

PROJEKT BERICHT

TP1

» Transformation der
Automobil- & Zuliefererindustrie

INHALT

- 04 KAPITEL EINS — Einleitung
- 05 KAPITEL ZWEI — Mitbestimmung
- 09 KAPITEL DREI — Wasserstoff
- 20 KAPITEL VIER — Batterie
- 34 KAPITEL FÜNF — Konzept Gute Arbeit
- 39 KAPITEL SECHS — Zukunftcheck

HERAUSGEBER
V. I. S. D. P.
TraSaar Netzwerk für Transformation, Teilprojekt 1
GeTS
Gesellschaft für Transformationsmanagement Saar mbH
Konrad-Zuse-Straße 13 66115 Saarbrücken

AUTOR
Christian Klein

REDAKTION
Bernd Mathieu, Ibrahim Acun

BILDNACHWEISE
Jean m. Laffitau, Benno Leinen, SAARSTAHL/Dirk Martin, Alexander Sell,
AdobeStock #175319165, #554250758, #596539467, #789019970,
#86078437, eigene

GESTALTUNG
Steckenpferd Saarlouis

DRUCK
COD Saarbrücken

SAARBRÜCKEN, im September 2024



VORWORT

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

die Automobil- und Zuliefererindustrie im Saarland ist nicht nur ein wichtiger Arbeitgeber für Tausende von Menschen, sondern leistet auch einen bedeutenden Beitrag zur Kaufkraft und Wertschöpfung in der Region. Der Industriezweig hat im Saarland eine lange Tradition und stellt einen kulturellen Teil unseres schönen Saarlandes dar. Durch neue Technologien, andere Antriebsstränge und notwendige Klimaschutzmaßnahmen befindet sich die Branche seit Jahren in einem stetigen Transformationsprozess.

Die Frage, wie die Mobilität der Zukunft aussieht und welche Rolle dabei die Automobil- und Zuliefererindustrie spielt, ist eine ganz entscheidende – gerade und vor allem für das Saarland, aber auch für Deutschland insgesamt. Im Hinblick auf die Entwicklung einer gemeinsamen Strategie ist es von zentraler Bedeutung, dass Projekte wie das Transformationsnetzwerk Saarland dazu beitragen, einen breiten Stakeholder-Dialog zu organisieren.

Dabei ist es essenziell, Partizipation von Beschäftigten zu ermöglichen. Denn egal, welche Entscheidungen die Unternehmen am Ende treffen, sie werden nur dann zum Erfolg führen, wenn die Mitbestimmung und somit auch die Interessenvertretungen auf diesem Weg mitgenommen werden. Qualifizierung, Beteiligung und der gemeinsame Dialog können helfen, Strategien zu entwickeln, wie man die Veränderung gemeinsam gestaltet.

Disruptive Technologien stellen für die Beschäftigten zugleich oft sowohl Chance als auch Risiko dar. Das Teilprojekt „Mitbestimmung und Beschäftigung“ leistet einen großen Beitrag dazu, dass Unternehmen und Beschäftigte die Herausforderungen eher als Chancen verstehen und gemeinsam versuchen, Risiken zu minimieren. Solche Projekte brauchen auch in Zukunft die Unterstützung der Politik, sowie eine große Mitmachinitiative von allen Interessenvertretungen, Organisationen, Gewerkschaften und Unternehmen.

Nur gemeinsam werden wir die Veränderungen positiv gestalten und die Automobil- und Zuliefererindustrie in eine gute Zukunft weiterentwickeln. Das Saarland und die Saarländerinnen und Saarländer können Veränderung – gemeinsam mit und durch das Transformationsnetzwerk Saarland, werden wir unseren Beitrag dazu leisten.

TIMO AHR
Stellv. Bezirksvorsitzender
DGB Rheinland-Pfalz/Saarland



KAPITEL EINS

EINLEITUNG. Die Transformation und wie sie die saarländische Automobil- und Zuliefererindustrie verändert

Die Transformation ist in vollem Gange und das Saarland steht vor zahlreichen Herausforderungen, denn spezifisch in der für die Saarländische Wirtschaft so wichtigen Automobil- und Zuliefererindustrie kommt es zu umfassenden Veränderungsprozessen. Flankiert durch die Prozesse der Automatisierung und Digitalisierung hat die bereits angelaufene Dekarbonisierung – verschärft durch geplante EU-Verbot¹ des klassischen Verbrenners ab 2035 – im Verkehrssektor einen technologischen Wandel in Gang gesetzt, der für die Branche bis dato einmalig ist. Für den Automobilsektor im Saarland sind diese Megatrends empfindliche Umbrüche, denn die Produktportfolios der hier ansässigen Unternehmen sind schwerpunktmäßig auf den klassischen Verbrenner und die Fertigung von entsprechenden Komponenten ausgelegt. Parallel dazu sorgen die Digitalisierung und die Automatisierung für zusätzlichen Anpassungsdruck und verändern sowohl die Prozesse als auch die Produkte von Unternehmen, die sich im Fahrwasser technologischen Innovationsdrucks in einem sich zuspitzenden Wettbewerb über regionale Grenzen hinweg um Marktanteile und qualifiziertes Personal behaupten müssen.

Kennzahlen Automobil- und Zuliefererindustrie Saarland²

- 44.000 direkt und indirekt Beschäftigte
- Lieferanten eingerechnet, 260 Unternehmen
- Umsatz: etwa 17 Mrd. Euro pro Jahr
- 50 Prozent des Umsatzes werden im Ausland erzielt

Für die Beschäftigten und die Arbeitsplatzsituation im Saarland sorgen diese Umbrüche vor allem für Unsicherheit, die besonders dadurch noch verstärkt wird, dass zahlreiche, im Saarland angesiedelte, Unternehmen als verlängerte Werkbank für Konzernzentralen in anderen Regionen agieren und von deren Entscheidungen abhängig sind. Entscheidungen wie die von Ford gegen den Produktionsstandort von Saarlouis verschärfen diese Unsicherheit zunehmend. Um die Beschäftigung in der saarländischen Automobil- und Zuliefererindustrie zu sichern und bei Arbeitsplatzverlusten für adäquaten Ersatz zu sorgen braucht es neben Neuansiedlungen auch neue Geschäftsmodelle und innovative Produkte entlang CO₂-freier Antriebs- und Energieversorgungstechnologien bei hier ansässigen Unternehmen. Um diese Prozesse erfolgreich zu gestalten, sind starke Betriebsräte und eine konkrete Mitbestimmung durch die Beschäftigten notwendig. Dass eben jene aktive Beteiligung erfolgreich sein kann, hat das aktive Mitwirken der Betriebsräte bei den Unternehmen Dillinger und Saarstahl gezeigt, die gemeinsam mit ihren Konzernleitungen eine Förderung von 2,6 Milliarden Euro durch den Bund für die CO₂-freie Umstellung der Stahlproduktion hin zum Energieträger Wasserstoff erkämpfen konnten.³

Die in dieser Broschüre versammelten Texte wollen diesen beschäftigungspolitischen Herausforderungen mit Blick auf die derzeitige Situation der betrieblichen Mitbestimmung in der saarländischen Automobil- und Zuliefererindustrie Rechnung tragen. Zu diesem Zweck werden neben konkreten Aktivitäten des Teilprojekts 1 „Mitbestimmung und Beschäftigung“ auch Zwischenergebnisse zu verschiedenen Themen der bisherigen Projektarbeit und damit einhergehend Herausforderungen sowie Unterstützungsmöglichkeiten für die Akteure der betrieblichen Mitbestimmung besprochen.

¹ Vgl. Europäisches Parlament (2023): EU-Verkaufsverbot für neue Benzin- und Dieselfahrzeuge ab 2035 – Was bedeutet das?, online unter www.europarl.europa.eu/topics/de/article/20221019STO44572/verkaufsverbot-fur-neue-benzin-und-dieselfahrzeuge-ab-2035-was-bedeutet-das
² Vgl. Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitales und Energie (2023): Die Automobilindustrie im Saarland, online unter www.saarland.de/mwide/DE/portale/saarlandindustrieland/automobilindustrie/automobilindustrie_allgemein
³ Vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2023): Weg frei für die Stahl-Transformation: Europäische Kommission genehmigt Förderung der grünen Stahlerzeugung im Saarland, online unter www.bmwk.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2023/12/20231219-weg-frei-fur-die-stahl-transformation.html

KAPITEL ZWEI

ZWEI. Für eine erfolgreiche Transformation braucht es die Mitbestimmung der Beschäftigten

Ein starker Betriebsrat, der den Rückhalt seiner Belegschaft genießt, hat zwangsläufig einen positiven Einfluss auf den Erfolg seines Unternehmens. Dieser positive Einfluss auf die Optimierung von Produktionsprozessen und letztlich auch den wirtschaftlichen Erfolg der Unternehmen wurde bereits in einigen Fallstudien auf wissenschaftlicher Basis nachgewiesen.¹ Bereits 2014 konnten Wigboldus, Grift, van den Berg und Looise im Rahmen einer Befragung von 363 Managern und 332 Betriebsratsmitgliedern in den Niederlanden zeigen, dass starke Betriebsräte über die Kanäle der produktionsbezogenen Wissenskompetenzen, der transparenten Vermittlung zwischen Unternehmensleitung und Belegschaft sowie dem unmittelbaren Einfluss auf die Praxis der Unternehmensführung nicht nur die Effizienz des Unternehmens steigern, sondern schließlich auch die Innovationsfähigkeit sowie die tatsächliche Implementierung von Innovationen positiv gestalten.² Eben jene positiven Einflusspotenziale sind für Unternehmen, die sich ob der Transformation neuen Geschäftsmodellen und innovativen Produkten für CO₂-freie Mobilität sowie Energieversorgung zuwenden müssen, ein entscheidender Faktor, der nicht nur Marktanteile, sondern in der Konsequenz auch Arbeitsplätze sichern kann. Um die betriebliche Mitbestimmung in der saarländischen Automobil- und Zuliefererindustrie zu stärken und damit potenziell die Integration von konkreten Belangen der Beschäftigten in die jeweiligen Unternehmensprozesse zu verbessern, wurde im Rahmen des Transformationsnetzwerk Saarland (TraSaar) das Teilprojekt 1 – „Mitbestimmung und Beschäftigung“ ins Leben gerufen.

ZWEI.EINS

Das Teilprojekt 1 „Mitbestimmung und Beschäftigung“ im Transformationsnetzwerk Saarland (TraSaar)

Die in der Einleitung besprochenen Veränderungen in der saarländischen Automobil- und Zuliefererindustrie bringen zahlreiche Herausforderungen mit sich, die einige grundlegende Fragen aufwerfen: Wie kann die Standortattraktivität für Unternehmen und Arbeitnehmer im Saarland verbessert werden? Welche Produkte sind rentabel und welche Zukunftstechnologien spielen dafür eine Rolle? Wie können sich Unternehmen entsprechend am Markt behaupten und im überregionalen bis globalen Wettbewerb bestehen? Welche Qualifizierungen und welche Umschulungen sind nötig, um Arbeitnehmer*innen adäquat für neu entstehende Berufsfelder weiterzubilden? Wie kann die betriebliche Mitbestimmung konkret in die Transformation eingebunden und gestärkt werden?

Ziel von TraSaar ist es, nachhaltige Strategien und Konzepte zu entwickeln, mit denen diese Fragen im Sinne einer gestärkten regionalen Wertschöpfung und der langfristigen Sicherung von Beschäftigung beantwortet werden können. Im Rahmen der Förderung „Transformationsstrategien für Regionen der Fahrzeug- und Zuliefererindustrie“ werden bundesweit 27 regionale Transformationsnetzwerke durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) zu 100 Prozent finanziert. Die IG Metall ist als gewerkschaftlicher Akteur an 25 dieser Netzwerke beteiligt. Für die Gründung von TraSaar haben sich entlang dieser Förderrichtlinie mehrere Akteure in einem Projekt zusammengeschlossen.

Beteiligt sind neben der IG Metall Transformationswerkstatt Saar (TWS)³ und der Gesellschaft für Transformationsmanagement Saar (GeTS) als Projektverantwortlichen, auch die Arbeitskammer des Saarlandes, die IHK Saarland, der Branchenverband autoregion e.V, das ZeMA (Zentrum für Mechatronik und Automatisierungstechnik) sowie das saarländische Arbeits- und Sozialministerium und das saarländische Wirtschaftsministerium. Die verschiedenen Akteure arbeiten entweder in beratender Funktion, oder mit eigenen Projektmitarbeitenden. Die TWS spielte als Koordinierungsstelle der vier saarländischen Geschäftsstellen der IG Metall eine übergeordnete Rolle bei der Entstehung von TraSaar.⁴ Durch deren Initiative konnten 7,1 Millionen Euro an Förderung für das Projekt gesichert werden. TraSaar fungiert in diesem Rahmen als eine Wissens- und Austauschplattform, die akteurübergreifend an dem Ziel arbeitet, eine zukunftsfähige und ganzheitliche Transformationsstrategie für das Saarland mit zu entwickeln. Der Fokus liegt dabei konkret auf der Automobil- und Zuliefererindustrie. Zu diesem Zweck wird über die Projektpartner hinaus eine enge Netzwerkarbeit mit verschiedensten Akteuren betrieben. Dazu zählen Betriebsräte, Gewerkschaften, Unternehmen, öffentliche Verwaltungen, Hochschulen und Forschungseinrichtungen, Kammern und Verbände.

ZWEI.ZWEI

Zwischenfazit zur bisherigen Projektarbeit

Die betriebliche Mitbestimmung ist ein Grundpfeiler der Demokratie. Ohne sie kann die Transformation nicht gelingen. Aus diesem Grund ist das Teilprojekt 1 „Mitbestimmung und Beschäftigung“ (TP1) bei der TWS angesiedelt. Die Kernaufgabe des TP1 ist es, die Beteiligung der Beschäftigten, der Betriebsräte und der Gewerkschaftsvertreterinnen und -vertreter im Projektprozess zu gewährleisten. Hierfür wurde mit Projektstart Mitte 2022 zunächst eine Analyse der Beschäftigungssituation und der betrieblichen Mitbestimmungsstrukturen in der saarländischen Automobil- und Zuliefererindustrie vorgenommen. Im Rahmen dieser nicht repräsentativen Befragung von 32 Betriebsräten konnte festgestellt werden, dass die Befragten die Abhängigkeit ihrer Unternehmen vom klassischen Verbrennungsmotor als eher stark einschätzen, die Mehrheit der Unternehmen

aber bereits neue Geschäftsfelder erschlossen hat, oder dies plant. Die Kommunikation mit der Unternehmensleitung wurde überwiegend ebenfalls als gut bewertet und auch die Möglichkeit zur Mitsprache bei wichtigen Entscheidungen wurde mehrheitlich positiv gesehen. Das Thema Qualifizierung wurde von den Befragten als eines der Kernthemen identifiziert. Hier bestehen laut einer Mehrzahl der Befragten mitunter zwar schon unternehmensinterne Angebote, die Identifikation von Qualifizierungsbedarfen sowie Anlaufstellen für Fördermittel und konkrete Um- und Weiterbildungsmöglichkeiten für Beschäftigte blieben dennoch ein entscheidendes Thema, das einer Vertiefung bedarf. Grundsätzlich ließ sich feststellen, dass die positive Bewertung der Kommunikation zwischen Betriebsrat und Arbeitgeber eine gute Basis für eine Zusammenarbeit und Beteiligung am Projekt TraSaar schafft.

Von den Ergebnissen dieser Befragung ausgehend konnte im Rahmen des Betriebsrätenetzwerkes der TWS dann bereits ab Ende 2022 an der Vernetzung zwischen den Arbeitnehmervertretungen und den anderen Akteuren des Netzwerkes gearbeitet werden. Dies fand zunächst im Rahmen von Transformationsworkshops statt, die unter anderem auch die Präsentation der Analyseergebnisse beinhalten. Um speziell die Betriebsräte mit dem entsprechenden Know-how für den Wandel innerhalb ihrer Unternehmen zu versorgen, bildete 2023 die Vermittlung von Wissen und die Vernetzung den Kern der Arbeit von TP1. Hierbei wurde den Betriebsräten die Möglichkeit geboten, sich mit zahlreichen Expertinnen und Experten aus den verschiedensten technologischen Bereichen (Bsp. Wasserstoff und Brennstoffzelle, Batterietechnologie), aber auch mit Verantwortlichen aus der Politik auszutauschen und zu vernetzen. Gleichzeitig konnte über das Format der Transformation zum Anfassen in Zusammenarbeit mit der TWS und dem Projekt Revierwende des DGB sowohl für Betriebsrät*innen als auch Bürger*innen im Rahmen von Exkursionen zu den Unternehmen Mercedes-Benz Trucks in Wörth am Rhein, STEAG in Völklingen-Fenne, Dillinger in Dillingen und Saarstahl in Völklingen vertiefend Öffentlichkeit und Transparenz über die transformativen Prozesse bei den jeweiligen Unternehmen geschaffen werden.



