

ERGEBNISSE UND BEWERTUNG DER ZUKUNFTSSTUDIE AUTOLAND SAARLAND

Automobiler Strukturwandel: Fragen der Arbeitswelt müssen in den Fokus



Foto: Pasquale D'Angiolillo

Das fossile Zeitalter ist im Kfz-Bereich wohl nicht ganz zuende. Auch im Saarland werden die „traditionellen Autos“ vorläufig weiter das Verkehrsbild auf den Straßen prägen.

Die „Zukunftsstudie Autoland Saarland – Perspektiven des automobilen Strukturwandels“ belegt die auch von der Arbeitskammer immer wieder herausgestellte überdurchschnittliche Bedeutung der Automobilindustrie für das Saarland. Die AK Saar hält es aber für problematisch, dass Veränderungen bei der Beschäftigung und in der Arbeitswelt sehr kurz kommen.

• Von Jonas Boos

Die „Zukunftsstudie Autoland Saarland – Perspektiven des automobilen Strukturwandels“ belegt die große Bedeutung der Automobilindustrie für die Region. Nach Ansicht der Verfasser wird die Saar-Kfz-Industrie künftig aber nur unterdurchschnittlich von den drei Megatrends Elektrifizierung, Automatisierung und Vernetzung profitieren. Aus Sicht der Arbeitskammer ist es bedenklich, dass im Gutachten lediglich auf umsatzseitige Auswirkungen der technologischen Veränderungen abgezielt wird. Mögliche Beschäftigungseffekte und Fragen der Arbeitswelt werden kaum betrachtet. In zukünftigen von der Landesregierung geförderten Studien

muss die Beschäftigung eine zentrale Rolle spielen. Bei Befragungen und Experteninterviews sind entsprechende Gespräche mit Arbeitnehmer-Interessenvertretungen zu führen. Kritisch ist auch, dass die Studie die im Saarland vorherrschenden niedrigen Arbeitskosten als positiven Standortfaktor bewertet. Die Arbeitskammer weist seit Jahren auf den Verdienstrückstand des Saarlandes hin.

Die im Gutachten aufgeführten Handlungsempfehlungen sind überwiegend unstrittig. Allerdings vermisst die Arbeitskammer an einigen Stellen relevante Aspekte – insbesondere die Beteiligung der Beschäftigten. Dabei ist die Mitbestimmung der Arbeitnehmer seit langem ein zentraler Erfolgsfaktor

für den Standort Saarland. Die Landesregierung sollte sich für die positive Weiterentwicklung der Mitbestimmung stark machen und über das Standortmarketing innerhalb und außerhalb des Landes offensiv für kooperative Arbeitsbeziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern im Saarland werben.

Zentrale Ergebnisse der Untersuchung

Ende 2017 wurde das vom saarland.innovation&standort e.V. (saar.is) in Auftrag gegebene und von IW Consult und Fraunhofer IAO erstellte Gutachten „Zukunftsstudie Autoland Saarland – Perspektiven des automobilen Strukturwandels“ veröffentlicht. Die zentrale Forschungsfrage lautete: Wie wirkt sich der Wandel durch Elektrifizierung, Automatisierung und Vernetzung in der Automobilindustrie im Saarland aus?

