

Branchenmonitor

Automobil(-Zulieferer)-Industrie im Saarland

Zur Lage und Perspektiven der saarländischen
Automobil(-Zulieferer)-Industrie



BRANCHENMONITOR

Automobil(-Zulieferer)-Industrie im Saarland

*Zur Lage und Perspektiven
der saarländischen Automobil(-Zulieferer)-Industrie*

Saarbrücken, November 2019

Beschäftigte in der Kfz-Industrie 2018	Entwicklung der Beschäftigung in der saarländischen Kfz-Industrie 2008 bis 2018																														
<p>Anteil an der Gesamtbeschäftigung in %</p> <table border="1"> <caption>Anteil an der Gesamtbeschäftigung in %</caption> <thead> <tr> <th>Region</th> <th>Anteil (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Saar</td> <td>6,7</td> </tr> <tr> <td>Westdeutschland</td> <td>3,2</td> </tr> </tbody> </table> <p>Quelle: Bundesagentur für Arbeit (sozialversicherungspflichtige Beschäftigung zum 30.06.)</p>	Region	Anteil (%)	Saar	6,7	Westdeutschland	3,2	<p>absolut</p> <table border="1"> <caption>Entwicklung der Beschäftigung in der saarländischen Kfz-Industrie 2008 bis 2018</caption> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>absolut</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2008</td><td>23.455</td></tr> <tr><td>2009</td><td>22.167</td></tr> <tr><td>2010</td><td>21.944</td></tr> <tr><td>2011</td><td>24.132</td></tr> <tr><td>2012</td><td>25.296</td></tr> <tr><td>2013</td><td>25.838</td></tr> <tr><td>2014</td><td>26.640</td></tr> <tr><td>2015</td><td>25.968</td></tr> <tr><td>2016</td><td>26.169</td></tr> <tr><td>2017</td><td>25.814</td></tr> <tr><td>2018</td><td>25.986</td></tr> </tbody> </table> <p>Quelle: Bundesagentur für Arbeit (sozialversicherungspflichtige Beschäftigung zum 30.06.)</p>	Jahr	absolut	2008	23.455	2009	22.167	2010	21.944	2011	24.132	2012	25.296	2013	25.838	2014	26.640	2015	25.968	2016	26.169	2017	25.814	2018	25.986
Region	Anteil (%)																														
Saar	6,7																														
Westdeutschland	3,2																														
Jahr	absolut																														
2008	23.455																														
2009	22.167																														
2010	21.944																														
2011	24.132																														
2012	25.296																														
2013	25.838																														
2014	26.640																														
2015	25.968																														
2016	26.169																														
2017	25.814																														
2018	25.986																														
<p>Durchschnittliche Bruttomonatsverdienste im Saarland 2018</p> <p>in Euro</p> <table border="1"> <caption>Durchschnittliche Bruttomonatsverdienste im Saarland 2018</caption> <thead> <tr> <th>Kategorie</th> <th>in Euro</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Kfz-Industrie</td> <td>5.190</td> </tr> <tr> <td>Gesamtwirtschaft</td> <td>3.992</td> </tr> </tbody> </table> <p>Quelle: Statistisches Amt Saarland</p>	Kategorie	in Euro	Kfz-Industrie	5.190	Gesamtwirtschaft	3.992	<p>Umsätze in der Kfz-Industrie 2018</p> <p>Anteile der Kfz-Industrie am Industrieumsatz insgesamt in %</p> <table border="1"> <caption>Umsätze in der Kfz-Industrie 2018</caption> <thead> <tr> <th>Region</th> <th>Anteil (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Saar</td> <td>33,7</td> </tr> <tr> <td>Bund</td> <td>23,4</td> </tr> </tbody> </table> <p>Quelle: Statistisches Bundesamt, Statistisches Amt Saarland</p>	Region	Anteil (%)	Saar	33,7	Bund	23,4																		
Kategorie	in Euro																														
Kfz-Industrie	5.190																														
Gesamtwirtschaft	3.992																														
Region	Anteil (%)																														
Saar	33,7																														
Bund	23,4																														

Die Kfz(-Zulieferer)-Industrie hat für die saarländische Wirtschaft und Beschäftigung eine im Vergleich zum Bund überdurchschnittliche Bedeutung. So ist der Anteil der im Saarland in der Branche Beschäftigten mehr als doppelt so hoch wie im westdeutschen Durchschnitt. Die Verdienste sind im Vergleich zu anderen saarländische Branchen überdurchschnittlich.