Transformation zum Anfassen bei SAARSTAHL in Völklingen · Februar 2024

Für das Jahr 2024 steht insbesondere das Veranstaltungsformat der Transformationstage im Fokus der Projektarbeit. Das Format soll zum einen die bereits stattfindende Netzwerkarbeit vertiefen und zum anderen eine Plattform für konkreten Austausch bieten. Die Transformationstage bieten den Betriebsräten die Möglichkeit mit Vertretern der anderen Teilprojekte von TraSaar und diversen Expert*innen in den Austausch zu treten und gemeinsam Fragen, Interessen und Ideen der bereits stattgefundenen und zukünftigen Projektarbeit zu besprechen. Außerdem sollen die teilnehmenden Vertreter*innen der betrieblichen Mitbestimmung unmittelbar in den Strategiebildungsprozess des TP1 eingebunden werden, damit ihre Anregungen und Wünsche Platz in der ganzheitlichen Strategie von TraSaar finden. Im Februar und April dieses Jahres haben bereits die ersten beiden Transformationstage zu den Themen Wasserstoff und Batterietechnologie stattgefunden. Eine Rekapitulation der Erkenntnisse dieser Veranstaltungen sowie eine beschäftigungspolitische Bewertung des dort besprochenen Status Quo der sich im Aufbau befindlichen Branchen rund um die beiden thematisierten Technologien sind in den folgenden Kapiteln der Broschüre zu finden. Des Weiteren wurde die in 2023 begonnene Arbeit an der Weiterentwicklung des Konzepts Gute

Arbeit mit einer Umfrage ergänzt, an der rund 100 Personen aus der Öffentlichkeit und verschiedenen Betrieben teilgenommen haben. Die Ergebnisse dieser Arbeit und die Hervorhebung der Wichtigkeit von Guter Arbeit für eine erfolgreiche Transformation sind in Kapitel fünf nachzulesen. Neben der Etablierung einer digitalen Wissensplattform für Betriebsrät*innen über das Online-Whiteboard Miro, wurde zur Mitte des Jahres außerdem damit begonnen, das Workshopformat des Zukunftsscheck der IG Metall Baden-Württemberg mit den Betriebsräten des Unternehmens Robert Bosch GmbH in Homburg anzuwenden und damit eine Hilfestellung zur Erarbeitung weiterer Konzepte für erfolgreiche Zukunftsprozesse anzustoßen und in Zusammenarbeit mit der IG Metall nachhaltig zu begleiten. Nähere Informationen zu dem Thema Zukunftsscheck sind Kapitel sechs zu entnehmen.

ZWEI.DREI

Ausblick auf die Aktivitäten bis Projektende

Für die verbleibende Projektlaufzeit bis zum 30. Juni 2025 ist zunächst der Abschluss des Veranstaltungsformats der Transformationstage zum Thema Qualifizierung mit den Kollegen des Teilprojekt 2 von TraSaar vorgesehen. Inhalt dieser Veranstaltung werden die auf den vorherigen Transformationstagen besprochenen Bedarfe zum Thema Weiterbildung in den Bereichen Wasserstoff und Batterietechnologie sowie die Rekapitulation der Ergebnisse der bisherigen Arbeit des Teilprojekts 2 und des ebenfalls bei der Arbeitskammer angesiedelten Weiterbildungsverbands sein. Des Weiteren sollen die Formate der Wissensplattform und des Zukunftsscheck vertieft und fortgeführt werden. Ein besonderer Fokus liegt außerdem auf der für den 12. November 2024 geplanten Abendveranstaltung zum Thema „Schaffung eines gemeinsamen Verständnisses von resilienten Wertschöpfungsketten für Akteure der betrieblichen Mitbestimmung“ im Saarrondo Saarbrücken ab 17 Uhr. Basis dieser Veranstaltung ist eine wissenschaftliche Ausarbeitung zum Thema Wertschöpfungsketten in der saarländischen Automobil- und Zuliefererindustrie durch das iso-Institut Saarbrücken. Die erarbeiteten Ergebnisse werden an diesem Abend vorgestellt und im Rahmen einer Podiumsdiskussion mit angeschlossener Fragerunde aus dem Publikum diskutiert. Im Fokus der Veranstaltung steht dabei vor allem das Ziel, für

resiliente Wertschöpfungsketten zu sensibilisieren, Handlungsoptionen für die betriebliche Mitbestimmung zu diskutieren und wertschöpfungskettenspezifische Anforderungen sowie Empfehlungen in Richtung politischer Entscheidungsträger*innen zu formulieren. Für die letzten Monate des Projektes steht ab Beginn des Jahres 2025 die Bündelung der bisherigen Projektergebnisse an, um diese gemeinsam mit der IG Metall und den Akteuren der betrieblichen Mitbestimmung im Rahmen eines Parlamentarischen Abends mit politischen Entscheidungsträger*innen zu diskutieren und zu bewerten. Insbesondere den Betriebsrät*innen soll bei diesen Veranstaltungen die Möglichkeit geboten werden, mit den Stakeholdern aus der Politik in den direkten Austausch zu treten und etwaige transformationsbedingte Problemstellungen zu kommunizieren, die durch politische Prozesse gelöst werden könnten. Ziel muss es sein, die Projektergebnisse und Anforderungen der Arbeitnehmer*innenschaft transparent an die Politik heranzutragen und bestenfalls Entscheidungsprozesse in Gang zu setzen oder zu beschleunigen. Im Zuge des Abschlusses von TraSaar, dienen die letzten Monate der Projektlaufzeit ebenfalls dazu, ein Konzept für die nachhaltige Verstetigung der von TP1 aufgebauten Strukturen und Formate zu entwickeln, damit auch über das Projektende hinaus unterstützend für die betriebliche Mitbestimmung gearbeitet werden kann.

KAPITEL DREI

DREI. Wasserstoff – Energieträger der Zukunft aus beschäftigungspolitischer Sicht

Im Zuge der Transformation ist Wasserstoff (H₂) zu einem der zentralen Themen für den ökologischen Umbau der Wirtschaft geworden und gilt, spezifisch in seiner „Grünen“, CO₂-freien Form, als unverzichtbarer Bestandteil der Transformation von großen Teilen der Industrie, des Verkehrs- und Energiesektors. Auf politischer Ebene bereiten sowohl die EU als auch Deutschland und das Saarland im Rahmen von spezifischen Wasserstoffstrategien und bereits getroffenen Entscheidungen den Hochlauf einer Wasserstoffwirtschaft vor. Die jeweiligen Strategien haben dabei gemeinsam, dass zum einen die ausreichende Verfügbarkeit von H₂ sowie eine dementsprechende Infrastruktur zu gewährleisten ist und zum anderen konkrete H₂-Anwendungen aus- sowie passende Rahmenbedingungen aufgebaut werden sollen. Für das Saarland ist der Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft von besonderer Relevanz, da sich sowohl die Stahl- als auch die Automobil- und Zuliefererindustrie in der Transformation befinden. Beide Industrien stellen mit rund 56.000 direkten und indirekten Arbeitsplätzen mehr als 10 Prozent der saarländischen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und haben einen nicht zu unterschätzenden Anteil an der saarländischen Wirtschaftsleistung.¹ Während die Stahlindustrie rund um Dillinger und Saarstahl ihren wasserstoffbasierten Umbau der Stahlproduktion mit der Förderzusage des Bundes im Dezember 2023 bereits begonnen hat, lotet die Automobil- und Zuliefererindustrie im Saarland ihren Bedarf an Wasserstoff und die Etablierung von wasserstoffbezogenen Zukunftsprodukten entlang der sich im Aufbau befindlichen Strukturen noch aus. Der Einstieg in die Wasserstoffwirtschaft im Saarland verspricht dabei gemäß der Einschätzung der Arbeitskammer des Saarlandes „spürbare Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte sowohl bei Experten und Spezialisten – dies insbesondere in den Phasen des Auf- und Ausbaus von Anlagen – als

auch bei Fachkräften und Helfern, insbesondere in Bau-, Bauplanungs- und MINT-Bereichen“.²

Um den gegenwärtigen Stand der geplanten Wasserstoffwirtschaft im Saarland konkret für die Akteure der betrieblichen Mitbestimmung aufzubereiten, hat das Teilprojekt 1 „Mitbestimmung und Beschäftigung“ (TP1) in Kooperation mit der IG Metall Transformationswerkstatt Saar (TWS) den Auftakt des teilprojekteigenen Veranstaltungsformats der Transformationstage am 28.02.2024 dem Thema Wasserstoff gewidmet. Im Rahmen dessen wurde den rund 30 Teilnehmenden (hauptsächlich Betriebsräten aus verschiedenen Unternehmen der saarländischen Stahl-, Automobil- und Zuliefererindustrie) im Zentrum für Mechatronik und Automatisierungstechnik (ZeMA) die Möglichkeit geboten, im Anschluss an zwei Vorträge zur Ausgangslage des Wasserstoffs global und im Saarland sowie zu den Herausforderungen in Bezug auf die Produktion von Wasserstofftechnologien das Thema vertiefend zu diskutieren und sich mit den beiden Experten Hermann Guss, TraSaar-Teilprojektleiter „Wasserstoff und Brennstoffzelle“ beim Konsortialpartner autoregion e. V., sowie Lennard Margies, Gruppenleiter „Automobilmontage und Produktion alternativer Antriebssysteme“ des ZeMA, auszutauschen. Im Anschluss konnten sich die Teilnehmenden im Rahmen einer Technologieführung durch das ZeMA auch in der Praxis ein Bild von den dortigen Forschungsaktivitäten machen.

¹ Vgl. Jirjahn, Uwe/Smith, Stephen C. (2018): Nonunion Employee Representation: Theory and the German Experience with mandated Works Councils, in: Annals of Public and Cooperative Economics 89 (1), S. 201-234

² Vgl. Wigboldus, Jan Ekke/Grift, Yolanda/van den Berg, Annette/Looise, Jan Kees (2014): The economic effects of work councils: channels and conditions. Using secondary data to test a new theoretical model, online unter journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0143831X14551998

³ Vertiefende Informationen zur Transformationswerkstatt Saar online unter www.igmetall-bezirk-mitte.de/transformation/transformationswerkstatt-saar

⁴ Vertiefende Informationen zum Projekt TraSaar online unter trasaar.saarland

DREI.EINS

Ausgangslage der Perspektiven für eine Wasserstoffwirtschaft im Saarland

Wie auf dem Transformationstag deutlich geworden ist, bietet Wasserstoff ein breites Spektrum an Perspektiven für industrielle und wirtschaftliche Prozesse, die im Rahmen der Transformation ökologischer und nachhaltiger gestaltet werden müssen. Neben der Roheisenproduktion der Stahlindustrie, innerhalb derer der Wasserstoff als Reduktionsmittel fungiert, spielt auch der energiewirtschaftliche Aspekt eine gewichtige Rolle im Saarland. Ein Beispiel dafür bietet der als IPCEI-Projekt (Important Project of Common European Interest) eingestufte „HydroHub Fenne“ des Essener Unternehmens Iqony GmbH. Im Rahmen dessen ist in Völklingen-Fenne der Bau eines PEM-Elektrolyseurs mit 53 Megawatt (MW) Kapazität geplant, der ab 2027 in den Betrieb gehen soll.³ Der Elektrolyseur soll dabei über die geplante Versorgungsleitung des großregionalen Wasserstoffnetzes des IPCEI-Projektes „mosaHyc“ der Creos Deutschland GmbH und GRTgaz (Frankreich) unter anderem Dillinger, Saarstahl und die Saarbahn GmbH mit Wasserstoff versorgen. Das grenzüberschreitende Wasserstoffnetz soll 2027 in Betrieb genommen werden und über die Umstrukturierung von 70 km bestehender Gasleitungen und dem Neubau von 20 km Wasserstoffleitungen die Grundlage für eine „grüne Produktion“ in der Industrie sowie für eine nachhaltige Mobilität, Rückverstromung und Wärmeversorgung gewährleisten.⁴ In 2030 wird der Transport von rund 60.000 t Wasserstoff pro Jahr erwartet.⁵ Das Unternehmen Iqony beziffert die Investitionskosten ungefähr auf 150 Millionen Euro, eine finale Entscheidung seitens des Bundes zur Förderung steht gegenwärtig noch aus.

Weitere Projekte in der Großregion (Grande Region Hydrogen) sind „H₂Saar“, „Emil’Hy“, „CarlHYng“ und „H₂V“. Im Rahmen von „H₂Saar“ ist beispielsweise die Installation von vier Elektrolyseuren mit insgesamt 400 MW Kapazität durch RWE in Dillingen geplant, die eine jährliche Produktion von 50.000 t H₂ zur Versorgung der saarländischen Stahlindustrie und anderen Verbraucher*innen sichern soll.⁶

Die erfolgreiche Umsetzung dieser Projekte in den Bereichen Produktion und Transport ist für den Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft im Saarland von übergeordneter Bedeutung, denn die Bedarfe aus der Industrie und dem Energiesektor werden stetig wachsen. Um die benötigte Menge an Wasserstoff perspektivisch abschätzen zu können, führte die von der saarländischen Landesregierung gegründete Wasserstoffagentur des Saarlandes von November 2023 bis Mai 2024 eine Potenzialanalyse durch. Die Ergebnisse dieser Analyse wurden im Mai dieses Jahres präsentiert und ergaben, dass bis 2030 80.000 t H₂ (100% Industrie), bis 2032 280.000 t H₂ (37% Industrie + 63% Kraftwerke) und bis 2050 350.000 t H₂ (44% Industrie + 56% Kraftwerke) im Saarland benötigt werden.⁷ Alleine die saarländische Stahlindustrie benötigt dabei bis 2030 rund 55.000 t H₂ bei 3,5 Mio. t Grünstahl pro Jahr. Das würde ca. 167 t H₂ täglich entsprechen. Bis 2045 wären dann bereits 150.000 t H₂ nötig, um 4,9 Mio. t Grünstahl pro Jahr zu produzieren.⁸ Um die Versorgung des Saarlandes zu gewährleisten wird man schließlich auch auf den Import von Wasserstoff angewiesen sein. Neben dem bereits angesprochenen Projekt „mosaHyc“, das schließlich die Basis für den geplanten Anschluss des Saarlandes an das europäische Wasserstoff-Kernnetz „European Hydrogen Backbone“ ab 2035⁹ bildet, soll auch ein Anschluss an das deutsche Kernnetz erfolgen, welches bis 2037 nach aktuellen Schätzungen auf rund 9700 km ausgebaut wird.¹⁰ Laut dem aktuellen Bericht der Arbeitskommission an die saarländische Landesregierung sind diesbezüglich allerdings noch einige Fragen der Dimensionierung und Finanzierung offen, die eine konkrete Planbarkeit für das Saarland erschweren und entsprechend seitens der politischen Entscheidungsträger*innen bedacht werden müssen.¹¹ Ein ähnliches Bild zeichnet sich auf Bundesebene ab. Im Rahmen der nationalen Wasserstoffstrategie wird in Bezug auf Gesamtdeutschland bis 2030+ mit einem Bedarf von ca. 95-130 TWh gerechnet, der zu 50-70% durch Importe gedeckt werden soll.¹² Für den Bedarf an eigener Produktion sei bis 2030 entsprechend eine Elektrolysekapazität von rund 10 GW nötig.¹³ Von Seiten der IG Metall aus werden gar 15 GW bis 2030 gefordert.¹⁴ Die sich im Aufbau befindlichen Wasserstoffproduktionskapazitäten werden also sowohl im Saarland als auch bundesweit durch den Import des Energieträgers gestützt werden müssen, um den Bedarfen einer potenziellen deutschen und saarländischen Wasserstoffwirtschaft gerecht werden zu können. Auf

dem Transformationstag wurde diesbezüglich von den Referenten nochmals deutlich angemerkt, dass die Herstellung von großen Mengen Wasserstoff in Deutschland nicht realistisch sei, da es an einem ausreichenden Angebot an erneuerbaren Energien fehlt, sowohl in der absoluten Menge als auch preislich im Vergleich zu sonnen- und windreicheren Ländern. Dennoch müsse laut der Arbeitskommission spezifisch mit Blick auf die nächsten Jahre, wenn der Wasserstoffbedarf in der Stahlindustrie hochfährt, aber noch keine überregionale Pipeline-Anbindung vorhanden ist, die saarlandeigene Produktion intensiver vorangetrieben und mögliche weitere Importquellen und -wege evaluiert werden.¹⁵

Um dennoch verschiedene Ebenen der Wertschöpfung aufzubauen, hat das Saarland ähnlich wie der Bund und die EU 2021 eine landeseigene Wasserstoffstrategie durch das damalige Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr erarbeitet. Koordiniert durch die Saarländische Wasserstoffagentur wird die Strategie aktuell überarbeitet. Die Agentur wurde im April 2023 in der gegenwärtigen Legislaturperiode vom saarländischen Wirtschaftsministerium gegründet und ist diesem unterstellt.¹⁶ In der Wasserstoffstrategie findet die Einbettung strategischer Ziele und Zielgrößen der Energie- und

Verkehrswende entlang spezifischer Handlungsfelder statt, innerhalb derer die Umsetzung der Maßnahmen vorangetrieben werden sollen. Im Rahmen eines kurzfristigen (bis 2023), mittelfristigen (bis 2026) und langfristigen (bis 2030+) Zeithorizonts werden die Handlungsfelder Erzeugung (Herstellung/Bereitstellung), Infrastruktur (Transport/Speicherung) und Nachfrage (Industrie/Mobilität/Kraft-Wärme-Kopplung) bearbeitet. Während die saarländische Stahlindustrie aufgrund ihres enormen Bedarfs an Wasserstoff auf die bereits beschriebenen Projekte in den Bereichen Erzeugung und Infrastruktur angewiesen ist, hat die Umsetzung der strategischen Ziele auf Seite der Nachfrage vor allem auch für den Automotive Bereich im Saarland eine nicht zu unterschätzende Dringlichkeit. Im infrastrukturellen Bereich war es so beispielsweise bis 2023 vorgesehen, ein Tankstellennetz (Ost-West-Achse) im Saarland aufzubauen, damit mittelfristig bis 2026 die Etablierung einer Tankstelleninfrastruktur stattfinden kann und Wasserstoff als Energieträger auch im Mobilitätsbereich Wertschöpfung generiert.¹⁷