>> weiter

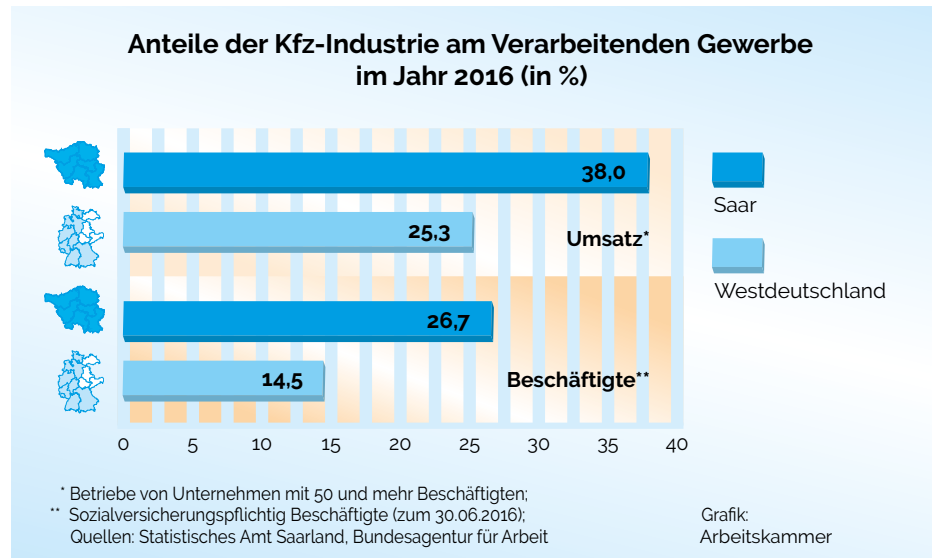
Die Studie kommt zu **drei wesentlichen Schlussfolgerungen** (Seite 10): Das Saarland profitiert davon, dass auch im Jahr 2030 noch gut 40 Prozent der produzierten Fahrzeuge konventionelle Verbrenner sein werden. Das sichert nicht nur Märkte, sondern eröffnet auch ein Zeitfenster von rund zehn Jahren für die Bewältigung des tiefgreifenden Wandels. Die Unternehmen und die Politik müssen sich auf diese Veränderungen sofort einstellen. Darauf zielen alle Handlungsempfehlungen des Gutachtens. Das Saarland muss in den neu aufwachsenden Märkten im Bereich Elektrifizierung, Automatisierung und Vernetzung Nischen finden und dort neue Wertschöpfungsquellen erschließen. Allerdings ist dabei auch der Blick in Bereiche außerhalb der Automobilindustrie notwendig.

„Um in den nächsten Jahren substanziell an den drei automobilen Megatrends ‚Elektrifizierung‘, ‚Automatisierung‘ und ‚Vernetzung‘ zu partizipieren, ist es erforderlich, dass die saarländische Automobilindustrie erfolgsversprechende Wertschöpfungsumfänge für sich identifiziert und die hierfür relevanten Akteure frühzeitig dafür sensibilisiert.“ (Seite 12)

Diesen Aussagen kann die Arbeitskammer überwiegend zustimmen. Die Arbeitskammer findet sich hier in den Ergebnissen sowohl ihrer „Analyse der Branchenstrukturen im Saarland“¹ als auch der Artikel-Serie in der AK-Zeitschrift zum Thema Automobilindustrie bestätigt, in welchen die großen Herausforderungen der saarländischen Kfz-Industrie herausgearbeitet wurden. Die Studie der INFO-Institut Beratungs-GmbH „Aktuelle Entwicklungen in der Automobilindustrie und E-Mobilität“, welche ebenfalls die drei Megatrends benennt, erweitert die Perspektive auf die Herausforderungen

Gerade für das Saarland mit seiner starken Betroffenheit durch die automobilen Megatrends Elektrifizierung, Autonomes Fahren sowie Konnektivität beziehungsweise Digitalisierung und der bestehenden Zuliefererstruktur ergeben sich große Herausforderungen für die Unternehmen, ihre Arbeitnehmervertreter und Beschäftigten.

Aus der INFO-Studie



ungen in Hinblick auf die Arbeit von Arbeitnehmervertretungen: „Gerade für das Saarland mit seiner starken Betroffenheit durch die automobilen Megatrends Elektrifizierung, Autonomes Fahren sowie Konnektivität beziehungsweise Digitalisierung und der bestehenden Zuliefererstruktur ergeben sich große Herausforderungen für die Unternehmen, ihre Arbeitnehmervertreter und Beschäftigten. [...] Auch wenn es derzeit noch schwer abschätzbar ist, wann und in welchem Umfang Betriebsräte mit den Auswirkungen der Elektromobilität und anderer automobiler Megatrends konfrontiert sein werden, so empfiehlt es sich dennoch, möglichst früh durch differenzierte Vorausplanung und zielgerichtetes Handeln an der zukünftigen Ausrichtung des Unternehmens mitzuwirken.“² Die „Zukunftsstudie Autoland Saarland“ beschreibt die Stärken und Schwächen des Standortes Saarland weitgehend richtig. Das Gutachten benennt fünf zentrale Standortvorteile, denen aber wiederum vier wesentliche Schwächen gegenüberstehen (Seite 11).