Kfz-Exporte nach Zielgebiet 2018	Pkw-Neuzulassungen nach Antriebsart im Saarland 2014 und 2018																																				
<p>Anteile an allen Kfz-Exporten in %</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Zielgebiet</th> <th>Saar (%)</th> <th>Bund (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Großbritannien</td> <td>24,8</td> <td>9,8</td> </tr> <tr> <td>USA</td> <td>13,5</td> <td>11,8</td> </tr> <tr> <td>Italien</td> <td>8,6</td> <td>5,0</td> </tr> <tr> <td>Slowakei</td> <td>8,1</td> <td>1,5</td> </tr> <tr> <td>Frankreich</td> <td>7,7</td> <td>6,7</td> </tr> <tr> <td>China</td> <td>3,2</td> <td>10,8</td> </tr> </tbody> </table> <p>Quelle: Statistisches Bundesamt</p>	Zielgebiet	Saar (%)	Bund (%)	Großbritannien	24,8	9,8	USA	13,5	11,8	Italien	8,6	5,0	Slowakei	8,1	1,5	Frankreich	7,7	6,7	China	3,2	10,8	<p>absolut</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Antriebsart</th> <th>2014</th> <th>2018</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Benzin</td> <td>18.454</td> <td>27.265</td> </tr> <tr> <td>Diesel</td> <td>14.060</td> <td>10.370</td> </tr> <tr> <td>Elektro</td> <td>52</td> <td>240</td> </tr> <tr> <td>Hybrid</td> <td>417</td> <td>1.585</td> </tr> </tbody> </table> <p>Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt</p>	Antriebsart	2014	2018	Benzin	18.454	27.265	Diesel	14.060	10.370	Elektro	52	240	Hybrid	417	1.585
Zielgebiet	Saar (%)	Bund (%)																																			
Großbritannien	24,8	9,8																																			
USA	13,5	11,8																																			
Italien	8,6	5,0																																			
Slowakei	8,1	1,5																																			
Frankreich	7,7	6,7																																			
China	3,2	10,8																																			
Antriebsart	2014	2018																																			
Benzin	18.454	27.265																																			
Diesel	14.060	10.370																																			
Elektro	52	240																																			
Hybrid	417	1.585																																			
Verdienstrückstand in der Kfz-Industrie nach Leistungsgruppen 2018	Kfz-Beschäftigte nach Berufsabschluss 2018																																				
<p>Durchschnittliche Bruttomonatsverdienste Abstand Saarland zu Westdeutschland in %</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Leistungsgruppe</th> <th>Abstand (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>LG 1</td> <td>-18,8</td> </tr> <tr> <td>LG 2</td> <td>-17,5</td> </tr> <tr> <td>LG 3</td> <td>-7,7</td> </tr> <tr> <td>LG 4</td> <td>6,6</td> </tr> <tr> <td>LG 5</td> <td>(-8,6)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Quelle: Statistisches Amt Saarland</p>	Leistungsgruppe	Abstand (%)	LG 1	-18,8	LG 2	-17,5	LG 3	-7,7	LG 4	6,6	LG 5	(-8,6)	<p>Anteile in %</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Berufsabschluss</th> <th>Saar (%)</th> <th>Westdeutschland (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anerkannt</td> <td>74,6</td> <td>63,7</td> </tr> <tr> <td>Akademisch</td> <td>8,0</td> <td>20,9</td> </tr> <tr> <td>Ohne Abschluss</td> <td>15,1</td> <td>9,8</td> </tr> <tr> <td>Keine Angabe</td> <td>2,3</td> <td>5,5</td> </tr> </tbody> </table> <p>Quelle: Bundesagentur für Arbeit (sozialversicherungspflichtige Beschäftigung zum 30.06.)</p>	Berufsabschluss	Saar (%)	Westdeutschland (%)	Anerkannt	74,6	63,7	Akademisch	8,0	20,9	Ohne Abschluss	15,1	9,8	Keine Angabe	2,3	5,5									
Leistungsgruppe	Abstand (%)																																				
LG 1	-18,8																																				
LG 2	-17,5																																				
LG 3	-7,7																																				
LG 4	6,6																																				
LG 5	(-8,6)																																				
Berufsabschluss	Saar (%)	Westdeutschland (%)																																			
Anerkannt	74,6	63,7																																			
Akademisch	8,0	20,9																																			
Ohne Abschluss	15,1	9,8																																			
Keine Angabe	2,3	5,5																																			

Die Herausforderungen für die Kfz-Industrie sind hoch: Die Betroffenheit durch den bevorstehenden Brexit und den Handelskonflikt mit den USA ist im Saarland überdurchschnittlich stark. Gleichzeitig deuten sich bereits Strukturverschiebungen bei der Nachfrage weg vom Diesel hin zu Benzin und alternativen Antriebstechnologien an.