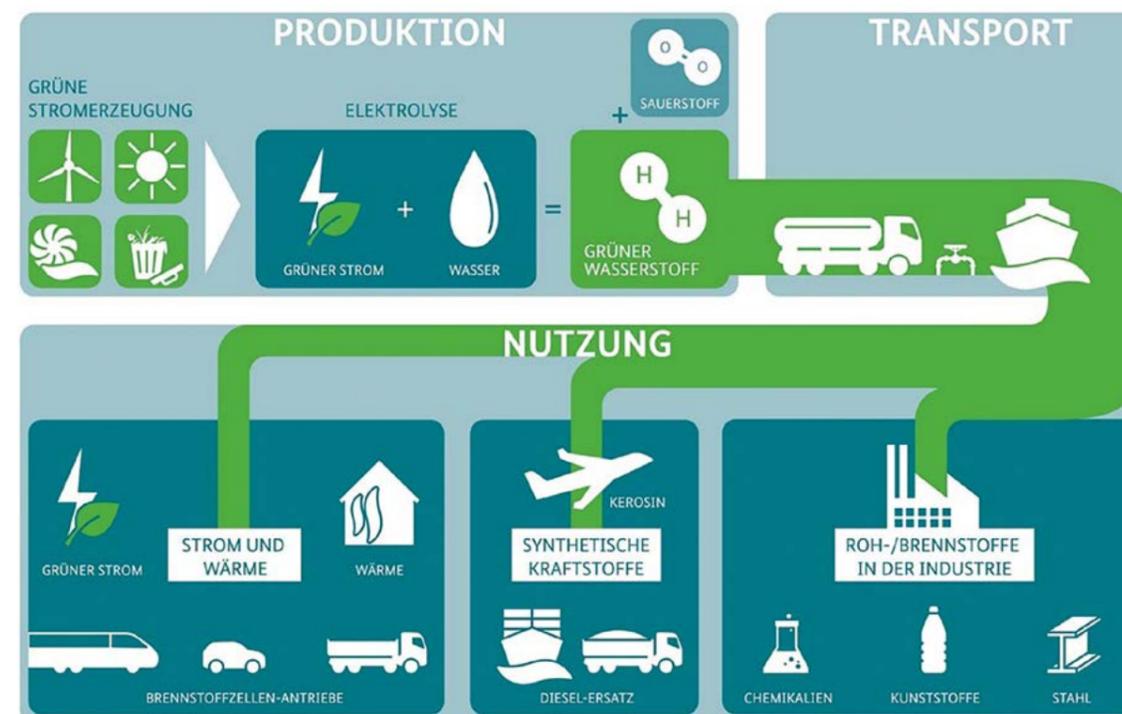


Abb. 1 „Der Weg des Wasserstoffs“ – Quelle: Projektträger Jülich im Auftrag des BMBF 2020, online unter: www.fona.de/de/aktuelles/nachrichten/2020/nationale-wasserstoffstrategie-verabschiedet.php

Die Umsetzung dieser Vorhaben steht derzeit noch aus. Parallel wurde innerhalb der Strategie außerdem ein Schwerpunkt auf das Thema Automobil gesetzt. So sollten hierfür beispielsweise kurzfristig Aus- und Weiterbildungsangebote im Bereich H₂ entwickelt werden. An dieser Stelle merkt die Arbeitskammer auf Basis einer Untersuchung des Bundesinstituts für Berufsbildung an, dass die gegenwärtigen Kompetenzprofile vieler bestehender technischer Berufe über eine ausreichende Breite verfügen und vor allem Unterweisungen und Weiterbildungen für neue sicherheitsrelevante Qualifikationen im Umgang mit neuen Wasserstofftechnologien nötig sind.¹⁸

Über die kurz- bis mittelfristige Verzahnung der relevanten Akteure sowie der Einrichtung von entsprechenden Fördermaßnahmen und der Stärkung der wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit dem Thema H₂, hat das Saarland bis 2026 zum Ziel, die Serienfertigung von H₂-kompatiblen Komponenten und Systemen aufzubauen.¹⁹ Hierzu wurde den Teilnehmenden im Rahmen der Vorträge des Transformationstages beispielhaft dargestellt, wie die saarländische Automobil- und Zuliefererindustrie im Bereich Wasserstoff gegenwärtig im Rahmen ihrer Möglichkeiten arbeitet und welche Perspektiven sowohl für die Wertschöpfung als auch die Beschäftigung bestehen.

So benötigen Brennstoffzellen-Fahrzeuge und Motoren beispielsweise zahlreiche Komponenten und sind im Detail sehr kleinteilig (ähnlich wie klassische Verbrenner). Der Technologiebaum des modularen Produktaufbaus sei entsprechend groß und biete vielfältige Wertschöpfungsebenen für Hersteller und Zulieferer, so Margies im Rahmen seines Vortrags. In diesem Sinne verwies er außerdem darauf, dass beispielsweise die Bereiche Sondermaschinen- und Anlagenbau in allen Gliedern der Wasserstoff-Wertschöpfungskette ein zentraler Bestandteil seien und die Handlungsfelder entlang von Forschung, Entwicklung, Anwendung, Qualifikation/Ausbildung und Transformation in verschiedensten Kombinationen in den Bereichen physikalische/chemische Grundlagen, Materialien, Fertigung, Montage, Sicherheit und Zertifizierung Anwendung finden können. Hierbei ergeben sich laut Guss nicht nur Perspektiven in der Fertigung von Brennstoffzellen und ihren dazugehörigen Einzelteilen, sondern auch für den Bau oder die Zulieferung von Komponenten für Elektrolyseure oder Mo-

toren im Bereich „Offroad“ oder „non-automotive“, beispielsweise im Land- und Baumaschinensektor. Beide Experten waren sich vortragsübergreifend einig, dass das Saarland bereits über ein merkliches Maß an Expertise in den verschiedensten Bereichen der Wertschöpfungskette und den entsprechenden Technologien verfügt.

So läuft die Komponenten-/Systemfertigung bereits bei einigen Unternehmen, darunter beispielsweise MHA Zentgraf (Merzig), Hydac International (Sulzbach), Purem by Eberspächer (Neunkirchen), Hörmann Automotive (St. Wendel) oder Moehwald GmbH (Homburg). Im Bereich der industriellen Anwendung sind neben der saarländischen Stahlindustrie, vertreten durch die SHS – Stahl-Holding-Saar, auch Unternehmen wie Nematik (Dillingen), ThyssenKrupp Gerlach (Homburg), Schaeffler Technologies (Homburg) oder Wegener Härtetechnik (Homburg) tätig. Das Unternehmen Robert Bosch GmbH arbeitet in beiden Bereichen in enger Abstimmung gemeinsam mit den beiden Bosch Unternehmen Bosch Rexroth AG und Moehwald in Homburg. Neben einem eigenen Wasserstoff-Kreislauf mit dazugehörigem Elektrolyseur zur Produktion grünen Wasserstoffs und entsprechender H₂-Tankstelle, produzieren die drei Werke zahlreiche H₂-bezogene Technologien wie stationäre und mobile Brennstoffzellen, hydraulische Steuerungen inklusive der dazugehörigen Elektronikeneinheiten für den Einsatz in mobilen und industriellen Anwendungen oder auch Prüftechnik für Elektrolyseure und Brennstoffzellen.²⁰

Neben der Schwerindustrie rund um die stahlproduzierenden Unternehmen Dillinger und Saarstahl oder der Gießerei Nematik hat sich, wie auf dem Transformationstag nochmals klar geworden ist, im Umfeld von Homburg ein Zentrum rund um die industrielle Arbeit mit Wasserstoff im Bereich der saarländischen Automobil- und Zuliefererindustrie herausgebildet, dass in den verschiedenen Produktionsprozessen über die Unternehmen hinweg auch Bedarf an Wasserstoff als Energieträger hat. Die aktuelle Saarländische Wasserstoffstrategie sieht in diesem Sinne folgendes vor: „Die Bedarfe der Fa. Bosch sollen ab Ende 2021 über einen eigenen 150 kW Elektrolyseur am Standort gedeckt werden. Mittelfristig wird eine Ringleitung im Industriegebiet Ost von Homburg mit einer Versorgung aus einem 2 MW-Elektrolyseur angestrebt. Langfristig soll eine Leitungsanbindung über eine neue Trasse an die

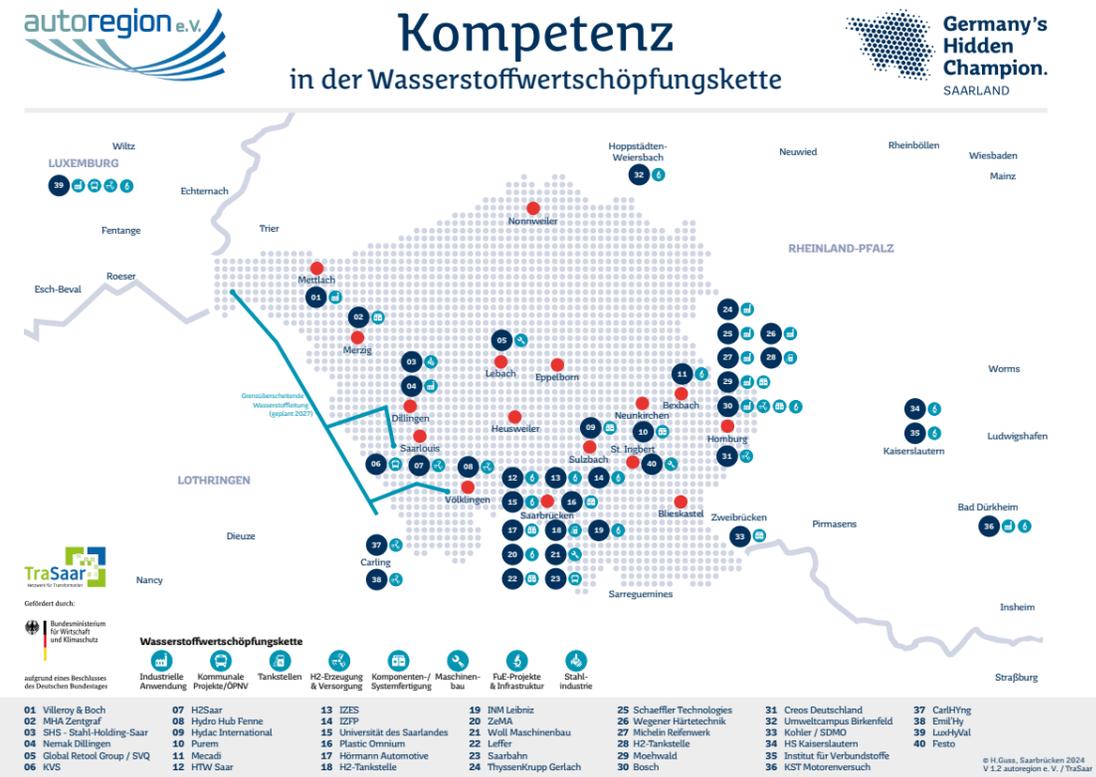


Abb. 2 Kompetenz in der Wasserstoffwertschöpfungskette — Quelle: TraSaar-Teilprojekt 4 „Wasserstoff und Brennstoffzelle“

sog. MEGAL-Leitung und damit an das entstehende European Hydrogene Backbone entlang der Rheinschiene erfolgen.²¹ Während der angesprochene kleinere Elektrolyseur bei Bosch bereits seit einiger Zeit in Betrieb ist, konnte die erwähnte Ringleitung noch nicht umgesetzt werden. Hermann Guss schätzt die Machbarkeit einer Ringleitung über privatwirtschaftliche Investitionen auf Basis seiner TraSaar-Projektarbeit und den damit einhergehenden Gesprächen mit Unternehmen aktuell als ausgeschlossen ein. Der betriebswirtschaftliche Bedarf an Wasserstoff im Härteprozess, als Energiequelle oder in der Intralogistik sei derzeit nicht gegeben. Auch eine privatwirtschaftliche Beteiligung an einer öffentlichen finanzierten Infrastruktur, direkt oder über Abnahmegarantien und Nutzungsentgelte, sei als sehr unwahrscheinlich einzuschätzen, so Guss. Da die Ringleitung perspektivisch dennoch einen Standortvorteil für die dortigen Unternehmen bedeuten könnte und dabei gleichzeitig eine klimafreundlichere Ausgestaltung der Produktion und Logistik der Unternehmen forcieren würde, könnte

laut Guss eine hundertprozentige Investition aus öffentlicher Hand eine Lösung darstellen. Aufgrund sehr einschränkender Bedingungen des EU-Beihilferechts lasse sich die Wahrscheinlichkeit einer öffentlichen Finanzierung derzeit allerdings nicht einschätzen. Zu betonen sei laut Guss, dass es sich bei dieser Einschätzung zur Machbarkeit einer Ringleitung in Homburg um eine Momentaufnahme handele, die sich mittel- bis langfristig aufgrund äußerst volatiler Rahmenbedingungen auch ändern kann.

DREI.ZWEI

Die Chancen und Risiken der Wasserstoffwirtschaft im Saarland aus beschäftigungspolitischer Sicht

Der Transformationstag lieferte im Rahmen der Vorträge und der anschließenden Diskussion mit den anwesenden Betriebsräten einige Erkenntnisse in Bezug auf das Thema Wasserstoff als potenziellem Energieträger der Zukunft und welche Perspektiven, Chancen und Risiken der Hochlauf einer entsprechenden H₂-bezogenen Wirtschaft im Saarland birgt. Deutlich wurde, dass zahlreiche saarländische Unternehmen bereits in innovative neue Produkte und Produktionspfade investiert und auch die Betriebsräte daran entscheidend mitgearbeitet haben. Dies ist sowohl in der industriellen Anwendung als auch in der Komponenten-/Systemfertigung der Fall und bietet einige Potenziale, um über die klimaneutrale Umstellung von Produktionsabläufen (bspw. Stahlindustrie) und die Erschließung neuer Märkte über innovative Produkte für die Wasserstoffwertschöpfungskette Arbeitsplätze zu sichern, die durch das wahrscheinliche Aus des Verbrenners ab 2035 schon jetzt von möglichem Abbau betroffen sind. Die IG Metall verfolgt diesbezüglich mit der Wasserstoffkampagne „H₂ treibt an“ das Ziel, dass Wasserstoff als klimaneutraler Energieträger eben jene Arbeitsplätze schützt, in dem zukunftsfähige Stellen geschaffen werden, die gleichzeitig gute Arbeitsbedingungen sichern und durch strategisch sinnvolle Qualifizierungsangebote flankiert sind. Hierfür braucht es gemäß der IG Metall eine aktive Einbindung der Beschäftigten in Innovationsprozesse, einen Hochlauf von Leitmärkten, den Ausbau erneuerbarer Energien, eine entsprechende Anpassung des Ausbildungs- und Weiterbildungsportfolios, politische Maßnahmen, die die investitionsintensive Arbeit mit Wasserstoff wettbewerbsfähig halten sowie einen übergreifenden Infrastrukturausbau von Leitungen und Netzen.²² Seitens der Betriebsräte aus der Stahlindustrie wurde in der Diskussion auf dem Transformationstag nochmals deutlich, dass in Bezug auf die Umstellung hin zur CO₂-freien Stahlproduktion und der entsprechenden Arbeit mit Wasserstoff noch einiges an Unsicherheit bezüglich des Themas Weiterbildung und Qualifizierung besteht, denn die neue Technologie bringt logischerweise einiges an Anforderungen im sicherheitsrelevanten Umgang mit Wasserstoff mit sich. Auch der hohe Strompreis für die energieintensive Stahlindustrie gefährdet in der Konsequenz

Arbeitsplätze, da die hiesige Stahlindustrie mit den niedrigen Preisen ausländischer Stahlproduzenten auf dem internationalen Markt nur schwer konkurrieren kann. Die saarländischen Geschäftsstellen der IG Metall setzen sich entsprechend für einen Industrie- oder Brückenstrompreis ein, der die energieintensive Stahlindustrie im Saarland entlastet und mit Blick auf die zukünftig höheren Kosten im Bereich der H₂-bezogenen Produktion wettbewerbsfähig hält.²³

Seitens der Betriebsräte, die im Bereich der Komponenten-/Systemfertigung tätig sind, wurde angemerkt, dass die im Rahmen der Wasserstoffstrategie geplante Ringleitung für das Industriegebiet Ost ebenso kommen müsse wie der Aufbau eines funktionierenden Wasserstofftankstellennetzes über das gesamte Saarland hinweg. Der stagnierende Ausbau von entsprechenden Leitungen und Netzen bremse sowohl den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft als auch die notwendige Nachfrage aus Wirtschaft und Gesellschaft, die für den Aufbau neuer Produktionslinien für innovative Produkte mit Wasserstoffbezug von essenzieller Bedeutung sind. Besonders relevant als Abnehmer erscheinen dabei Produzenten von Fahrzeugen für den Güter-Schwerlastverkehr, die neben batterieelektrischen LKW mittlerweile auch wasserstoffbetriebene Modelle bauen und auf entsprechende Komponenten angewiesen sind. Ob sich Transportunternehmen wie Speditionen für einen Wasserstoff-LKW entscheiden, wird davon abhängig sein, ob entsprechende Infrastruktur zur Betankung vorhanden ist. Die IG Metall positioniert sich in diesem Sinne für eine rasche Umsetzung der in der Saarländischen Wasserstoffstrategie festgelegten kurz- und mittelfristigen Ziele, ohne die eine langfristige Etablierung einer Wasserstoffwirtschaft im Saarland nicht umsetzbar sein wird. Ein beschäftigungspolitisches Risiko besteht dabei vor allem darin, dass Unternehmen wie Bosch in Homburg aufgrund ihrer Position als verlängerte Werkbank für die Unternehmenszentralen in anderen Bundesländern nicht die entsprechende Wirtschaftlichkeit in ihrer H₂-Sparte erreichen und das Geschäft nicht weiter ausgebaut oder vielleicht sogar komplett verlagert wird. Ein zügiger Anschluss an überregionale Wasserstoffnetze wie das deutsche Kernnetz, aber auch an das „European Hydrogen Backbone“, sowie das Ausloten weiterer Alternativen sind aus Perspektive der IG Metall ebenso nötig wie der effektive Ausbau entsprechender Infrastruktur zur Versorgung der Unternehmen und zur Schaffung