Als **Stärken** gelten

- eine hohe Industrieakzeptanz in der Politik und der Bevölkerung,
- Kompetenzen und Exzellenz in der industriellen Fertigung,
- eine gute Forschungsinfrastruktur im Grundlagenbereich,
- niedrigere Arbeitskosten im Vergleich zu anderen westdeutschen Bundesländern,
- ein hoher Besatz mit großen Niederlassungen von Unternehmen außerhalb des Landes, die einen Zugang zu modernen Produktionstechnologien und weltweiten Märkten eröffnen.

Insbesondere der vierte Aufzählungspunkt „Niedrige Arbeitskosten“ kann aus Sicht der Arbeitskammer allerdings

nicht als Stärke des Standorts bewertet werden (siehe unten).

Schwächen sind

- eine insgesamt unterdurchschnittliche FuE-Intensität im Unternehmenssektor und zu wenige hoch bezahlte Arbeitsplätze im Bereich von Headquarter-Dienstleistungen,
- nicht ausgeschöpfte Potenziale bei der Zusammenarbeit zwischen Unternehmen und Hochschulen sowie Instituten.
- inselartige Strukturen und fehlende Verflechtungen im Bereich der Kunden- und Lieferantenbeziehungen auch im Automotive-Cluster,
- allgemein ungünstige Rahmenbedingungen in den Bereichen Demografie (starker Rückgang des Erwerbspersonenpotenzials), öffentliche Finanzen und Gründungsgeschehen.

Im Rahmen der Präsentation des Gutachtens am 29. November 2017 wurde eins deutlich. Die zentrale Problemlage liegt darin, dass das Saarland in den Bereichen stark ist, die sich eher schwach entwickeln werden (Verbrennungsmotoren, Abgasnachbehandlung, Getriebe) und in den Bereichen eher schwach, die durch Elektrifizierung, Automatisierung und Vernetzung wachsen werden. Neu ist diese Erkenntnis allerdings nicht.

Das Gutachten belegt die auch von Seiten der Arbeitskammer immer wieder herausgestellte enorme Bedeutung der Automobilindustrie für den Industriestandort Saarland: Die AK-Studie „Analyse der Branchenstrukturen im Saarland“ zeigt, dass die Bedeutung der Kfz-Industrie im Saarland deutlich höher liegt als im Durchschnitt des früheren Bundesgebiets. Der in der amtlichen Statistik unter der offiziellen Bezeichnung „WZ 29 - Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ aufgeführte Wirtschaftszweig setzte im

Die Autoren prognostizieren, dass im Jahr 2030 rund 60 Prozent aller Fahrzeuge elektrifizierte Komponenten, rund 20 Prozent der Fahrzeuge hochautomatisierte Fahrfunktionen haben und weitere fünf Prozent vollautomatisiert und fahrerlos sein werden.

Aus der Zukunftsstudie



Jahr 2016 rund 38 Prozent des gesamten saarländischen Industrieumsatzes um (zehn Milliarden Euro; Westdeutschland: 25,3 Prozent) und jeder vierte sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Verarbeitenden Gewerbe des Saarlandes arbeitete im Fahrzeugbau (26,7 Prozent/25.952 Personen; Westdeutschland: 14,5 Prozent).³

Tatsächlich ist die Bedeutung des Fahrzeugbaus noch größer: Zahlreiche Automotive-Zulieferer sind in der Statistik anderen Wirtschaftszweigen, wie beispielsweise dem Metallgewerbe, der Stahlindustrie, den Gießereien, dem Maschinenbau sowie der Gummi- und Kunststoffindustrie, zugeordnet. Die Zukunftsstudie Autoland Saarland bestätigt diese Annahme und belegt dies an verschiedenen Stellen durch Zahlen-

material (so auf Seite 61ff, 71ff, 94ff). Das in der Studie ausgewiesene Automotive-Cluster erwirtschaftete demnach im Jahr 2016 16,9 Milliarden Euro Umsatz und beschäftigte 44.362 Personen (Seite 61ff). Die Wertschöpfung lag bei rund 4,8 Milliarden Euro. Hinzu kommen indirekte Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte (aus Vorleistungen außerhalb des Clusters) von circa 71 Millionen Euro Bruttowertschöpfung und mit 1.445 Arbeitsplätzen sowie induzierte Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte (aus Konsum- und Investitionen durch in Automotive-Cluster erwirtschaftetes Einkommen) von 383 Millionen Euro und 7.965 Stellen. Insgesamt wären somit rund 5,3 Milliarden Euro an Bruttowertschöpfung sowie 53.772 Beschäftigungsverhältnisse mit der Kfz-Industrie im Saarland verbunden (Seite 71ff).