20 bedeutende saarländische Betriebe im saarländischen Automotive-Cluster

	Beschäftigte Saarland	Branche	Standort Saarland	Unternehmenssitz
ZF Getriebe AG	9.200	Kraftwagen und Kraftwagenteile	Saarbrücken / Neunkirchen	Friedrichshafen (BW)
Ford Werke GmbH	6.100	Kraftwagen und Kraftwagenteile	Saarlouis	Köln (NRW)
Robert Bosch GmbH	4.000	Kraftwagen und Kraftwagenteile	Homburg	Gerlingen (BW)
Schaeffler Technologies GmbH & Co. KG	2.600	Maschinenbau sowie Kraftwagenteile	Homburg	Herzogenaurach (BY)
Eberspächer GmbH & Co. KG	1.400	Kraftwagen und Kraftwagenteile	Neunkirchen	Esslingen am Neckar (BW)
Michelin Reifenwerke KGaA	1.500	Gummi- und Kunststoffindustrie	Homburg	Karlsruhe (BW)
Gusswerke Saarbrücken GmbH	1.300	Kraftwagen und Kraftwagenteile	Saarbrücken-Brebach	Saarbrücken-Brebach (SL)
Nemak Dillingen GmbH & Co.KG	1.100	Maschinenbau, Kraftwagenteile, Gießerei	Dillingen	Dillingen (SL)
VOIT Automotive GmbH	1.000	Kraftwagen und Kraftwagenteile	St. Ingbert	St. Ingbert (SL)
Hager Electro GmbH	1.000	Elektroindustrie	Blieskastel	Blieskastel (SL)
Bosch Rexroth AG	900	Maschinenbau	Homburg	Lohr am Main (BY)
Gebrüder Meiser GmbH	900	Stahlerzeugung und -bearbeitung	Schmelz-Limbach	Schmelz-Limbach (SL)
ThyssenKrupp System Engineering GmbH	900	Kraftwagen und Kraftwagenteile	Homburg	Heilbronn (BW)
CQLT Saargummi Deutschland GmbH	800	Gummi- und Kunststoffindustrie	Wadern Büschfeld	Wadern Büschfeld (SL)
MAT Foundries Europe GmbH	800	Metallgewerbe, Kraftwagen und Kraftwagenteile	Neunkirchen-Wellesweiler	Illinois (USA)
ThyssenKrupp Gerlach GmbH	800	Kraftwagen und Kraftwagenteile	Homburg	Heilbronn (BW)
Magna Exteriors (Decoma Germany) GmbH	600	Metallgewerbe, Kraftwagen und Kraftwagenteile	Sulzbach-Neuweiler	Aurora (Kanada)
Motus Headliner GmbH	400	Kraftwagen und Kraftwagenteile	Überherrn	Michigan (USA)
Nedschroef Fraulautern GmbH	300	Kraftwagen und Kraftwagenteile	Saarlouis / Beckingen	Helmond (Niederlande)
Dürr Assembly Products GmbH	300	Maschinenbau sowie Kraftwagenteile	Püttlingen	Püttlingen (SL)

Anmerkung: Für die Hydac lässt sich die Anzahl der im Saarland beschäftigten Personen nicht darstellen, da sich der Firmenverbund in mehrere rechtlich selbstständige Gesellschaften gliedert.

Quellen: IHK des Saarlandes (2019): Die 50 größten saarländischen Industriebetriebe, Stand Juni 2019; saaris(2019): automotive.saarland; sowie eigene Ergänzungen