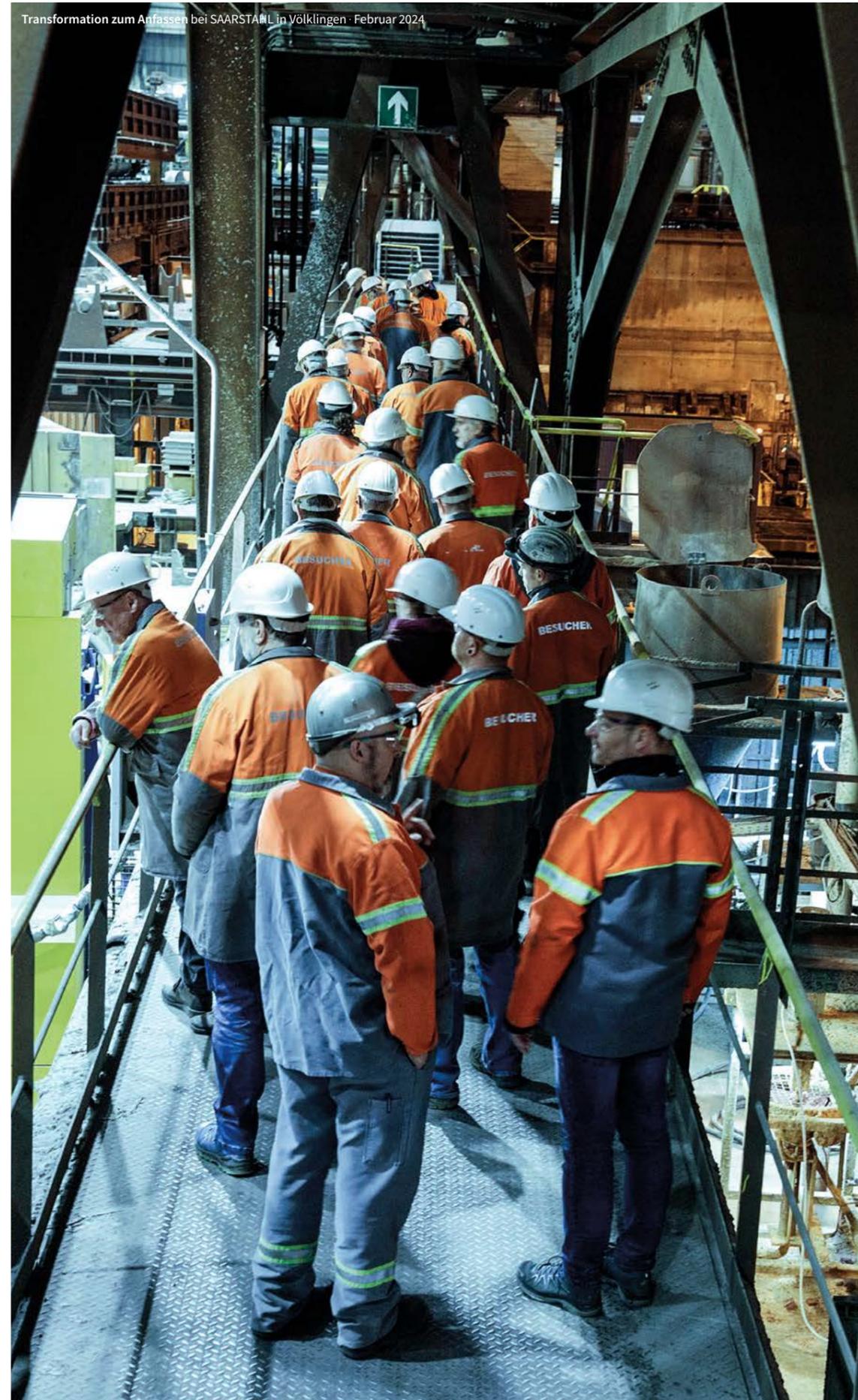
von Nachfrage für Produkte, die auch innerhalb des Saarlandes und Deutschlands Abnehmer finden können. Aufgrund der zunehmenden Volatilität der wirtschaftlichen Entwicklungen rund um die Wertschöpfungspotenziale CO₂-freier Antriebe erscheint es gemäß der Argumentation des Minderheitenvotums im Frühjahrsbericht des Sachverständigenrats sinnvoll, mit Blick auf den schweren Güterfernverkehr als Abnehmer das Risiko einer Abwanderung von wasserstoffbezogenen Schlüsseltechnologien oder eines schlichten Fehlen von heimischen Angeboten durch den vorausschauenden Ausbau einer Tankstelleninfrastruktur zu minimieren.²⁴ Eine bedarfsgerechte und realistische Evaluierung der gegenwärtigen Wasserstoffstrategie muss dementsprechend die Basis für eine Fortschreibung der strategischen Ziele und Maßnahmen sein.²⁵ Dieses Urteil vertritt auch die Arbeitskammer in ihrem Bericht an die Landesregierung und fordert eine Anpassung der saarländischen Strategie entlang der Positionen der Nationalen Wasserstoffstrategie unter Einbezug der Beschäftigten, der Unternehmen und der Fachöffentlichkeit.²⁶

DREI.DREI

Fazit

Abschließend lässt sich konstatieren, dass der Transformationstag gezeigt hat, dass das Saarland und seine industrielle Wirtschaft spezifisch in den Bereichen der Stahl- sowie der Automobil- und Zuliefererindustrie über einiges an Potenzial für den Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft mit positiven Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekten verfügt. Um diese Potenziale auch nutzen zu können, ist die Evaluierung der saarländischen Wasserstoffstrategie unter den Gesichtspunkten der Handlungsfelder Erzeugung, Infrastruktur/Transport und Nachfrage dringend notwendig. Die Diskussion mit den Vertretern der betrieblichen Mitbestimmung und die fachliche Aufarbeitung des gegenwärtigen Status Quo entlang beschäftigungspolitischer Aspekte hat gezeigt, dass die saarländische Wasserstoffstrategie in ihrer Fortschreibung einer bedarfsgerechten und realistischen Aktualisierung bedarf, die gegenwärtige Erkenntnisse und Problemstellungen des geplanten Hochlaufs der saarländischen Wasserstoffwirtschaft miteinbezieht. Dies betrifft insbesondere den Aufbau einer den Bedarfen der Industrie entsprechenden inländischen Wasserstoffproduktion, den Ausbau der regionalen Pipeline- und Versorgungsstruktur, den Anschluss an überregionale Leitungsstrukturen und mögliche Alternativen, die eine schnellstmögliche Versorgung mittels Importen gewährleistet, die vertiefte Evaluation sowie Umsetzung des Aufbaus einer saarlandübergreifenden Tankstelleninfrastruktur und eine Stärkung der Einbindung von Beschäftigten in Innovationsprozesse, sowohl im Bereich potenzieller Produkte als auch in Bezug auf das Thema Qualifizierung. Unternehmen und die Politik sind an dieser Stelle gefordert entsprechende Rahmenbedingungen zu schaffen, die im Sinne einer sozialgerechten Transformationsgestaltung bestehende Arbeitsplätze sichert und neue aufbaut.

- 1 Vgl. Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitales und Energie (2023): Die Automobilindustrie im Saarland, online unter: www.saarland.de/mwide/DE/portale/saarlandindustrieland/stahlindustrie; Ebd. (2024): Stahlindustrie, online unter: www.saarland.de/mwide/DE/portale/saarlandindustrieland/stahlindustrie
- 2 Arbeitskammer des Saarlandes (2024): Die Menschen in den Mittelpunkt. Soziale Gerechtigkeit und demokratische Teilhabe als Schlüssel für eine nachhaltige Transformation, S. 222
- 3 Vgl. Steag (2024): STEAG liefert Wasserstoff, online unter: www.steag.com/de/media-center/presse/detail?tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Bnews%5D=1006&cHash=9408ae05f1091e-245ad007471d7bd651
- 4 Vgl. Grande Region Hydrogen (2024): MosaHYC, online unter: grande-region-hydrogen.eu/de/projekte-2/mosahyc-deutsch
- 5 Vgl. ebd.
- 6 Vgl. MWIDE (2024): Das Saarland auf dem Weg zum Wasserstoffland, online unter: www.saarland.de/mwide/DE/portale/wasserstoff/h2-modellregion
- 7 Vgl. Saarländische Wasserstoffagentur GmbH: 1. Saarländischer Wasserstoffkongress 28.05.2024
- 8 Vgl. SHS-Stahl-Holding-Saar (2024): Ausschreibungsverfahren für regionale Wasserstoffversorgung gestartet, online unter: www.stahl-holding-saar.de/shs/de/presse/pressemitteilungen/ausschreibungsverfahren-fuer-regionale-wasserstoffversorgung-gestartet-111705.shtml
- 9 Vgl. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (2021): Eine Wasserstoffstrategie für das Saarland. „Saarland 2030 – auf dem Weg zum Wasserstoffland“, S. 13
- 10 Vgl. Deutschlandfunk (2024): Wasserstoff-Kernnetz soll erst 2037 fertig werden, online unter: www.deutschlandfunk.de/wasserstoff-kernnetz-soll-erst-2037-fertig-werden-100.html
- 11 Vgl. Arbeitskammer (2024): Die Menschen in den Mittelpunkt, S. 219
- 12 Vgl. Bundesregierung (2023): Fortschreibung der nationalen Wasserstoffstrategie, S.6
- 13 Vgl. ebd.
- 14 Vgl. IG Metall (2022): Wasserstoff: Schlüssel zur Klimaneutralität, online unter: www.igmetall.de/politik-und-gesellschaft/umwelt-und-energie/wasserstoff-schlüssel-zur-klimaneutralitaet
- 15 Vgl. Arbeitskammer (2024): Die Menschen in den Mittelpunkt, S. 219.
- 16 Vgl. MWIDE (2024): Eine Wasserstoffstrategie für das Saarland. „Saarland 2030 – auf dem Weg zum Wasserstoffland“, online unter: www.saarland.de/mwide/DE/portale/wasserstoff/wasserstoffstrategie
- 17 Vgl. MWAEV (2021): Wasserstoffstrategie, S. 12
- 18 Vgl. Arbeitskammer (2024): Die Menschen in den Mittelpunkt, S. 222
- 19 Vgl. ebd., S. 17
- 20 Vgl. Robert Bosch GmbH: Homburg, online unter: www.bosch.de/unternehmen/bosch-in-deutschland/homburg
- 21 MWAEV (2021): Wasserstoffstrategie, S. 12
- 22 Vgl. IG Metall (2021): Wasserstoffwirtschaft entschlossen fördern, online unter: www.igmetall.de/politik-und-gesellschaft/umwelt-und-energie/wasserstoffwirtschaft-entschlossen-foerdern
- 23 Vgl. IG Metall Bezirk Mitte (2024): Grünes Licht für die Transformation an der Saar, online unter: www.igmetall.de/download/20231222_Bezirk_01_02_2024_200_komplett_ca246b5f29e3e4cb55886f3b1e4a51c772364724.pdf
- 24 Vgl. Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung (2024): Frühjahrsgutachten 2024, Ziff. 175, S. 132
- 25 Vgl. Saarbrücker Zeitung (2024): IG Metall fordert mehr Tempo in Industriepolitik, online unter: www.saarbruecker-zeitung.de/saarland/saar-wirtschaft/ig-metall-zukunft-von-bosch-zf-und-co-im-saarland-gefaehrdet-v28_aid-109545305
- 26 Vgl. Arbeitskammer (2024): Die Menschen in den Mittelpunkt, S. 226



Transformation zum Anfasen bei SAARSTÄHL in Völklingen · Februar 2024

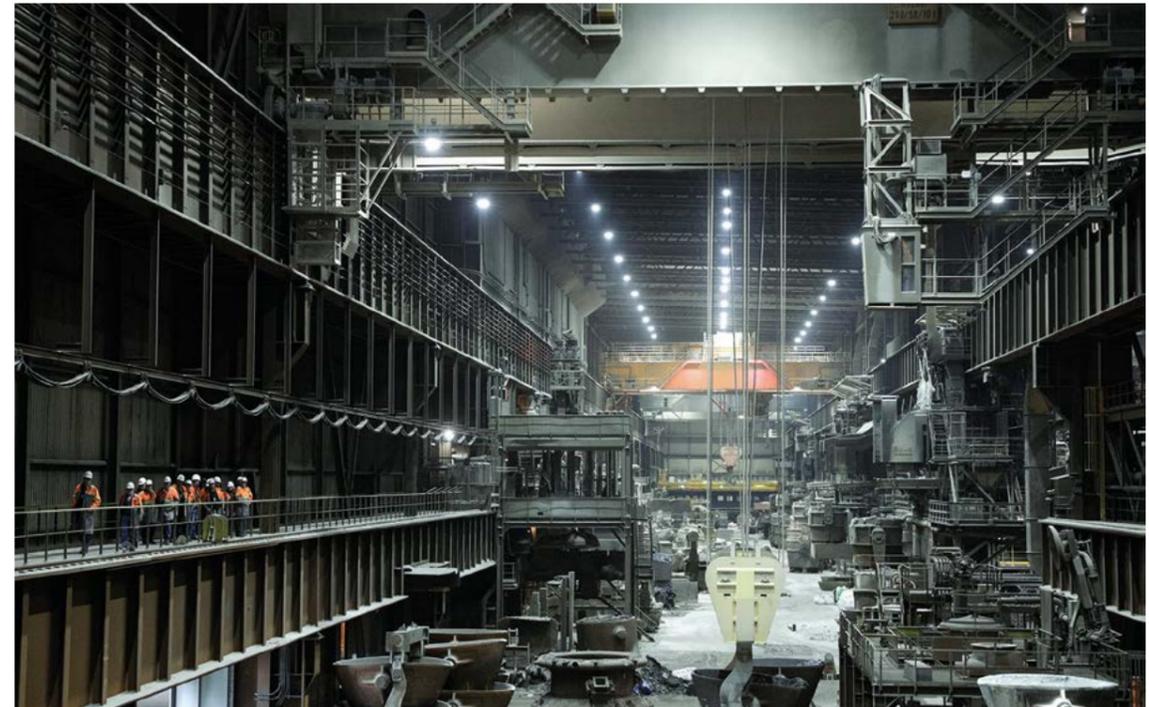
NEUE TECHNOLOGIEN & MEGATRENDS

August 23 · Arbeitskammer des Saarlandes · Saarbrücken



TRANSFORMATION ZUM ANFASSEN

Februar 24 · SAARSTAHL AG · Völklingen



DAS TZA-AFTERMOVIE
 LinkedIn:
 trasaar-netzwerk-f-transformation

TRANSFORMATION ZUM ANFASSEN

November 23 · Mercedes-Benz Trucks · Wörth am Rhein



KAPITEL VIER

VIER. Die Batterieindustrie im Saarland: Chancen und Risiken für Mitbestimmung und Beschäftigung

Der menschengemachte Klimawandel ist real und er schreitet unaufhörlich voran. Das ist weltweit wissenschaftlicher Konsens und erklärt die zunehmenden Extremwetterereignisse sowie die sich zuspitzenden klimatischen Bedingungen, die letztlich nicht nur Märkte jetzt schon negativ tangieren, sondern vor allem die Lebensrealitäten von Milliarden Menschen bedrohen.¹ Der mittlerweile angestoßene Prozess der Dekarbonisierung des Mobilitäts- und Energiesektors trägt diesem Umstand Rechnung und resultiert insbesondere aus dem im Jahr 2015 im Rahmen des UN-Klimagipfels in Paris vereinbarten Vorhaben, den globalen Temperaturanstieg auf deutlich unter 2 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen, nach Möglichkeit sogar auf 1,5 Grad Celsius.² Auch Deutschland hat sich diesem Ziel verschrieben und 2019 mit dem Klimaschutzgesetz (KSG) die eigenen Klimaschutzziele erstmals verbindlich geregelt. Das KSG sieht auf Basis seiner Novellierung aus dem Sommer 2021 unter anderem vor, dass in Deutschland bis 2030 65 Prozent weniger Treibhausgase ausgestoßen werden sollen als 1990. Bis 2045 soll Deutschland dem selbst gesteckten Ziel zufolge klimaneutral sein.³ Hierfür wird seitens der Bundesregierung ein Konzept nachhaltiger Mobilität verfolgt, das neben dem klimafreundlichen Umbau der Bahn und des öffentlichen Personennahverkehrs auch den Ausbau der Elektromobilität im Individualverkehr priorisiert. Zu diesem Zweck sollen bis 2030 mindestens 15 Millionen vollelektrische Pkw (BEV) auf Deutschlands Straßen gebracht werden. Der Hochlauf des Anteils an BEVs auf deutschen Straßen wurde von Juli 2016 bis Dezember 2023 mit rund 3,5 Milliarden Euro im Rahmen eines Umweltbonus gefördert.⁴ Ende des Jahres 2022 überstieg die Anzahl an zugelassenen BEVs in Deutschland erstmals die Millionenmarke. 2024 liegt die Zahl bei ungefähr 1,46 Millionen BEVs und rund 930.000 Plug-In-Hybrid-Pkw.⁵

Ein unabdingbarer Bestandteil des Elektroautos, der gleichzeitig einiges an Wertschöpfungs- und Beschäftigungspotenzialen verspricht, ist die Batterie. Hierfür sieht der politische Plan vor, den Aufbau einer Batteriewertschöpfungskette bis spätestens Mitte der 2020er Jahre im größeren industriellen Maßstab voranzutreiben und damit die großskalige Produktion in Deutschland und Europa zu etablieren.⁶ Dabei sollen nicht nur die Leistungsfähigkeit, sondern auch die Nachhaltigkeit der Batterien eine entscheidende Rolle spielen. Dazu zählen laut BMWK „insbesondere der faire und nachhaltige Rohstoffbezug, ein hoher Anteil erneuerbarer Energien sowie hohe Energieeffizienz in der Produktion, intelligente Nachnutzung und ein geschlossener Ressourcenkreislauf durch Recycling“.⁷ Die Möglichkeiten zum Aufbau eines Wirtschaftszweigs rund um die Batterietechnologie und deren Recyclingprozess bietet speziell für besonders transformationsbetreffene Regionen wie das Saarland zahlreiche Potenziale, um mögliche Arbeitsplatzverluste, verursacht durch dekarbonisierungsbedingte Transformationsprozesse, zumindest in Teilen auszugleichen und Beschäftigung nachhaltig und im Sinne Guter Arbeit zu sichern.