Die Zukunftsstudie Autoland Saarland belegt zudem die These des „Produktionsstandorts Saarland“, in dem die Autoren die Tätigkeitsstrukturen der Erwerbstätigen im Saarland mit denen in Deutschland vergleichen (Seite 96f): „Im Saarland sind gut 50 Prozent der Erwerbstätigen im Verarbeitenden Gewerbe mit Produktionstätigkeiten beschäftigt, bundesweit sind es nur rund 42 Prozent. Typische Headquarter-Dienstleistungen (Technisches Büro, EDV, Forschung, Marketing, Management) sind fast spiegelbildlich unterrepräsentiert. Nur gut 26 Prozent der Erwerbstätigen sind mit diesen Tätig-

BEDEUTENDE BETRIEBE |

1. ZF Getriebe AG
8.400 Beschäftigte
2. Ford Werke GmbH
6.700 Beschäftigte
3. Robert Bosch GmbH
4.300 Beschäftigte
4. Schaeffler Technologies GmbH & Co. KG, 2.700 Beschäftigte
5. Eberspächer GmbH & Co. KG
1.600 Beschäftigte
6. Michelin Reifenwerke KGaA
1.400 Beschäftigte
7. Halberg Guss GmbH
1.200 Beschäftigte
8. Nemak Dillingen GmbH & Co. KG, 1.200 Beschäftigte
9. VOIT Automotive GmbH
1.000 Beschäftigte

Quelle: IHK-Erhebungen (9/2017)

keiten beschäftigt. In Deutschland ist es fast jeder Dritte.“ Die Arbeitskammer sieht sich hier in ihrer Branchenanalyse bestätigt. Häufig wird in diesem Zusammenhang vom Saarland als „verlängerte Werkbank“ gesprochen. Aus Sicht der Arbeitskammer ist dies insofern problematisch, da Entscheidungen über zukünftige Entwicklungen, welche Einfluss auf die saarländische Gesamtentwicklung haben können, häufig in den Unternehmenszentralen außerhalb des Saarlandes getroffen werden. Das INFO-Institut sieht eine hohe Abhängigkeit des saarländischen Automobilstandortes von Entscheidungen, die in den Firmenzentralen in Stuttgart (Bosch), Friedrichshafen (ZF), Herzogenaurach (Schaeffler) oder Köln (Ford) getroffen werden.⁴ Dies könnte für das Saarland als Produktionsstandort insbesondere dann problematisch werden, wenn im Zuge zunehmender Internationalisierung entschieden wird, die Produktionsprozesse ins Ausland zu verlagern (Offshoring).⁵

Für die Zukunftsstudie Autoland Saarland wurden Szenarien (neben einem Basis-Szenario, auch „kritisches“ und „disruptives“ Szenario) zur Entwicklung der Automobilindustrie bis zum Jahr 2030 angefertigt. Im Basis-Szenario gehen die Autoren davon aus, dass im Jahr 2030 rund zwei Fünftel der produzierten Pkw mit konventionellem Verbrennungsmotor, knapp ein Viertel der produzierten Pkw mit elektrischen Motor (einschließlich Brennstoffzelle) und der Rest von rund 35 Prozent mit ver-



Foto: Pasquale D'Angiolillo

Auch bei Bosch in Homburg muss man sich auf den Strukturwandel einstellen.

>> weiter

18.500

Arbeitsplätze könnten direkt von den Folgen der automobilen Elektrifizierung betroffen sein. Damit dürften etwa 46 Prozent aller Beschäftigten der saarländischen Automobilindustrie mit großen Veränderungen konfrontiert werden.

schiedenen Formen von Hybridantrieben ausgestattet sein werden. Dies hätte zur Folge, dass die Zahl der Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb weltweit von knapp 90 Millionen Einheiten auf etwa 50 Millionen zurückgehen, während parallel dazu die Zahl der elektrisch betriebenen Fahrzeuge von fast null auf rund 29 Millionen steigen würde. Die Autoren prognostizieren, dass im Jahr 2030 rund 60 Prozent aller Fahrzeuge elektrifizierte Komponenten, rund 20 Prozent der Fahrzeuge hochautomatisierte Fahrfunktionen haben und weitere fünf Prozent „vollautomatisiert und fahrerlos“ sein werden (Seite 10). Im Ergebnis steigen die Umsätze des saarländischen Automotiv-Clusters im Basis-Szenario von 16,9 Milliarden Euro (2016) auf 22,3 Milliarden Euro im Jahr 2030. Trotz dieser positiven Wachstumsprognose profitiert die saarländische Kfz-Industrie aber laut Gutachten nur unterdurchschnittlich von den drei Haupt-Technologietrends (Elektrifizierung, Automatisierung und Vernetzung) (Seite 81ff). Aus methodischer Sicht ist die Technik der Entwicklung von Szenarien ein etabliertes Instrument der Analyse wirt-