Digitalisierung	Klimawandel
<ul style="list-style-type: none"> • Die Automatisierung der Produktion ist im Automobilsektor bereits in vollem Gange und führt zur Veränderung des Berufsbildes • In verstärktem Maße wird die Mensch-Roboter-Kollaboration etabliert • Computergesteuerte Maschinen generieren Substituierbarkeitspotenzial für Helfer- und Fachkraftberufe • Die Weiterentwicklung des autonomen und vernetzten Fahrens öffnet branchenfremden Technologien und Unternehmen einen Marktzugang • Digitale Services gewinnen gegenüber klassischen Kfz-Produkten an Bedeutung • Neue Organisations- und Kooperationsstrukturen zwischen Kfz-Unternehmen und unabhängigen Geschäftseinheiten von digitalen Diensten • Verschiebung der Kompetenzanforderungen an Mitarbeiter hin zu digitalen Kompetenzen • Berufliche Weiterbildung zur Stärkung der digitalen Handlungskompetenz wird an Bedeutung gewinnen. • Verstärkung der Verflechtung zwischen Industrie und Dienstleistungssektor 	<ul style="list-style-type: none"> • Klima- und Umweltschutzpolitik der Bundesregierung sanktionieren CO₂-schädliche Antriebstechnologien und fördern CO₂-neutrales Mobilitätsverhalten. • Die Elektrifizierung des Antriebsstrangs ist eine der Alternativen zum Verbrennungsmotor, die durch die Politik der Bundesregierung gefördert werden. • Die (wasserstoffbasierte) Brennstoffzelle wird als Alternativlösung zur E-Mobilität diskutiert und gefördert. • Als Übergangslösung vom Verbrennungsmotor zu klimafreundlichen Antriebstechniken gilt die Hybridtechnik • Die Dieseltechnologie befindet sich aufgrund Diesel-Affäre und medialem Druck auf dem Prüfstand • Mit der Diesel-Affäre sind bestehende Trends hin zu alternativen Antriebstechnologien beschleunigt worden • Der Dieselantrieb bleibt weiter im Lkw- und Nutzfahrzeugsegment von Bedeutung
Internationalisierung	Gesellschaftlicher Wandel
<ul style="list-style-type: none"> • Zunehmende Unsicherheiten der globalen wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen <ul style="list-style-type: none"> ○ Handelskonflikte der USA mit der EU und China ○ Diskussionen um den Brexit ○ Gefahr einer Schuldenkrise in Italien ○ Krise in der Türkei • Die steigende Nachfrage in Fernost wird langfristig auch zur Verlagerung von Produktion und Forschung aus Europa hin zum asiatischen Absatzmarkt führen • Der chinesische Markt richtet sich derzeit auf alternative Antriebstechnologien aus und wird künftig weniger Verbrennungsmotoren nachfragen • Es findet einer generelle Wachstumsverlangsamung in China statt • Die globale Standortkonkurrenz nimmt weiter zu 	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Mobilitätskonzepte (car-sharing, kollaborativer Verkehrsmarkt) etablieren sich vor allem in städtischen Räumen • In urbanen Räumen entstehen neue Dienstleistungskonzepte zur Sicherung (individueller) Mobilität (Mobility-as-a-Service (MaaS)) • Mobilität wird künftig weniger über den Eigentums- als über den Nutzwert bewertet werden • Ausbau des ÖPNV, der auch eine Entlastung von umweltschädlichem Individualverkehr bewirken soll

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Kompetenz in der industriellen Fertigung • Drittgrößtes Automobilzuliefererzentrum in Deutschland • Enge Verflechtung und Austausch mit anderen saarländischen Industrien und darüber gemeinsames Know-how • Räumliche Differenzierung der Absatzmärkte sowie Vielseitigkeit der saarländischen Wertschöpfungsanteile in Fahrzeugklassen und Modellvarianten • Gute Forschungsinfrastruktur im Grundlagenbereich • Vorreiterrolle saarländischer Betriebe beim Thema autonomes Fahren und Digitalisierung (bspw. Dürr) • Hohe Akzeptanz / Identifikation der Branche in Bevölkerung • Relativ gute Entlohnung bei unteren Leistungsgruppen • Relativ hohe Einkommen in der Branche stärken Konsum und Investitionen in anderen Wirtschaftssektoren • Starke Mitbestimmungsstruktur in den Betrieben 	<ul style="list-style-type: none"> • Exportabhängigkeit und entsprechende Unsicherheiten (Brexit, Chinesischer Markt, Handelskrieg USA-China etc.) • Monostruktur der Unternehmen (einseitige Produktabhängigkeit) und Konzentration auf Verbrennungsmotor • Keine Unternehmenszentralen im Saarland: Entscheidungen über saarländische Werke werden außerhalb des Landes getroffen • Keine anwendungsbezogene F&E der Unternehmen im Saarland angesiedelt • Funktion der saarländischen Produktionsstätten als verlängerte Werkbank • Fachkräfteproblematik u.a. aufgrund Verdienstrückstand im Vergleich zum Bundesdurchschnitt bei Hochschulabsolventen sowie Facharbeitern • Abwanderung von Hochqualifizierten Arbeitskräften wegen vergleichsweise schlechter Bezahlung und wenig qualifikationsadäquaten Arbeitsplätzen • Technologiepotential der Hochschulen durch Transfer in die Wirtschaft nicht ausgeschöpft

Die Stärken der saarländischen Kfz(-Zulieferer)-Industrie liegen in der relativ guten Lohnstruktur, dem hohen Qualifikationsniveau der Beschäftigten und den starken Mitbestimmungsstrukturen. Die Wirtschaftskraft des Sektors strahlt auf die gesamte saarländische Wirtschaft aus. Schwächen liegen u.a. in der geringen Einflussmöglichkeit auf die Konzernzentralen außerhalb des Saarlandes und der schwachen F&E-Innovationskraft.