Um den gegenwärtigen Status Quo der batterietechnologischen Bestrebungen im Saarland konkret für die Akteure der betrieblichen Mitbestimmung aufzubereiten, hat das Teilprojekt 1 „Mitbestimmung und Beschäftigung“ (TP1) in Kooperation mit der IG Metall Transformationswerkstatt Saar (TWS) die zweite Ausgabe des teilprojekteigenen Veranstaltungsformats der Transformationstage am 22.04.2024 dem Thema Batterietechnologie gewidmet. Den zum größten Teil aus der betrieblichen Mitbestimmung kommenden rund 25 Teilnehmenden wurde in den Räumlichkeiten des MINT-Campus „Alte Schmelz“ in St. Ingbert neben einem Experimentalvortrag rund um die Funktionsweise verschiedener Batteriearten und einer Laborführung auch der aktuelle Stand der saarländischen Bestrebungen in Richtung des Aufbaus eines Wirtschaftszweigs rund um Batterietechnologie präsentiert. Zu diesem Zweck stellte Michael Fetscher, zum damaligen Zeitpunkt Teilprojektleiter des TP5 „Batterieherstellung und Recycling“, mittlerweile Projektleiter im Projekt ABAKOS (Aufbau Batteriekompetenz Saarland) beim Konsortialpartner autoregion e.V., den aktuellen Status Quo der Batterieindustrie im Saarland vor und verband dies mit einer Einordnung in den weltweiten Kontext der industriellen Produktion von Batterietechnologie.

VIER.EINS Die Ausgangslage der Batteriewirtschaft auf globaler Ebene (USA, China, Europa)

In der ersten Hälfte seines Vortrags stellte Fetscher für den globalen Status Quo der Batterieindustrie zunächst fest, dass die Elektromobilität der unangefochtene Treiber des weltweiten Batteriebedarfs sei und alleine 2023 die Nachfrage für Batterien um fast 40 Prozent auf knapp 700 GWh gestiegen ist. Bis 2030 wird von Expert*innen erwartet, dass eine Nachfrage von rund 4.900 GWh erreicht werde, während man parallel davon ausgeht, dass die angekündigten Produktionskapazitäten parallel bei rund 8.900 GWh liegen werden. Ob speziell diese Produktionskapazitäten erreicht werden können, bleibe allerdings noch zweifelhaft.⁸

USA

Die USA seien laut Fetscher dabei ein Akteur, der mit der Ratifizierung des Inflation Reduction Acts (IRA) Mitte August 2022 den Klimaschutz konsequenter vorantreiben wollen und dafür auf den massiven Ausbau der Elektromobilität setzen. In diesem Sinne wurden im IRA von dem insgesamt ca. 900 Mrd. US Dollar (USD) schweren Gesamtvolumen rund 400 Mrd. USD an Investitionen in die Energiesicherheit und die Bekämpfung des Klimawandels festgelegt, die bis 2030 einen Rückgang der US-amerikanischen Treibhausgasemissionen um 40 Prozent bedingen sollen. Parallel dazu seien bis zu 7.500 USD an Steuergutschrift auf den Kauf eines Elektroautos möglich, wenn die dort verbauten kritischen Mineralien und Komponenten an die lokale Wertschöpfung gebunden sind und nicht von sogenannten „Foreign entities of concern“ wie China, Russland, Iran oder Nordkorea stammen. Außerdem werden rund 120 Mrd. USD in die Batteriewertschöpfungskette (hauptsächlich in die Zell- und Modulfertigung) der US-Wirtschaft investiert und auch wenn die Anforderungen für die Steuergutschrift beim Kauf eines Elektrofahrzeugs hoch sind, konnte 2023 ein Wachstum von rund 52 Prozent mit 1,42 Mio. Neuzulassungen verzeichnet werden. Weltweit waren es 2023 rund 14,5 Mio. neu zugelassene Pkw mit einem elektrischen Antrieb (BEV, PHEV, FCEV), womit der

Vorjahresrekord von 10,5 Mio. Einheiten deutlich übertroffen wurde.⁹ Trotz 10-prozentigem Marktanteil der USA bleibt China Spitzenreiter auf dem Elektroauto-Markt und verkaufte 2023 mit 7,3 Mio. Einheiten mehr als jedes zweite E-Auto weltweit.¹⁰ Fetscher stellte in diesem Zusammenhang heraus, dass es innerhalb der US-Politik und -wirtschaft aktuell viele Diskussionen darüber gebe, die Einfuhr chinesischer E-Fahrzeuge in die USA zu verbieten, um sowohl in Sachen E-Autoverkauf als auch im Bereich der Batteriewirtschaft den deutlichen Abstand zu China zu verringern. Mitunter wurde bereits die Erhöhung der Einfuhrzölle auf chinesische Elektrofahrzeuge von rund 25 auf 100 Prozent verabschiedet sowie der Zollsatz für Lithium-Ionen-Batterien von 7,5 auf 25 Prozent erhöht. Auch auf verschiedene kritische Materialien wie Naturgraphit oder Permanentmagnete soll 2026 ein Zollsatz von 25 Prozent eingeführt werden.¹¹

Europa

Die Diskussion über einen zunehmenden Protektionismus, wie sie in den USA geführt und mitunter bereits umgesetzt wird, lässt sich laut Fetscher in Europa wirtschaftlich nicht in diesem Ausmaß führen, obwohl der europäische Markt als zweitgrößter Markt für Elektroautos gelte und alleine 2023 3,2 Millionen Fahrzeuge in Europa abgesetzt wurden.¹² In Europa ist die Batterieindustrie ebenfalls im Aufbau und während Deutschland aktuell mit perspektivisch rund 544,5 GWh eine der größten Kapazitäten im Rahmen von bestehenden und geplanten Gigafactories aufweist, „entwickelt sich Ungarn aktuell zum größten Hotspot in Europa“, so Fetscher. Dies sei vor allem auf das gesteigerte Interesse durch chinesische Batteriehersteller wie CATL oder EVE, aber auch Elektroautohersteller wie BYD zurückzuführen, die dort bereits Gigafactories am Aufbau sind. Ähnlich wie in den USA versucht auch die EU der chinesischen Marktmacht mit Ausgleichszöllen entgegenzuwirken. Hierfür wurden vorläufige Einfuhrzölle ab dem 4. Juli 2024 erlassen, die bei Zustimmung einer entsprechenden Mehrheit von EU-Staaten aber erst im November 2024 potenziell erlassen werden können. Bis dahin gilt eine Übergangszeit, innerhalb der die Unternehmen die Zölle noch nicht zahlen, aber garantieren müssen. Konkret betroffen von den Zöllen sind unter anderem die chinesischen Unternehmen BYD mit 17,4 Prozent, Geely mit 19,9 Prozent und SAIC mit 37,6 Prozent. Für andere Hersteller sind 20,8 Prozent vorgesehen und für Unternehmen, die bei einer vorangegangenen Untersuchung der EU nicht kooperiert haben, werden wie bei SAIC 37,6 Prozent veranschlagt.¹³ Bereits Mitte Juni wurden die Zollaufschläge auf den bisherigen Satz von zehn Prozent seitens der Kommission angekündigt. Die Aufschläge sind dabei das Ergebnis der Untersuchung von WTO-widrigen (Welthandelsorganisation) Subventionsstrukturen in China. Die EU kam dabei zu dem Ergebnis, dass die gesamte Wertschöpfungskette für BEVs in China stark subventioniert wird und die Einfuhr chinesischer Elektrofahrzeuge auf absehbare Zeit eine Schädigung der Industrie in der EU verursachen werden. Wie die Kommission bekannt gab, seien chinesische BEVs bis zu 20 Prozent günstiger als in der EU produzierte Modelle.¹⁴ Fetscher wies bezugnehmend auf die von der EU angestrebten Einfuhrzölle im Vergleich zur Diskussion in den USA darauf hin, dass sich in Europa vor allem die einheimischen Automobilhersteller gegen die Zölle positionieren, da befürchtet wird, dass China

mit Vergeltungsmaßnahmen vor allem deutsche Automobilhersteller treffen könnte. Als drittgrößter Exportmarkt für deutsche Autos im Jahr 2023 hinter den USA und dem Vereinigten Königreich, ist China als weltweit größter Automarkt laut dem Verband der Automobilindustrie (VDA) ein unverzichtbarer Abnehmer für Pkw aller Antriebsarten aus Deutschland. Die Reaktionen aus der deutschen Industrie fielen entsprechend kritisch aus. So erklärte BMW-Chef Oliver Zipse, dass die Strafzölle den global agierenden Unternehmen schaden würden und gleichzeitig das Angebot an BEVs einschränken.¹⁵ Gleichzeitig stellte Fetscher heraus, dass Europa ein sehr rohstoffarmer Kontinent sei und eine handelsechnische Zusammenarbeit mit China daher für die europäische Automobil- und Zuliefererwirtschaft unerlässlich bleibe. Um diese Abhängigkeit zukünftig zu reduzieren, konnte die EU im Juli 2024 ein Abkommen mit Serbien schließen, innerhalb dessen sich beide Seiten auf eine Zusammenarbeit beim Abbau und der Verwertung von Lithium einigten.¹⁶ Diese Zusammenarbeit ist für die EU umso wichtiger, weil Lithium ein essenzieller Bestandteil der in der europäischen sowie der US-amerikanischen Batterieindustrie dominierenden NMC-Batterien (Lithium-Nickel-Mangan-Cobaltoxid) ist und aufgrund ihrer hohen Energiedichte vor allem in leistungsstarken, teuren Elektrofahrzeugen verbaut wird.¹⁷ In Bezug auf die NMC-Batteriezellproduktion geht das Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung davon aus, dass Europa bei Einhaltung der angestrebten Geschwindigkeit des industriellen Hochlaufs bis 2030 einen höheren Marktanteil als der bisherige NMC-Spitzenreiter China erreichen könnte.¹⁸

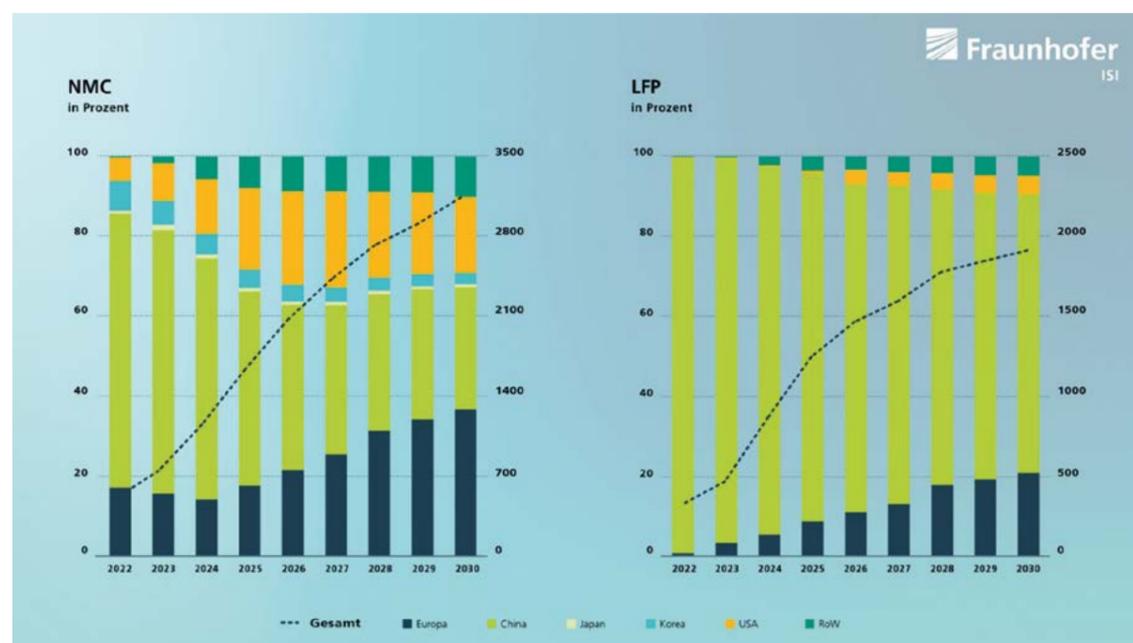


Abb. 3 Produktionsstandorte von NMC- und LFP-Kathodenmaterial weltweit bis 2030, in Prozent — Quelle: Fraunhofer ISI 2023, online unter: www.isi.fraunhofer.de/de/blog/themen/batterie-update/global-batterieproduktion-analyse-standorte-mengen-zellen-lfp-nmc-nca-kathoden.html

China

In China entwickelt sich der durch massive Subventionen gestützte Markt gemäß Fetscher derweil so, dass nur noch 40 Prozent der eigentlichen Produktionskapazitäten von rund 1860 GWh gegenwärtig genutzt werden können, da die Batterieindustrie Überkapazitäten habe. Dies geschehe bei konstant hoher Nachfrage nach BEVs in China, die aktuell bei fast der Hälfte des globalen Absatzes liegt und der zunehmenden Diversifizierung des chinesischen Binnenmarktes durch größere koreanische Zellhersteller wie LG CHEM, Samsung SDI, SK Innovation und japanische Zellhersteller wie Panasonic.¹⁹ Die Produktionslinien der Zellhersteller in China seien i.d.R. an spezifische Elektroautomodelle gekoppelt und damit absatzabhängig. Die Überkapazitäten führen zur reihenweisen Konsolidierung kleinerer Zellhersteller auf dem chinesischen Markt und dieser fokussiere sich entsprechend auf die zehn größten Hersteller, die 2023 98 Prozent der chinesischen Automobilindustrie bedient haben. China baue laut Fetscher also, wie im vorherigen Text bereits angerissen, auf den Export seiner Elektrofahrzeuge und die Ansiedlung von chinesischen Zellherstellern in ganz Europa. Nichtsdestotrotz seien die Regulierungen in der EU (Bsp. EU-Batterieverordnung) gemäß Fetscher eine größere Herausforderung für die chinesischen Unternehmen und nicht selten auch entscheidend für die Auswahl eines Standortes. Durch den Aufbau neuer Produktionsstandorte im Ausland könne China seine Dominanz im Bereich Batteriezellherstellung weiter ausbauen. Die beiden chinesischen Unternehmen CATL und BYD teilen bereits jetzt die Hälfte des weltweiten Marktes unter sich auf.²⁰ Dabei setzen die beiden Unternehmen, sowie mittlerweile ein Großteil der anderen relevanten chinesischen Hersteller, vor allem auf LFP-Batterien (Lithiumeisenphosphat), die sich durch ihren günstigeren Produktionspreis, Potenziale in der Verkürzung der Ladedauer sowie ihre Stabilität auszeichnen und speziell auf dem chinesischen Markt in vielen Kleinwagen verbaut sind.²¹ Generell konstatierte Fetscher, dass die dominierenden Zellhersteller mit China, Südkorea und Japan insbesondere aus Asien kämen. China habe dabei auch immense Vorteile durch das hohe Graphitaufkommen im eigenen Land, das gegenwärtig durchaus entscheidend sei. Parallel dazu dominiere China in der gesamten Wertschöpfungskette der Zellproduktion und verfüge über immense Kapazitäten in Bezug auf weitere kritische Mineralien wie Nickel, Kobalt oder Lithium, so Fetscher abschließend.

Zusammenfassend lässt sich auf Basis der ersten Hälfte des Vortrags also festhalten, dass ein offener Subventionskrieg zur Förderung der Batterieherstellung zwischen den USA, China und Europa ausgebrochen ist, innerhalb dessen die USA auf eine zunehmende Abgrenzung von China setzen und die EU trotz der neuerlich eingeführten vorläufigen Ausgleichszölle auf Elektroautos aufgrund der vergleichsweise geringen Möglichkeiten zur Subventionierung eine vertiefende Zusammenarbeit mit chinesischen Unternehmen nicht ausschlagen kann. Entsprechend drängen chinesische Unternehmen wie CATL, BYD oder auch SVolt auf den europäischen Markt, um ihre in China produzierten Überkapazitäten abzubauen. Gleichzeitig ist der chinesische Markt speziell für den Verkauf von Elektroautos deutscher Hersteller enorm wichtig und garantiert entsprechenden Umsatz, den die Unternehmen durch die von der EU verhängten vorläufigen Ausgleichszölle in Gefahr sehen. Des Weiteren drängen auch vermehrt südkoreanische und japanische Zellhersteller auf den europäischen Markt, der weiterhin – wie beispielsweise in Ungarn gesehen – einiges an Wertschöpfung verspricht, sowohl was die Produktion von NMC- als auch LFP-Batterien angeht. Generell findet allerdings vor allem die chinesische LFP-Technologie mittlerweile immer mehr Verbreitung und die technologische Entwicklung innerhalb der Batterieindustrie sei laut Fetscher allgemein als äußerst volatil einzuschätzen.