schaftswissenschaftlicher Einflussfaktoren. Allerdings wird in der Studie nicht näher dargestellt, welche Schätzmethoden für die Umsatzschätzungen der Jahre 2016 und 2030 benutzt wurden: „In dem saarlandspezifischen Teil der Studie werden die Umsätze des Automotiv-Clusters Saarland für die Jahre 2016 und 2030 geschätzt. Neben den Gesamtwerten erfolgt eine Differenzierung nach den oben genannten Referenzfahrzeugen und den dazugehörigen Systemen.“ (Seite 17). Aus Sicht der Arbeitskammer ist es bedenklich, dass das Gutachten lediglich auf umsatzseitige Auswirkungen der technologischen Veränderungen abzielt. In den Szenarien spielen mögliche Beschäftigungseffekte im Automotiv-Cluster und Teilbereichen keine Rolle. Auch scheint es irrelevant, wie die zukünftigen Zuwächse generiert werden sollen (ob durch Beschäftigte oder vernetzte Maschinen) und welche Auswirkungen durch veränderte Produktionsprozesse auf die Beschäftigung zukommen.

Wandel in der Beschäftigungsstruktur

In der Branchenstrukturanalyse weist die Arbeitskammer⁶ auf die Auswirkungen hin, welche der Technologiewandel zur Elektromobilität für die Beschäftigten in der Automobilindustrie hat. Experten gehen davon aus, dass ein Großteil der Wertschöpfung in der Kfz-Industrie wegfällt, wenn der Verbrennungsmotor durch einen E-Motor ersetzt wird – bei der Herstellung stehen rund 1.000 Teile etwa nur 50 Teilen gegenüber. Dadurch stünden 20 bis 25 Prozent der Arbeitsplätze in der Kfz-Industrie auf dem Spiel. Die Studie „Aktu-

elle Entwicklungen in der Automobilindustrie und E-Mobilität“ des INFO-Instituts knüpft daran an: „Ein wesentlicher Anteil der Fertigung eines Verbrennungsmotors wird durch Tätigkeiten der Zerspanung (Drehen, Fräsen, Bohren und Schleifen) abgedeckt. Im Rahmen der Transformation werden diese formgebenden Tätigkeiten nach und nach durch Montageprozesse, die zur Herstellung von Elektromotoren, Batterien und Brennstoffzellen benötigt werden, ersetzt. Damit einher geht die Erfordernis, die bestehenden Kompetenzen der Beschäftigten im Bereich Metall und Mechanik um Fertigkeiten zu erweitern, die die neuen elektrischen und elektronischen Komponenten erfordern.“ Voraussichtlich geht damit ein Bedeutungsverlust des – insbesondere für die saarländische Industrie gewichtigen – Metallgewerbes einher. Das INFO-Institut kommt zu dem Ergebnis, dass im Saarland rund 18.500 Arbeitsplätze in den durch die Elektrifizierung stark betroffenen Unternehmen in Verbindung stehen und somit „etwa 46 Prozent der Beschäftigten der saarländischen Automobilindustrie mit großen Veränderungen konfrontiert sein werden“.⁷ Insgesamt wird deutlich, dass die Priorität des Gutachtens eindeutig auf der Technologiebetrachtung liegt, Fragen der Arbeitswelt spielen praktisch keine Rolle. Deutlich wird dies beispielsweise auch an andere Stelle: Bei Handlungsfeld 5 (Seite 130) werden unter dem Punkt „Digitale Bildung verbessern“ lediglich Politik, Unternehmen und Wissenschaft als Akteure benannt. Beschäftigte, beziehungsweise deren Vertreter, sollen offensichtlich wohl keine Rolle spielen bei der Entwicklung eines „durchgängigen pädagogischen Gesamtkonzepts“.