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Über Einbindung in Großkonzerne Zugang zu modernen Produktionstechnologien und weltweiten Märkten der Mutterkonzerne • ZF hat als größter Arbeitgeber Investitionen sowie Großaufträge in Hybridtechnologie im Saarland platziert • Ansätze für Brennstoffzellentechnologie: strukturell ähnliche Herstellungsweise wie beim Verbrennungsmotor als Chance für künftige Beschäftigung; Bauteile für Brennstoffzelle werden von Bosch gefertigt • Ausgeprägte Forschungs- und Entwicklungsansätze zum autonomen Fahren: HTW-Forschungsgruppe mit Testfeld in Merzig, ZF- Technologie- und Forschungszentrum, DFKI und CISPA. • Technologiepotential der Hochschulen durch Transfer in die Wirtschaft könnte weiter ausgeschöpft werden • Trends öffnen Markt für Akteure und Geschäftspartner aus anderen Branchen wie Energiewirtschaft, IKT, Elektrochemie, Gummi- und Kunststoffindustrie u.ä. • Vor allem Potential der Verknüpfung zum starken saarländischen IT-Sektor • Neue Beschäftigungsmöglichkeiten in der Produktion alternativer Antriebe • Vielfältige Möglichkeiten der beruflichen Weiterbildung und Weiterentwicklung 	<ul style="list-style-type: none"> • Nachfrageverschiebung weg vom Verbrennungsmotor in Kombination mit darauf nicht ausgerichteter Produktion • Konkurrenz der Produktion neuer Technologien auf dem globalen Markt mit Tendenz hin zur Produktion in den asiatischen Wachstumsmärkten • Mögliche segmentbezogene Marktverschiebungen in Folge gesellschaftlichen Wandels durch Klimaschutz, Verstädterung sowie mangelnder Kaufkraft hin zu Klein- und Kompaktwagen • Substitution von Arbeitsplätzen in der Automobilproduktion im Umfang der bisherigen Beschäftigung durch Produktion im Bereich Elektromobilität / Hybrid kaum möglich • Die Verflechtung der saarländischen Automobilindustrie mit Großbritannien erzeugt zusätzliche Ungewissheiten im Zusammenhang mit dem Brexit • Effekte des Europa-Geschäfts von Ford können direkt zum Abbau von Arbeitsplätzen im Saarland führen • Verflechtung zwischen Industrie und Dienstleistungssektor verändert u.a. über Outsourcing die Beschäftigtenstruktur und schwächt die Mitbestimmung • Zweite Wirkungskette: Einbruch der Automobilindustrie im Saarland kann sich negativ auf die gesamte Kaufkraft und den Konsum im Saarland auswirken • Ansteigende Rohstoffpreise erhöhen die Produktionskosten

Das Hauptrisiko der saarländischen Kfz(-Zulieferer)-Industrie ist die Verschiebung der Nachfrage weg vom Verbrennungsmotor und die Notwendigkeit der schnellen Umstellung bestehender Entwicklung und Produktion im Saarland auf alternative Antriebstechnologien. Darin liegt jedoch auch die Chance, die technologischen Potentiale der Hochschulen stärker zu nutzen und die Potentiale der Beschäftigten durch Weiterbildung zu entwickeln.

Arbeitskammer des Saarlandes
Fritz-Dobisch-Straße 6-8
66111 Saarbrücken

Tel.: 0681/4005-246

Fax: 0681/4005-259

www.arbeitskammer.de

wirtschaftspolitik@arbeitskammer.de

Abteilung Wirtschafts- und Umweltpolitik

Dr. Patricia Bauer, Jonas Boos

**Branchenmonitor
Automobil(-Zulieferer)-Industrie im Saarland**

Zur Lage und Perspektiven der saarländischen Automobilindustrie

Projekt durchgeführt durch die
Arbeitskammer des Saarlandes

Saarbrücken, November 2019



Arbeitskammer des Saarlandes
beraten.bilden.forschen.

Arbeitskammer des Saarlandes

Fritz-Dobisch-Straße 6 – 8
66111 Saarbrücken

Tel. 0681 4005-0

info@arbeitskammer.de
www.arbeitskammer.de