VIER.ZWEI

Chancen und Risiken einer Batteriewirtschaft im Saarland aus beschäftigungspolitischer Sicht

In der zweiten Hälfte seines Vortrages rückte Fetscher die saarländische Batterieindustrie in den Mittelpunkt und skizzierte die derzeitigen Kompetenzen der relevanten Unternehmen und welche Marktchancen das Saarland zukünftig hat. Er stellte in diesem Sinne heraus, dass im Saarland mittlerweile eine regionale Abbildung von der Zellherstellung bis zum Recycling möglich sei und dass das Saarland auch aufgrund der kurzen Wege eine dichte Industriestruktur aufweise, die auf Basis bestehender und geplanter Projekte den gesamten Batteriekreislauf abdeckt. Hierfür entscheidend sei laut Fetscher die enge Vernetzung von Industrie, Wissenschaft und Bildungseinrichtungen. Als ein Beispiel für diese Feststellung ist die Zusammenarbeit zwischen dem Fraunhoferinstitut für zerstörungsfreie Prüfverfahren (IZFP) und der Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) zu nennen, die gemeinsam neue, ressourceneffiziente Verfahren für

die Kreislaufwirtschaft erforschen und dabei auch auf KI-Technologie setzen. An dem mit rund 5 Millionen Euro aus dem Transformationsfonds des Saarlandes geförderten Projekt haben bereits 30 Unternehmen ihr Interesse bekundet. Darunter auch der US-amerikanische Halbleiterhersteller Wolfspeed, der sich 2023 für ein Ansiedlungsprojekt gemeinsam mit ZF Saarbrücken im saarländischen Ensdorf entschieden hat. Für Wolfspeed sei es laut Wirtschaftsminister Jürgen Barke (SPD) enorm wichtig eine Forschungsinfrastruktur im Saarland vorzufinden, von der Entwicklungsimpulse für neue Recyclingmodelle ausgehen und damit die Ausschussquote der Batteriezellproduktion im Sinne der Wiederverwertung für den Produktionsprozess gesenkt werden könne.²²

Wie aus der Abbildung zu entnehmen ist, sind bereits zahlreiche Unternehmen und wissenschaftliche Institutionen in der sich im Aufbau befindlichen saarländischen Batterieindustrie aktiv. Als eine der zentralen Marktchancen identifizierte Fetscher in seinem Vortrag das Batterierecycling, das im Saarland maßgeblich durch die Montan-Stiftung-Saar

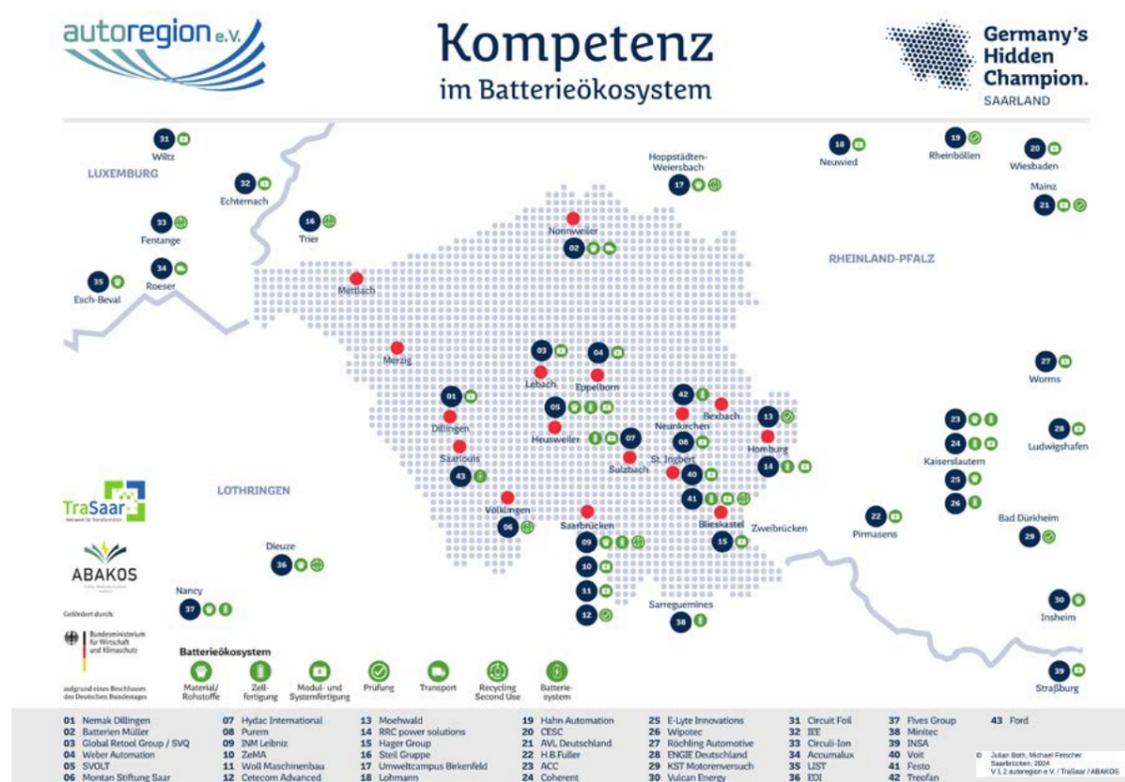


Abb. 4 Kompetenz im Batterieökosystem — Quelle: TraSaar-Teilprojekt 5 „Batterieherstellung und -recycling“

und autoregion e.V. begründet und bearbeitet wird. Hierfür haben sich die beiden Partner mit dem Recyclingspezialisten ROTH International GmbH zusammengetan und bereits eine Absichtserklärung zum Aufbau einer Technologiepartnerschaft auf dem Gebiet des Batterierecyclings unterzeichnet. Mit dieser Zusammenarbeit soll ein nachhaltiges Batterierecyclingszentrum im Saarland etabliert werden, das die Demontage, Sortierung und Zerkleinerung von Lithium-Ionen-Batterien betreibt und damit entscheidend zu einem nachhaltigen Rohstoffkreislauf in der Region beitragen will.²³ Technologisch gesehen wurde sich hierfür vor allem auf NMC-Batterien spezialisiert. Aufgrund der bereits zuvor angesprochenen technologischen Volatilität und der zunehmenden Etablierung der LFP-Batterien auf dem chinesischen Markt, die auf dem europäischen Markt wohl ebenfalls an Relevanz gewinnen werden, ist an dieser Stelle wohl mit einer weiteren Diversifizierung der technologischen Expertise zu rechnen. Fetscher kontextualisierte dieses Vorhaben in seinem Vortrag damit, dass spezifisch ab 2030 mit einer enormen Menge an Batterie-Rückläufern aus der ersten Phase der Elektrifizierung und dem produktionsbedingten Ausstoß von Gigafactories zu rechnen sei, der einen Batterierecyclingzyklus aus nachhaltiger Sicht notwendig mache und wirtschaftlich gesehen einiges an Wertschöpfung und potenziellen Arbeitsplätzen verspreche. Gestützt wird diese Einschätzung beispielsweise auch durch eine Mitte 2023 durchgeführte Studie der RWTH Aachen und PwC zur Zukunft des Batterierecyclings in der EU. Im Rahmen der Studie wird unter anderem davon ausgegangen, dass die Batteriezellproduktion im Falle der Umsetzung der bisher geplanten Projekte 2030 eine Kapazität von rund 900 GWh erreichen und damit bis 2040 auf dem europäischen Markt bis zu 6.000 kt zu verwertende Batterien produzieren wird, die dem Recyclingprozess am Ende ihrer Lebensdauer zugeführt werden können.²⁴ Risiken in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit für das Recycling ergeben sich laut Fetscher aktuell aus der fehlenden Standardisierung der Batterien, die gegenwärtig eine Vielzahl an Prozessen voraussetzen würde. Aufgrund des Regulierungsbedarfs bei einer derartigen Menge an zu verwertenden Batterien hat die EU durch das Europäische Parlament im Juni 2023 eine Aktualisierung ihrer Batterierichtlinie vorgenommen, um den gesamten Produktlebenszyklus abzudecken und nachhaltigere, leistungsfähigere und langlebigere Batterien zu ermöglichen. In Bezug auf die kritischen Rohstoff

fe für die Produktion sieht diese Aktualisierung ab dem Jahr 2031 für Industriebatterien mit einer Kapazität von mehr als 2 kWh unter anderem vor, dass diese 16% Kobalt, 85% Blei, 6% Lithium und 6% Nickel aus Recyclingprozessen enthalten müssen.²⁵ Ab 2036 soll der Anteil an kritischen Rohstoffen aus dem Recycling nochmal erhöht werden.

Der Aufbau eines Batterierecyclings im Saarland in den nächsten Jahren ist also eine wichtige Komponente für die Entwicklung einer nachhaltigen Batterieindustrie im Saarland und darüber hinaus eine sinnvolle Ergänzung zu den geplanten Neuansiedlungen der beiden Batteriezellhersteller ACC (Automotive Cells Company) in Kaiserslautern bis 2030 und SVOLT Energy Technology Europe an den Standorten Heusweiler und Überherrn.²⁶ Der chinesische Hersteller SVOLT plant in Heusweiler eine Modul- und Pack-Fabrik, die 2024 in Betrieb gehen soll. In Überherrn soll eine Zellfabrik mit 24 GWh Produktionskapazität in der finalen Ausbaustufe entstehen, die damit Batterien für 300.000 bis 500.000 E-Fahrzeuge pro Jahr produzieren kann. Geplant ist seitens SVOLT eine Gesamtinvestition von bis zu 2 Milliarden Euro und der Aufbau von rund 2.000 Arbeitsplätzen. Das Thema SVOLT war im Nachgang des Vortrags auch das Hauptthema der Fragen, die an den Referenten gerichtet wurden, denn auch Stand Juli 2024 ist der Bau der Gigafactory in Überherrn unklar. SVOLT überdenkt derzeit seine Strategie an diversen Standorten in Europa, da laut SR mit dem Rückzug BMWs aus der Geschäftspartnerschaft ein wichtiger Großauftrag mit einem geschätzten Volumen von rund 13 Milliarden Euro verloren gegangen ist.²⁷ Entgegen aller Unsicherheiten laufe die Ansiedlung laut der Landesregierung weiterhin nach Plan.²⁸ Neben den geplanten Werken für die Batteriezellfertigung sind – wie der Abbildung 4 zu entnehmen ist – bereits zahlreiche im Saarland ansässige Unternehmen in die Batterieindustrie eingestiegen. So hat sich beispielsweise Woll Maschinenbau aus Saarbrücken auf die Batterie System-Montage spezialisiert und produziert entsprechende Fertigungslinien.²⁹ Darüber hinaus soll auch die Komponentenproduktion im Saarland bedient werden. Ein Baustein dessen ist die zu Anfang des Kapitels thematisierte Neuansiedlung des US-amerikanischen Halbleiterherstellers Wolfspeed auf dem alten Kraftwerksgelände in Ens Dorf. Der Bau der Fabrik, in der Silizium-Karbid-Chips für die Energiebranche und auch beispielsweise für die Batteriezellfertigung hergestellt werden sollen, be-

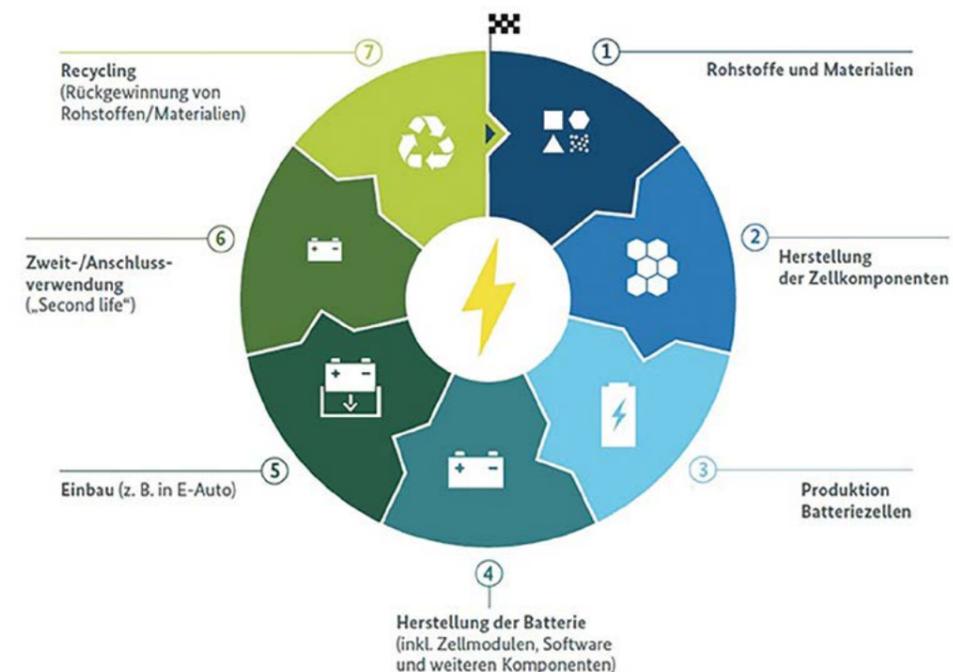


Abb. 5 Wertschöpfungskette Batterie – Quelle: BMWK 2024, online unter: www.bmwk.de/Redaktion/DE/Dossier/batteriezellfertigung.html

ginnt laut Informationen des SR ab 2025 und soll rund 1.000 neue Arbeitsplätze schaffen, von denen rund 600 durch Beschäftigte der ZF aus Saarbrücken besetzt werden sollen, um den geplanten Stellenabbau des Getriebeherstellers ab 2025 auszugleichen. Die Kosten für das gesamte Projekt werden mittlerweile auf rund 3 Milliarden Euro geschätzt, die zu einem Drittel durch Förderungen von staatlicher und EU-Seite ausgedeckt werden sollen.³⁰

Wie aus den bisherigen Ausführungen hervor geht, ist die Elektromobilität und damit spezifisch der Batteriekreislauf ein technologischer Innovationsbereich, der mit Blick auf das geplante Aus des Verbrenners ab 2035 und die ambitionierten Ziele zur Elektrifizierung des Individualverkehrs in Deutschland und darüber hinaus zahlreiche Potenziale sowohl für eine solide Wirtschaftsleistung als auch für die Sicherung sowie den Aufbau von Arbeitsplätzen aufweist. Für das Saarland als klassisches „Industrie- und Autoland“³¹ und für die zahlreichen Beschäftigten in den von der Transformation der Industrie und des Verkehrssektors betroffenen Unternehmen, ist die Entwicklung des Marktes der Elektromobilität von zunehmender Bedeutung, denn nur der entsprechende Absatz von Elektrofahrzeugen kann letztlich sicherstellen, dass sich innovative Produkte und profitable Geschäftsmodelle abseits des klassischen Verbrenners in den saarländischen

Unternehmen etablieren können und damit potenziell die von der Dekarbonisierung bedrohten Stellen in der Automobil- und Zuliefererindustrie über den Hochlauf der Batterieindustrie sichern.

Die IG Metall identifiziert den gegenwärtig stockenden Hochlauf der Elektromobilität auf dem deutschen Markt, die Absatzschwäche der deutschen Hersteller auf dem wichtigen chinesischen Exportmarkt und den Einbruch der Auftragseingänge – insbesondere nach der Aufhebung des Umweltbonus auf E-Autos im Dezember 2023 durch die Bundesregierung³² – als die zentralen Risiken, die dem klimafreundlichen Umbau der Automobil- und Zuliefererindustrie im Allgemeinen und der Beschäftigungssicherung speziell im Rahmen des Hochlaufs der Batterieindustrie im Weg stehen.³³ Der stockende Hochlauf der Elektromobilität hat zur Folge, dass im bundesweiten Gesamtbestand von insgesamt 30 Millionen zugelassenen Pkw nur etwa 1,4 Millionen Fahrzeuge (ca. 2,7 Prozent) rein elektrisch betrieben werden. Im Saarland sind es mit einem Anteil von 14.698 BEVs (2,3 Prozent) am Gesamtbestand von 651.558 Pkw sogar noch etwas weniger.³⁴ Trotz und gerade auch wegen der stagnierenden Neuzulassungszahlen in der ersten Jahreshälfte 2024 positioniert sich die IG Metall weiterhin deutlich für die Elektromobilität: „Der batterieelektrische Antrieb bleibt ein richtiger und zentraler technologischer

Pfad für den Übergang in eine klimafreundliche individuelle Mobilität beim PKW. Das zeigen die längerfristigen internationalen Trends auf den größten Märkten und es folgt aus der Effizienz, Verfügbarkeit und schnellen Skalierbarkeit dieser Technologie“.³⁵ Für die stagnierende Entwicklung auf dem deutschen Markt der Elektromobilität nennt die IG Metall folgende Gründe:³⁶

- 1** Eine problematische Preispolitik schrecke zahlreiche Kund*innen ab und ist die direkte Folge aus langsam sinkenden Batteriepreisen und eines konkreten Mangels an Angeboten im A-Segment (Kleinwagen). Der im Dezember 2023 von der Bundesregierung ausgesetzte Umweltbonus verstärkte diese Problematik. Günstigere Importe seien dadurch im Vorteil und werden beispielsweise von China entsprechend bedient.
- 2** Auch wenn BEV-Fahrende wenig über Lade- oder Reichweitenprobleme klagen, bleibe der langsame Ausbau der öffentlich verfügbaren Ladeinfrastruktur ein Hemmnis für potentielle Käufer*Innen.
- 3** Falschinformationen verzerren den gesellschaftlichen Diskurs über die Elektromobilität und führen zu einer Polarisierung, die verkenne, dass sich der emissionsbezogene Vorteil der E-Mobilität gegenüber dem klassischen Verbrenner Jahr für verbessert und bereits jetzt generell klimafreundlicher ist.
- 4** Gewohnheiten, Routinen und Tradition haben eine jahrzehntelang gewachsene Automobilkultur entstehen lassen, die eng an den klassischen Verbrenner geknüpft ist. Speziell bei Beschäftigten, deren Unternehmen von der Verbrennungstechnologie abhängen und die bislang wenig oder nichts in Transformationsstrategien zu neuen Geschäftsmodellen und entsprechenden Personalstrategien mit Qualifizierungsmaßnahmen investiert haben, bestehen berechnete Ängste vor Arbeitsplatzverlusten und einer drohenden Entwertung ihrer Qualifikationen.