Durchschnittliche Bruttomonatsverdienste der vollzeitbeschäftigten Arbeitnehmer nach Wirtschaftsbereichen und Leistungsgruppen im Jahr 2016						
Abstand zum Bundesdurchschnitt (West, einschl. Berlin) in %						
	Insgesamt	LG 1	LG 2	LG 3	LG 4	LG 5
Insgesamt	-8,2	-12,9	-8,0	-0,7	10,8	0,9
Privatwirtschaft	-9,3	-14,7	-8,8	-0,8	12,3	1,5
Verarbeitendes Gewerbe	-7,8	-13,2	-6,5	3,2	13,6	3,9
Kraftwagen und Kraftwagenteile	-17,0	-27,7	-20,5	-9,8	5,1	-6,1
Dienstleistungsbereich insgesamt	-9,5	-12,7	-9,0	-4,1	-3,8	-2,3
Marktbestimmte Dienstleistungen	-13,6	-17,4	-11,4	-7,6	-7,7	-7,0
Nicht marktbestimmte Dienstleistungen	-4,0	-2,2	-2,4	0,9	2,0	3,2

Leistungsgruppe 1 = „Arbeitnehmer in leitender Stellung“; Leistungsgruppe 2 = „Herausgehobene Fachkräfte“; Leistungsgruppe 3 = „Fachkräfte“; Leistungsgruppe 4 = „Angelernte Arbeitnehmer“, Leistungsgruppe 5 = „Ungelernte Arbeitnehmer“

Quelle: Statistisches Bundesamt, Statistisches Amt Saarland, eigene Berechnungen

Arbeitskammer

Kritisch beurteilt die Arbeitskammer die Aussage des Gutachtens, dass die im Saarland vorherrschenden niedrigen Arbeitskosten im Vergleich zu anderen westdeutschen Bundesländern als positiver Standortfaktor bewertet werden (Seite 11). Im internationalen Vergleich wiederum seien die Lohnkosten im Saarland eher hoch, was als Schwäche gegenüber ausländischen wettbewerbsfähigen Standorten gesehen wird, die geringere Arbeitskosten aufweisen (Seite 109). Entsprechend empfehlen die Autoren bei Handlungsfeld 7: Verbesserung der Standortattraktivität unter dem Punkt „Wettbewerbsfähige Kosten sichern“ die Reduzierung oder zumindest einen nur moderaten Anstieg der Kosten, wozu auch die Lohnkosten genannt werden (Seite 133) – eine Empfehlung, welche die Arbeitskammer so nicht mitträgt.

Die Arbeitskammer weist seit Jahren auf den Verdienstrückstand des Saarlandes gegenüber dem Bund hin. Im Jahr 2016 lag der durchschnittliche Bruttomonatsverdienst der vollzeitbeschäftigten Arbeitnehmer an der Saar um 8,2 Prozent unter dem Bundesdurchschnitt (West). Der Verdienstrückstand des Saarlandes gegenüber dem Bund ist einerseits auf die hiesige Wirtschaftsstruktur mit einer geringeren Anzahl an höherwertigen Tätigkeiten zurückzuführen, zu Teilen aber auch auf den besonders starken Verdienstrückstand in den oberen Leistungsgruppen. Für an- und ungelernete Arbeitnehmer (siehe Tabelle – LG 4 bis LG 5) gibt es im Saarland im Vergleich zum früheren Bundesgebiet einen Verdienstvorsprung, was insbesondere auf die Industrie mit ihrem großen gewerkschaftlichen Organisationsgrad und ihrer hohen Tarifbindung zurückzuführen ist. In der Industrie haben auch die Fachkräfte (LG 3) einen Verdienstvorsprung gegenüber dem westdeutschen Durchschnitt. Bemerkenswert ist allerdings, dass die vollzeitbeschäftigten Fachkräfte gerade in der Kfz-Industrie hierzulande 9,8 Prozent geringere Bruttomonatsverdienste hatten als ihre Kollegen im Bereich des früheren Bundesgebietes.

Mag der Rückstand bei den Führungskräften noch (zum Teil) auf das Fehlen entsprechender Führungspositionen im Saarland zurückzuführen sein, so kann dies kaum noch gelten bei den herausgehobenen Fachkräften. Dabei sind es auch diese, die bei der fortschreitenden Digitalisierung in den Unternehmen zunehmend gebraucht werden. Vor dem Hintergrund der von Arbeitgeberseite häufig wiederholten Forderung nach mehr Ingenieuren und



Foto: Pasquale D'Angiolillo

Die Nummer 1 der Saar-Kfz-Industrie ist ZF Getriebe in Saarbrücken.



