 234, Dezember 2021.

3) Boewe, Jörn / Schulten, Johannes: Die Transformation der globalen Automobilindustrie, S.11.

4) Falck, Oliver / Czernich, Nina / Koenen Johannes: Auswirkungen der vermehrten Produktion elektrisch betriebener Pkw auf die Beschäftigung in Deutschland, ifo-Studie, Mai 2021.

5) IW Consult / Fraunhofer IAO: Wirtschaftliche Bedeutung regionaler Automobilnetzwerke in Deutschland, Oktober 2021.

6) Roland Berger Strategy Consultants

im Auftrag des BDI: Die digitale Transformation der Industrie, 2015.

7) Dullien, Sebastian et al.: Starke restriktive Geldpolitik verschärft Wirtschaftsflaute - Prognose der wirtschaftlichen Entwicklung 2023 / 2024 in: IMK Report Nr. 184, September 2023, S.3ff.

8) sr-online: ZF streicht 14.000 Arbeitsplätze – Auswirkungen auf Saarbrücken noch unklar, 26.07.2024, online unter: https://www.sr.de/sr/home/nachrichten/politik_wirtschaft/autozulieferer_zf_stellenabbau_saarland_100.html, abgerufen am 12.09.2024.

9) sr-online: Saarländische Stahlbranche will Milliarden investieren, 09.06.2022, online unter: https://www.sr.de/sr/home/nachrichten/politik_wirtschaft/saarland_gruener_stahl_investitionen_100.html, abgerufen am 06.04.2023.

10) sr-online: Saarstahl-Tarifvertrag nachträglich geändert, 11.03.2024, online unter: https://www.sr.de/sr/home/nachrichten/politik_wirtschaft/tarifvertrag_saarstahl_nachtraeglich_geaendert_100.html, abgerufen am: 16.03.2024.

11) sr-online: Gewerkschafter und Betriebsräte

besorgt um Zukunft von Bosch Homburg, 15.03.2024, online unter: https://www.sr.de/sr/home/nachrichten/politik_wirtschaft/sorge_um_zukunft_von_bosch_homburg_100.html, abgerufen am 22.03.2024.

12) sr-online: 2500 Bosch-Mitarbeiter haben in Homburg protestiert, 20.03.2024, online unter: https://www.sr.de/sr/home/nachrichten/politik_wirtschaft/aktionstag_zukunft_von_bosch_homburg_100.html, abgerufen am 22.03.2024.

13) Bauer, Patricia / Peters, Tobias: Investitionen trotz Schuldenbremse: Bremen und das Saarland setzen Impulse, in Wirtschaftsdiens Heft372023, S.314-321.

14) Handelsblatt: Der Plan für ein Chipwerk im Saarland wankt, in Handelsblatt vom 23.08.2024.

15) Schweitzer, Bertold: Wasserstoffwirtschaft schafft Beschäftigung, in AK-Analyse 2/2023.

16) Arbeitskammer des Saarlandes: Bericht an die Regierung des Saarlandes 2024, S83-92.

17) Bauer, Patricia: Transformationsrisiko Schuldenbremse – Plädoyer für eine problemlösende Finanzpolitik, in AK-Analyse 2/2024.

IMPRESSUM |

Verleger: Arbeitskammer des Saarlandes, Fritz-Dobisch-Straße 6-8, 66111 Saarbrücken; Kontakt: Telefon 0681 4005-430, E-Mail: redaktion@arbeitskammer.de; Herausgeber: Jörg Caspar, Thomas Otto (V.i.S.d.P.); Redaktion: Peter Jacob (Chefredakteur), Simone Hien, Alexander Stallmann.