Eine kohärente Industriepolitik und ein klares Bekenntnis der Politik zu der Elektromobilität ist notwendig, um den Absatz auf dem Markt für BEVs voranzutreiben und damit letztlich von der bundesweiten Ebene positive Effekte für die batterieindustrielle Wertschöpfung im Saarland zu erzeugen. Die IG Metall kritisiert den verfrühten Abbruch des Umweltbonus und sieht das Ziel der Bundesregierung, bis 2030 15 Millionen BEVs auf deutschen Straßen zu etablieren, als unrealistisch an.³⁷ Da gegenwärtig keine Mehrheiten für die Wiedereinführung des Umweltbonus absehbar seien und viele der vergangenen Versäumnisse noch korrigierbar sind, wirbt die IG Metall für folgende Maßnahmen:³⁸

- 1** Im Sinne einer kohärenten, stabilen Industriepolitik müsse mit Nachdruck an infrastrukturellen Maßnahmen gearbeitet werden, die die Förderung von Ladesäulen, die Senkung der Kosten für Ladestrom und die Erneuerung der Fahrzeugflotten vorantreibt. Nach Angaben der Bundesnetzagentur verfügt das Saarland Stand März 2024 über 837 Normalladepunkte und 198 Schnellladepunkte.³⁹ An dieser Stelle muss im Saarland deutlich nachgebessert werden, um sowohl im ländlichen als auch im urbanen Raum ausreichend öffentlichen Zugang zu Ladestrom zu schaffen.
- 2** Die deutsche Automobilindustrie müsse mit der starken Konkurrenz aus Asien und den USA mithalten können. Die IG Metall mahnt in diesem Sinne angesichts der Verkündung von Ausgleichszöllen auf chinesische BEVs zur Besonnenheit und fordert angesichts der starken Abhängigkeit von China und dem möglichen Schaden, der für die deutsche Automobil- und Zuliefererindustrie bei einem offenen Handelskrieg entstehen könnte, ein „CO₂-orientiertes Handels- und Förderregime, das die Entwicklung regionallokaler Wertschöpfungsketten voranbringt“⁴⁰ und schnelle Lösungen über den Verhandlungsweg priorisiert.

3 Die E-Mobilität einseitig durch eine Verteuerung fossiler Kraftstoffe vorteilhafter zu gestalten – beispielsweise über eine stärkere CO₂-Bepreisung – sei abzulehnen und sozial unausgewogen. Nicht nur seien Millionen von Pendler*innen die nächsten Jahre noch auf die Nutzung ihres Verbrenners angewiesen, auch für zahlreiche Unternehmen sei der Umsatz aus dem Verbrennergeschäft essentiell für die zu stemmenden Kosten der Transformation. Der zuvor bereits angesprochene hohe Anteil an klassischen Verbrennern im Gesamtbestand und der stagnierende Neuzulassungsanteil an BEVs bestätigte diesen Trend auch im Saarland.

4 Um den Technologie- und Paradigmenwechsel in den Betrieben und Unternehmen erfolgreich zu gestalten, müsse konsequent an der Qualifizierung der Belegschaften und der Akquise von Fachkräften gearbeitet werden. Auf dem Transformationstag wurde für den Bereich der Industriebatterie im Saarland diesbezüglich das Projekt ABAKOS (Aufbau Batteriekompetenz Saar) vorgestellt. Im Rahmen dieses Projektes sind verschiedene Organisationen wie unter anderem die Festo Lernzentrum GmbH, SVOLT, Woll Maschinenbau, die Universität des Saarlandes und die Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes beteiligt, um Qualifikations- und Weiterbildungsmaßnahmen entlang des gesamten Lebenszyklus von Antriebsbatterien aufzubauen.⁴¹ Die TWS und das TP1 arbeiten abseits des Konsortiums als gewerkschaftliche Ansprechpartner mit ABAKOS zusammen, um für die vertiefende Vernetzung zur betrieblichen Mitbestimmung in den relevanten Unternehmen zu sorgen.

VIER.DREI Fazit

Aus gewerkschaftlicher Sicht lässt sich mit Blick auf die Ergebnisse des Transformationstages konstatieren, dass die Batterieindustrie im Saarland bereits jetzt auf einem soliden Weg ist, um Wertschöpfung entlang des gesamten Batteriezyklus zu schaffen und damit Alternativen zu den durch die Dekarbonisierung zukünftig wegfallenden Produkten des klassischen Verbrenners zu bieten. Ein Mix aus neuen, innovativen Geschäftsmodellen bei alteingesessenen saarländischen Unternehmen und der erfolgreichen Etablierung von internationalen Unternehmen wie Wolfspeed oder SVOLT bleibt dabei der entscheidende strategische Pfad, der gekoppelt an eine starke Mitbestimmung, umfangreiche Weiterbildungsstrukturen entlang von Bedarfen und bereits vorhandenen Kompetenzen sowie der Umsetzung des Konzepts Gute Arbeit eine sozialgerechte Beschäftigungssicherung gewährleisten soll. Die Diskussion mit den teilnehmenden Betriebsrät*innen am Transformationstag hat dahingehend gezeigt, dass es eine verlässliche und geradlinige Industriepolitik braucht, die sowohl Neuansiedlungen und einen effizienten Infrastrukturausbau sicher durchbringt als auch die Initiierung sowie Umsetzung von unternehmensinternen Transformationsprozessen im Bereich der Elektromobilität fördert und stärkt. Dies muss nicht nur auf Landesebene geschehen, sondern mit Blick auf die wettbewerbsintensive, globale Lage auch auf Bundes- und EU-Ebene. In diesem Sinne wurde es deutlich, dass dem stagnierenden Markt für Elektromobilität in Deutschland beschäftigungssichernde Maßnahmen entgegengesetzt werden müssen, die den Umstieg auf BEVs attraktiver gestalten und durch den entsprechenden Absatz sowie dem Fokus auf lokale Wertschöpfungsketten die Eingänge gewinnbringender Aufträge für die Unternehmen der Batterieindustrie im Saarland gesteigert werden können. Dies sichert damit über die entsprechende Wertschöpfung sowohl gut bezahlte Arbeitsplätze im Saarland als auch einen wichtigen Beitrag zur ökologischen Transformation der Automobil- und Zuliefererindustrie.

- 1 Vgl. Deutsches Klima-Konsortium et al. (2023): Was wir heute übers Klima wissen. Basisfakten zum Klimawandel, die in der Wissenschaft unumstritten sind, S. 7
- 2 Vgl. ebd., S. 23. Ergänzung: nach dem gegenwärtigen Stand der Maßnahmen, die durch die beteiligten Staaten ergriffen wurden, wird das Ziel die Erwärmung unter 1,5 Grad Celsius zu halten deutlich verfehlt. Für nähere Informationen dazu: WMO 2022: hadleyserv.metoffice.gov.uk/wmolc/WMO_GADCU_2022-2026.pdf
- 3 Vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2022): Jahreswirtschaftsbericht. Für eine Sozial-ökologische Marktwirtschaft – Transformation innovativ gestalten, S.29
- 4 Vgl. Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (2022): Nicht weniger fortbewegen, sondern anders, online unter: www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/klimaschutz/nachhaltige-mobilitaet-2044132
- 5 Vgl. Statista (2024): Anzahl der Elektroautos in Deutschland von 2006 bis April 2024, online unter: de.statista.com/statistik/daten/studie/265995/umfrage/anzahl-der-elektroautos-in-deutschland
- 6 Vgl. Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (2022): Nicht weniger fortbewegen, sondern anders, online unter: www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/klimaschutz/nachhaltige-mobilitaet-2044132
- 7 BMWK (2022): Elektromobilität in Deutschland, online unter: www.bmwk.de/Redaktion/DE/Dossier/elektromobilitaet.html
- 8 Vgl. Kellerhoff, Peter (2023): Globaler Batteriemarkt wächst bis 2030 um jährlich 34%, online unter: www.vdi-nachrichten.com/technik/automobil-explosion-der-batterienachfrage-bis-2030
- 9 Vgl. VDA (2023): Die Elektromobilität weltweit auf dem Vormarsch, online unter: www.vda.de/de/themen/elektromobilitaet/marktentwicklung-europa-international
- 10 Vgl. ebd.
- 11 Vgl. Werwitzke, Cora (2024): USA erhöhen Zölle auf E-Autos aus China auf 100%, online unter: www.electrive.net/2024/05/14/usa-erhoehen-zoelle-auf-e-autos-aus-china-von-25-auf-100-prozent
- 12 Vgl. Virta (2024): Der Markt für E-Fahrzeuge, online unter: www.virta.global/de/blog/die-zukunft-der-elektromobilitat-die-prognosen-der-iaea
- 13 Vgl. Europäische Kommission (2024): EU-Kommission führt vorläufige Ausgleichszölle auf batteriebetriebene Elektrofahrzeuge aus China ein, online unter: germany.representation.ec.europa.eu/news/eu-kommission-fuhrt-vorlaufige-ausgleichszolle-auf-batteriebetriebene-elektrofahrzeugen-aus-china-2024-07-04_de
- 14 Vgl. Amtsblatt der Europäischen Union (2024): zur Einführung eines vorläufigen Ausgleichszolls auf die Einfuhren neuer batteriebetriebener Elektrofahrzeuge für die Personenbeförderung mit Ursprung in der Volksrepublik China. Durchführungsverordnung EU 2024/1866 der Kommission, S. 1
- 15 Vgl. Tagesschau (2024): Vorläufige Strafzölle der EU auf E-Autos aus China, online unter: www.tagesschau.de/eilmeldung/zoelle-china-100.html
- 16 Vgl. Tagesschau (2024): EU und Serbien schmieden Lithium-Pakt, online unter: www.tagesschau.de/ausland/europa/scholz-serbien-lithium-102.html
- 17 Vgl. Rosellón Inclán, Inés (2023): Analyse der globalen Batterieproduktion: Produktionsstandorte und -mengen von Zellen mit LFP- und NMC-/NCA-Kathodenmaterial, online unter: www.isi.fraunhofer.de/de/blog/themen/batterie-update/globale-batterieproduktion-analyse-standorte-mengen-zellen-lfp-nmc-nca-kathoden.html
- 18 Vgl. ebd.
- 19 Vgl. Thielmann, Axel (2020): Chinas Batterieindustrie im globalen Aufschwung, online unter: www.energie-klimaschutz.de/chinas-batterieindustrie-im-globalen-aufschwung
- 20 Vgl. CNEVPOST (2024): Global EV battery market share in 2023: CATL 36.8%, BYD 15.8%, online unter: cnevpost.com/2024/02/07/global-ev-battery-market-share-in-2023
- 21 Vgl. hierzu beispielhaft: INSIDEEVS (2024): Neue Blade-Batterie von BYD soll 1.000 km Reichweite ermöglichen, online unter: insideevs.de/news/715640/byd-blade-batterie-reichweite-preis sowie ebd. (2024): CATL zeigt ersten LFP-Akku für 1.000 km Reichweite und 4C-Laden, online unter: insideevs.de/news/718067/catl-batterie-lfp-shenxing-plus
- 22 Vgl. Ministerium für Finanzen und Wissenschaft (2024): 5 Mio. Euro für Kreislaufwirtschaft: Saarland investiert in Forschungsk Kooperationen, online unter: www.saarland.de/mfw/DE/aktuelles/aktuelle-meldungen/medieninfo/2024/2024-05-07_Kreislaufwirtschaft
- 23 Vgl. Montan-Stiftung-Saar (2023): Montan-Stiftung-Saar plant Aufbau eines Batterierecyclings, online unter: www.montan-stiftung-saar.de/montan-stiftung/de/presse/pressemitteilungen/montan-stiftung-saar-plant-aufbau-eines-batterierecyclings-108310.shtml
- 24 Vgl. RWTH Aachen, PwC (2023): EU recycling market. The EU recycling market – a viable and sustainable business, S.3
- 25 Vgl. Amtsblatt der Europäischen Union (2023): Verordnung (EU) 2023/1542 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2023 über Batterien und Altbatterien. Artikel 8, Absatz 2, S. 33
- 26 Vgl. Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitales und Energie (2024): Ansiedlung von SVOLT, online unter: www.saarland.de/mwide/DE/portale/wirtschaft/svolt-ansiedlung/home/svolt_node
- 27 Vgl. SR (2024): Zukunft von Svolt – Batteriefabrik im Saarland unklar?, online unter: www.sr.de/sr/home/nachrichten/politik_wirtschaft/zukunft_von_svolt_in_ueberherrn_unklar_100.html
- 28 Vgl. ebd.
- 29 Vgl. Woll Maschinenbau (2024): E-Mobility/New Energy, online unter: woll-maschinenbau.com/branchen/e-mobility-new-energy
- 30 Vgl. SR (2024): Späterer Baubeginn bei Wolfsspeed wirkt sich wohl auf ZF aus, online unter: www.sr.de/sr/home/nachrichten/panorama/verzoegerungen_wolfsspeed_auswirkungen_100.html
- 31 MWIDE (2023): Die Automobilindustrie im Saarland, online unter: www.saarland.de/mwide/DE/portale/saarlandindustrieland/automobilindustrie/automobilindustrie_allgemein
- 32 Vgl. Die Bundesregierung (2023): Umweltbonus läuft aus, online unter: www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/klimaschutz/eenergie-und-mobilitaet/faq-umweltbonus-1993830
- 33 Vgl. IG Metall (2023): Zum stockenden Hochlauf der E-Mobilität und zu Perspektiven der Automobilwirtschaft in Deutschland. Kurzposition der GBR-Vorsitzenden der Automobil- und Zuliefererindustrie und der AG Fahrzeugbau beim Vorstand der IG Metall, S. 1
- 34 Vgl. KBA (2024): Bestand nach Umwelt-Merkmalen, online unter: www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/2024/2024_b_umwelt_tabelle.html?nn=3525028&fromStatistic=3525028&yearFilter=2024&fromStatistic=3525028&yearFilter=2024
- 35 IG Metall (2023): Zum stockenden Hochlauf der E-Mobilität, S. 1
- 36 Vgl. ebd., S. 3-4
- 37 Vgl. IG Metall (2023): Zum stockenden Hochlauf der E-Mobilität, S. 4
- 38 Vgl. IG Metall Niedersachsen und Sachsen-Anhalt (2024): Gewerkschaft fordert konsequente Unterstützung für die Transformation der Automobilindustrie, online unter: www.igmetall-nieder-sachsen-anhalt.de/home-aktuelles/news-details/gewerkschaft-fordert-konsequente-unterstuetzung-fuer-die-transformation-der-automobilindustrie
- 39 Vgl. Bundesnetzagentur (2024): Elektromobilität: Öffentliche Ladeinfrastruktur, online unter: www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen_Institutionen/E-Mobilitaet/start.html
- 40 Vgl. IG Metall (2024): Verhandlungslösung für fairen Wettbewerb gefragt. Kurzposition der Stabsstelle Mobilität und Fahrzeugbau, S. 1-2
- 41 Vgl. ABAKOS (2024): Projekthintergrund, online unter: abakos-saar.de

TRANSFORMATIONSTAG WASSERSTOFF
 Februar 24 · ZeMA · Saarbrücken



TRANSFORMATIONSTAG BATTERIE
 April 24 · MINT-Campus Alte Schmelz · St. Ingbert



KAPITEL FÜNF

FÜNF. Gute Arbeit als Basis für ein gutes Leben

Faire und an den Bedürfnissen der Arbeiter*innen orientierte Arbeitsbedingungen stellen einen wichtigen Faktor für die erfolgreiche Transformation der Automobil- und Zuliefererindustrie im Saarland dar. Wie die Arbeitsbedingungen letztlich gestaltet sind, hat dabei großen Einfluss auf die Lebensqualität der Beschäftigten, die als unverzichtbarer Teil der Wertschöpfung mit ihrer Arbeitsleistung die Basis für die Funktionalität der Wirtschaft und damit überdies auch der gesamten Gesellschaft stellen. Im Rahmen der sich vollziehenden Megatrends der Dekarbonisierung, der Digitalisierung und der Automatisierung entscheidet die Gestaltung von Arbeit dabei nicht nur über die Gesundheit und Produktivität der Beschäftigten. Der sich auch im Saarland vollziehende demografische Wandel¹ bedingt mitunter den sich zuspitzenden Fachkräftemangel. Zusätzlich verdeutlichen hohe gesellschaftliche Kosten (z.B. Kranken- und Rentenkassen) die Notwendigkeit, Arbeitsplätze im Saarland so zu gestalten, dass Beschäftigte gesund, leistungsfähig, motiviert und gerecht bezahlt bleiben.

Um jenen strukturwandelspezifischen Herausforderungen im Rahmen der Arbeitsbedingungen gerecht zu werden, ist die Definition und Weiterentwicklung des Konzepts Gute Arbeit auch für die Arbeit des Teilprojekt 1 mehr als essentiell. Im Folgenden wird die Genese des Konzeptes kurz umrissen und eine Basis skizziert, auf der die Arbeit des Teilprojektes mit dem Begriff Gute Arbeit aufbaut.