Foto: Pasquale D'Angiolillo

Die Nummer 2 der Saar-Kfz-Industrie ist Ford in Saarlouis.

geäußerten Befürchtungen eines drohenden Fachkräftemangels sollte man erwarten, dass dieser Umstand für die Arbeitgeberseite ein Thema ist. Insbesondere da sich dieser Aspekt sogar im Gutachten wiederfindet und nach Meinung der Arbeitskammer im Widerspruch zu den Forderungen nach Lohnkostenreduzierung steht. Auf Seite 108 heißt es: „Als Schwäche wurde identifiziert, hochqualifizierte Beschäftigte aus Spezialbereichen ins Saarland zu holen. Diese würden von den größeren Unternehmen der attraktiveren Regionen absorbiert. Diese Probleme gibt es insbesondere bei der Suche nach

Aktionsfelder und Handlungsempfehlungen

Ingenieuren.“ Der Verdienstrückstand gegenüber westdeutschen Bundesländern und die im Gutachten geforderte Reduzierung von Lohnkosten werden kaum dafür sorgen, dass diese Probleme behoben werden. Darüber hinaus hängen die im Gutachten induzierten

Effekte auf Wertschöpfung und Beschäftigung positiv vom Einkommen der Beschäftigten ab (Seite 72: „Sowohl die Beschäftigten des Automotive-Clusters Saarland als auch die indirekten Beschäftigten der Vorleistungslieferanten erhalten für ihre Tätigkeit ein Einkommen, das zu einem gewissen Anteil zum Kauf von Konsum- und Investitionsgütern genutzt wird.“). Wenn Lohnkosten reduziert werden sollen, wird dies zu einer Verminderung der Konsumnachfrage führen und dies wiederum die induzierten Effekte verringern – mit negativen Auswirkungen auf den gesamten Wirtschaftskreislauf. Die im Gutachten ab Seite 113 aufgeführten Aktionsfelder und Handlungsempfehlungen sind im Groben unstrittig. Es handelt sich dabei häufig um vielfältige, oft schon bekannte und benannte Handlungsansätze und nützliche Hinweise. Allerdings vermisst die Arbeitskammer an einigen Stellen relevante Aspekte. Zu nennen sind hier

>> weiter

- Qualifizierung der Beschäftigten für die Bewältigung des Wandels,
- attraktive Arbeitsbedingungen zur Sicherung des Fachkräftebedarfs,
- Beteiligung der Beschäftigten durch Mitbestimmung.

Insbesondere letztgenannter Punkt kommt im Gutachten zu kurz, obgleich der Mitbestimmung der Arbeitnehmer als Standortfaktor eine nicht zu unterschätzende positive Bedeutung zukommt. Weder bei der Schilderung der Standortfaktoren (Seite 99ff) noch bei dem entsprechenden Handlungsfeld 7: „Verbesserung der Standort-Attraktivität“ (Seite 132ff) findet der Aspekt Mitbestimmung Berücksichtigung. Dabei ist die Mitbestimmung der Arbeitnehmer seit langem ein zentraler Erfolgsfaktor für das Saarland, es besteht hier kein Erkenntnisproblem. Das Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Institut (WSI) der Hans-Böckler-Stiftung kommt so beispielsweise für die Automobilindustrie zu dem Ergebnis: „Die neue Qualität des Wandels liegt in der Aushöhlung der für die deutsche Automobilindustrie zentralen Mitbestimmungskultur, die bisher im globalen Wettbewerb als wichtiger Erfolgsfaktor gesehen wird.“⁸ Und in einer Studie der Hans-Böckler-Stiftung wurde deutlich, dass „betriebliche Mitbestimmung insgesamt einen konstruktiven Beitrag zur Innovativität von Unternehmen leistet“ und dass „eine stärkere Betriebsratsbeteiligung mit einem höheren Innovationserfolg einhergeht“.⁹

Aus Sicht der Arbeitskammer muss auch diskutiert werden, ob gerade in den kleineren Unternehmen die betriebliche Mitbestimmung ausreichend verankert ist. In der Wirtschaftskrise hat dieses Modell dafür gesorgt, dass

FREIES FELD FÜR ADRESSAUFKLEBER

Die Landesregierung sollte für die positive Weiterentwicklung der Mitbestimmung werben, sich für mehr Akzeptanz stark machen und ihre Möglichkeiten systematisch nutzen, von den Unternehmen die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Mitbestimmung einzufordern.



Wettbewerbs- und Innovationsvorteil erhalten blieben. Wenn Zukunftsthemen der Arbeitswelt diskutiert werden, gehören die Interessenvertreter der Beschäftigten und die Gewerkschaften mit an den Tisch. Das INFO-Institut empfiehlt, dass Betriebsräte möglichst früh durch differenzierte Vorausplanung und zielgerichtetes Handeln an der zukünftigen Ausrichtung des Unternehmens mitwirken sollen. Hierzu sei es notwendig, die bisherige Betriebs- und Wirtschaftsausschussarbeit entsprechend um strategische Themen zu erweitern, um so den Kurs des Unternehmens und damit auch die Zukunft

der Mitarbeiter aktiv mitzugestalten.¹⁰ Vor dem Hintergrund der positiven saarländischen Erfahrungen sollte die Landesregierung für die positive Weiterentwicklung der Mitbestimmung werben, sich für mehr Akzeptanz stark machen und ihre Möglichkeiten systematisch nutzen, von den Unternehmen die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Mitbestimmung einzufordern. Zudem sollte das Standortmarketing innerhalb und außerhalb des Landes offensiv für kooperative Arbeitsbeziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern im Saarland werben.

Abschließend ist festzuhalten: Bei zukünftigen von der Landesregierung geförderten Studien muss die Beschäftigung eine zentrale Rolle spielen. Bei Befragungen und Experteninterviews sind entsprechende Gespräche mit Arbeitnehmerinteressenvertretungen zu führen (Arbeitskammer, Gewerkschaften, Betriebsräte). Es bleibt zu hoffen, dass dies bei den vom Wirtschaftsministerium angedachten Studien der Fall sein wird.

Jonas Boos ist Referent für Konjunktur- und Strukturpolitik in der Arbeitskammer.

IMPRESSUM |

Verleger: Arbeitskammer des Saarlandes, Fritz-Dobisch-Straße 6-8, 66111 Saarbrücken

Kontakt: Telefon (0681) 4005-430, Telefax (0681) 4005-401, E-Mail redaktion@arbeitskammer.de

Herausgeber: Jörg Caspar, Thomas Otto

Redaktion: Peter Jacob (Chefredakteur), Dörte Grabbert, Wulf Wein
Aus Gründen der Lesbarkeit verzichtet die Redaktion überwiegend auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen. Alle Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für beide Geschlechter.

ANMERKUNGEN |

1. Vgl. Arbeitskammer des Saarlandes (2017): Analyse der Branchenstrukturen im Saarland, S. 46ff.
2. Vgl. INFO-Institut Beratungs-GmbH (2017): Aktuelle Entwicklungen in der Automobilindustrie und E-Mobilität, S. 53.
3. Vgl. Arbeitskammer des Saarlandes (2017): Analyse der Branchenstrukturen im Saarland, S. 29.
4. Vgl. INFO-Institut Beratungs-GmbH (2017): Aktuelle Entwicklungen in der Automobilindustrie und E-Mobilität, S. 35.
5. Vgl. Arbeitskammer des Saarlandes (2017): Analyse der Branchenstrukturen im Saarland, S. 16f.
6. Vgl. Arbeitskammer des Saarlandes

(2017): Analyse der Branchenstrukturen im Saarland, S. 48.

7. Vgl. INFO-Institut Beratungs-GmbH (2017): Aktuelle Entwicklungen in der Automobilindustrie und E-Mobilität, S. 30.

8. Vgl. Blöcker, Antje (2015): Industrielle Wertschöpfungsketten: Herausforderungen für das deutsche Industriemodell am Beispiel der Automobilindustrie, WSI Mitteilungen 7/2015, S. 537.

9. Scholl, Wolfgang/Breitling, Kai/Janetzke, Hanna/Shajek, Alexandra (2013): Innovationserfolg durch aktive Mitbestimmung.

10. Vgl. INFO-Institut Beratungs-GmbH (2017): Aktuelle Entwicklungen in der Automobilindustrie und E-Mobilität, S. 53.