FÜNF.EINS

Die Entwicklung des Konzepts Gute Arbeit

Das Konzept Gute Arbeit wurde bereits Mitte der 2000er Jahre vom Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB) in Zusammenarbeit mit zahlreichen weiteren Gewerkschaften wie der IG Metall und ver.di entwickelt. Das Konzept soll der zum Teil sehr unterschiedlichen Gestaltung von Arbeit Rechnung tragen und speziell negative Belastungen innerhalb von Arbeitssituationen mit einem vorgegebenen Rahmen an positiv definierten Arbeitsbedingungen begegnen. Dabei soll explizit verhindert werden, dass sich bereits erreichte Arbeitsstandards wieder verschlechtern und die Beschäftigten durch negative Belastungen in ihrer Lebensqualität eingeschränkt werden.² Beispiele für negative Belastungen können ein geringes Einkommen, Angst vor dem Verlust des Arbeitsplatzes, schwere körperliche und psychische Anforderungen oder fehlende Entwicklungsperspektiven und Gestaltungsmöglichkeiten sein.³ Das Verständnis von Guter Arbeit ist an den Urteilen der Beschäftigten über ihre eigenen Arbeitsbedingungen ausgerichtet und bezieht sich konkret auf die Ergebnisse einer bundesweit repräsentativen Studie,⁴ die 2006 von der Initiative Neue Qualität der Arbeit (INQA) durchgeführt wurde. Daran anknüpfend wurden vom DGB spezielle Kriterien der Arbeitsqualität entwickelt, die sowohl die Arbeitsplatzsicherheit und die Einkommenssituation als auch das Ressourcenmanagement der Beschäftigten sowie deren (Fehl-)Beanspruchungen durch ihre jeweilige Arbeitssituation in den Blick nehmen. Dementsprechend werden unter Guter Arbeit Arbeitsbedingungen verstanden, die von den Beschäftigten als entwicklungsförderlich und belastungsarm verstanden werden.

Diese Kriterien⁵ stellen sich wie folgt dar:

- 1 **Möglichst umfangreiche Ressourcenausstattung**
- 2 **Möglichst geringe Fehlbeanspruchung**
- 3 **Arbeitsplatzsicherheit und angemessenes Einkommen**

Diese Hauptkriterien sind die Basis für den sogenannten DGB-Index, innerhalb dessen seit 2007 in einer jährlichen bundesweiten Repräsentativerhebung die abhängig Beschäftigten danach befragt werden, wie sie ihre Arbeitsbedingungen bewerten. Grundlage des dazu jährlich veröffentlichten Berichts bildet die Auswertung von 42 standardisierten Fragen, die seit 2012 den Kern der Erhebung darstellen. Die drei oben beschriebenen Hauptkriterien werden dabei nochmals in elf spezifische Themenfelder aufgeteilt und erlauben so eine noch passgenauere Erhebung der Arbeitsqualität in Deutschland.⁶ Die angesprochenen elf Themenfelder umfassen dabei folgende Kriterien: Einfluss- und Gestaltungsmöglichkeiten, Weiterbildungs- und Entwicklungsmöglichkeiten, Führungsqualität und Betriebskultur, Sinn der Arbeit, Arbeitszeitlage, Soziale und emotionale Anforderungen, körperliche Anforderungen, widersprüchliche Anforderungen und Arbeitsintensität, Einkommen und Rente, betriebliche Sozialleistungen und Beschäftigungssicherheit/berufliche Zukunftssicherheit.⁷

Die IG Metall orientiert sich stark an der Konzeption des DGB und hat ebenfalls eine Definition von Guter Arbeit erarbeitet: „Gute Arbeit ist Arbeit, bei der Beschäftigte mitreden und mitgestalten können, mit einem gerechten Entgelt, mit einem nachhaltigen Arbeits- und Gesundheitsschutz, mit sozialer Sicherheit [und] ohne Diskriminierung“.⁸ Die IG Metall legt den Fokus im Rahmen ihrer Arbeit insbesondere auf den Aspekt der Mitbestimmung in den Betrieben und erweitert das Verständnis von Guter Arbeit explizit um den Punkt der Diskriminierungsfreiheit. Dabei geht es unter anderem darum, Beschäftigte vor rassistischen und sexistischen Strukturen zu schützen und des Weiteren dem Umstand gerecht zu werden, dass gesundheitlich beeinträchtigte und behinderte Menschen oftmals schlecht bezahlt und zunehmend aus dem Arbeitsleben gedrängt werden.⁹

Gute Arbeit ist in Anlehnung an die von den Gewerkschaften über die Betriebsräte und Vertrauensleute betriebene Mitbestimmung auch ein Prozess der Gestaltung. Eben jener Prozess kann gemäß dem Zentrum für digitale Arbeit als „ein Zusammenspiel der Vorgaben des Managements bzw. der Organisation, dem individuellen Gestaltungshandeln der Arbeitenden und gemeinsamen Aushandlungsprozessen von Vorgesetzten und Mitarbeiter(inne)n“¹⁰ verstanden werden. In diesem Rahmen sind für das TP1 vor allem die Aushandlungsprozesse zwischen der Unternehmensleitung und den Beschäftigten relevant, die beide gleichermaßen ein legitimes Interesse an der Gestaltung der Arbeitsbedingungen haben. Wie das Ergebnis dieser Aushandlungsprozesse letztlich aussieht, ist von Unternehmen zu Unternehmen unterschiedlich. Die oben beschriebenen Kriterien, die Gute Arbeit definieren, dienen dabei als eine Art Kompass und Gradmesser, um die gegenwärtige Arbeitsqualität zu messen und die künftige Arbeitsgestaltung im Sinne der Entwicklungsförderung und der Lebensqualität der Beschäftigten voranzutreiben.

Im Bereich der Automobil- und Zuliefererindustrie sieht sich das Saarland nun zunehmend mit der Abwanderung junger qualifizierter Arbeitskräfte, einem hohen Anteil an Produktionsarbeitsplätzen mit überdurchschnittlichen gesundheitlichen Belastungen, einem gestiegenen Durchschnittsalter der Belegschaften und potenzieller Arbeitsplatzverluste durch Werksschließungen konfrontiert. Hinzu kommen Zeit- und Leistungsdruck, psychische Belastungen, Arbeitszeitflexibilisierung und ein erheblicher Bedarf an Qualifizierungsdruck, zum Beispiel in Folge der voranschreitenden Digitalisierung.¹¹ Mit Blick auf die Erkenntnis, dass sich gute Arbeitsbedingungen, eine hohe Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit und eine sozial verantwortliche Unternehmensführung positiv beeinflussen,¹² hat die saarländische Landesregierung durch das Ministerium für Arbeit, Soziales, Frauen und Gesundheit bereits über den Auftrag zum Projekt „Betriebsmonitor Gute Arbeit Saar“ – betreut von der Arbeitskammer – mit einer branchenübergreifenden Durchsetzung des Konzeptes Gute Arbeit begonnen. Dies geschieht methodisch insbesondere über umfassende Analysen betrieblicher Abläufe sowie Beratungen für Arbeitgeber und Beschäftigte zur Beschäftigungssituation und den Arbeitsbedingungen in den Betrieben und Behörden.¹³ Weitere Orientierung für das TP1 in Bezug auf das Konzept Gute Arbeit und dessen Weiterentwicklung bietet die von der Arbeitskammer und der IG Metall Transformationswerkstatt Saar initiierte Kampagne DAS GUTE MORGEN. Der Kampagne liegen zehn zentrale

Thesen zugrunde, die für eine erfolgreiche Transformation im Saarland als richtungsweisend angesehen und unter folgenden Schlagworten zusammengefasst werden: mitbestimmt, sozial, ökologisch, innovativ, qualifizierend, berufsbildend, gleichgestellt, europäisch und demokratisch (vgl. DAS GUTE MORGEN 2023).¹⁴

FÜNF.ZWEI Die teilprojektspezifische Definition des Konzepts und dessen Weiterentwicklung

Im Rahmen der hier aufgeführten überregionalen und regionalen Definitionen von Guter Arbeit und der Wichtigkeit dieses Konzeptes für die erfolgreiche Gestaltung der Transformation der saarländischen Automobil- und Zuliefererindustrie hat das TP1 eine erste eigene Fokussierung des Konzeptes Gute Arbeit als Zielbild für faire und motivierende Arbeitsbedingungen vorgenommen:

- 1 **Gesicherte Arbeitsplätze mit Zukunftsperspektive und ein angemessenes Einkommen**
- 2 **Motivierende Rahmenbedingungen für eine den Transformationsprozessen entsprechende Qualifizierung und Weiterbildung**
- 3 **Umfassender Arbeits- und Gesundheitsschutz**
- 4 **Effektive Strukturen der Beteiligung, die den Belegschaften ermöglichen, die Arbeitsbedingungen sowie die Zukunftsstrategie ihrer Unternehmen mitbestimmen zu können**

Um diese teilprojekteigene Fokussierung gemäß der Projektanforderungen weiterzuentwickeln, wurde zu Beginn des Jahres 2024 in Zusammenarbeit mit der Beratungsstelle für sozialverträgliche Technologiegestaltung e.V. (BEST) eine Umfrage auf qualitativer Basis erarbeitet, die auf den Veranstaltungen des TP1 von Februar bis Mai an die Teilnehmenden ausgegeben wurde. Ziel war es, Input zum Thema Gute Arbeit sowohl von den Stakeholdern aus der betrieblichen Mitbestimmung der Automobil-, Zulieferer- und Stahlindustrie als auch aus der breiten Öffentlichkeit im Rahmen der Umfrage zusammenzutragen und die bereits erarbeiteten Ergebnisse des Teilprojektes zum Thema Gute Arbeit nach Möglichkeit weiterzuentwickeln. Der inhaltliche Aufbau der Umfrage unterteilte sich in drei geschlossene

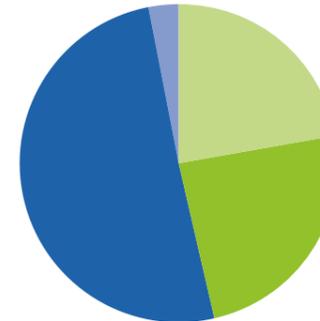
Fragen darüber in welcher Branche die Teilnehmenden tätig sind, welches Alter sie haben und ob sie in einem Betrieb- oder Personalrat organisiert sind. Anschließend wurden drei offene Fragen zu folgenden Themen gestellt: „Was ist Gute Arbeit für dich?“, „Fehlt dir etwas an folgender Definition?“ (nachfolgend wurde die teilprojektspezifische Definition vorgestellt) und „Was wünschst du dir in Bezug auf Gute Arbeit in deinem Betrieb?“.

Insgesamt haben 103 Menschen an der Umfrage teilgenommen und damit verwertbare Ergebnisse zur Verfügung gestellt. Die Unterteilung nach Branchen gestaltete sich dabei wie folgt: 23 Teilnehmende gaben an in der Automobil- und Zuliefererindustrie tätig zu sein. Die Stahlindustrie war mit 25 Teilnehmenden vertreten. Insgesamt 52 Teilnehmende gaben an, in anderen Branchen tätig zu sein. Darunter fielen zahlreiche Einzelantworten zu Branchen rund um Dienstleistungen und Handel wie beispielsweise Einzelhandel, Postdienst, Beratung oder Verwaltung und auch öffentliche Dienste und soziale Bereiche waren über ÖPNV, Bildung oder soziale Arbeit vertreten. Die Altersstruktur (s. Abbildung 2) der Teilnehmenden zeigte eine deutliche Dominanz der Gruppe der über 50-jährigen mit einer Zahl von 58 (56%) auf. Während die 40 bis 50-jährigen 18 Personen und die 30 bis 40-jährigen 26 Personen der Teilnehmenden stellten, war bei den unter 30-jährigen nur eine teilnehmende Person vertreten.

In Bezug auf die Frage nach der Organisation in einem Betriebs- oder Personalrat gaben 65 Personen (63,11%) an, einem entsprechenden Gremium der betrieblichen Mitbestimmung anzugehören.

Inhaltlich kann aus den qualitativen Antworten der Teilnehmenden auf die Frage „Was ist Gute Arbeit für dich?“ der Rückschluss gezogen werden, dass sich die vom TP1 aufgestellte Definition des Konzepts zu großen Teilen mit den gegebenen Antworten deckt. Zu Punkt 1 der Definition und dem Thema Arbeitsplätze mit Zukunftsperspektive sowie einem angemessenen Einkommen, wurde über alle Alterskohorten hinweg und unabhängig vom Organisationsgrad oder der Branche auf die Relevanz von Zukunftssicherheit für Arbeitnehmer*innen verwiesen. Spezifisch in Bezug auf die Transformation im Saarland ist dabei folgende Antwort einer teilnehmenden Person (beschäftigt in der Stahlindustrie, Kohorte ü50, organisiert) hervorzuheben: „[...] zukunftsichere Investitionen, aber auch notwendige

„In welcher Branche bis Du tätig?“

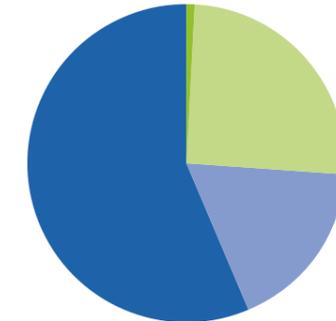


STAHLINDUSTRIE	25	24,27 %
AUTOM.-ZULIEFERERIND.	23	22,33 %
KEINE ANTWORT	3	2,91 %
STAHLINDUSTRIE	52	50,49 %

Abb. 5 Quelle: BEST e. V. 2024

Modernisierungen aufgrund der Transformation nicht verpassen. Das Saarland muss auch in Zukunft ein Industrieland für Stahl und Automotive bleiben. Das müssen wir im Fokus für die kommenden Jahre behalten“. In Bezug auf die in Punkt 2 genannten motivierenden Rahmenbedingungen für eine den Transformationsprozessen entsprechende Qualifizierung und Weiterbildung lag der Fokus der Antworten insbesondere auf der Stärkung von Entwicklungsmöglichkeiten für Arbeitnehmer*innen, die ebenso wie ein verbrieft Zugang zu Weiterbildungsmöglichkeiten einen kontinuierlichen Aufbau erfahren sollten. Im Rahmen von Punkt 3 zum umfassenden Arbeits- und Gesundheitsschutz legten die Teilnehmenden, die das Thema in ihren Antworten angesprochen hatten, den Fokus darauf, dass sichere Arbeit nicht nur für zukunftssichere Arbeitsplätze, sondern eben auch für sichere Arbeitsbedingungen stehe, die die Gesundheit der Arbeitnehmer*innen priorisiert und eine Ausführung der Arbeit bis zur Rente ermöglicht. Besonders im Alter müssten dahingehend laut vereinzelt Antworten aus der Kohorte ü50 auch Altersteilzeit, altersgerechte Arbeitsplätze und spezifische Schichtmodelle für ältere Beschäftigte beim Thema Gesundheitsschutz mitgedacht werden. Zu Punkt 4 und den damit einhergehenden effektiven Strukturen der Mitbestimmung lag der Schwerpunkt der Antworten in den Kohorten 40-50 Jahre und ü50. Die betriebliche Mitbestimmung wurde dabei als eines der essentiellen Kriterien für die Umsetzung von Guter Arbeit identifiziert, sowohl was die Schaffung guter

„Wie alt bist Du?“



UNTER 30	1	0,97 %
30 BIS 40	26	25,24 %
40 BIS 50	18	17,48 %
ÜBER 50	58	56,31 %

Abb. 6 Quelle: BEST e. V. 2024

Arbeitsbedingungen als auch die erfolgreiche Gestaltung der Transformation angeht.

Über alle Alterskohorten hinweg und unabhängig vom Organisationsgrad konnte sowohl aus den Antworten zu der Frage „Was ist gute Arbeit für dich?“ als auch zu der Frage „Was wünschst du dir in Bezug auf Gute Arbeit in deinem Betrieb?“ der Punkt Betriebsklima/Unternehmenskultur als das zentrale Thema der Umfrage identifiziert werden. Im Mittelpunkt der Antworten standen dabei beispielsweise Aspekte wie Transparenz in Bezug auf Unternehmensprozesse und der damit einhergehenden Kommunikation. Darüber hinaus wurde mehrfach in allen Alterskohorten auf die Wichtigkeit eines respektvollen Miteinanders sowohl zwischen den Beschäftigten als auch zwischen der Unternehmensleitung und den Beschäftigten verwiesen. In direktem Bezug zu dem Kriterium der Mitbestimmung ging mit dieser Fokussierung auch einher, dass die Meinung der Beschäftigten zu verschiedensten Prozessen innerhalb des Unternehmens auch ebenso relevant sein müsse, wie die Integration der Belange und Interessen der zumeist divers aufgestellten Belegschaften. Beispielhaft ist dafür folgende Antwort einer teilnehmenden Person (Öffentlicher Dienst, ü50, nicht organisiert): „Gute Arbeit ist für mich, wenn alle mitgenommen werden. Das bedeutet, dass die Belange aller Personengruppen (Alter, Geschlecht, Herkunft, Einschränkungen) berücksichtigt werden“. In direktem Bezug zum Thema Arbeits- und Gesundheitsschutz wurde in einigen

Antworten außerdem hervorgehoben, dass ein gute Unternehmenskultur auch die Reduzierung von Druck und Stress beachten müsse, bei gleichzeitiger Anerkennung und Würdigung der geleisteten Arbeit. Eine ziemlich treffende Zusammenfassung lieferte eine teilnehmende Person (Stahlindustrie, u30, organisiert) mit ihrer Ergänzung zur teilprojektspezifischen Definition von Guter Arbeit: „Die Solidarität innerhalb der Belegschaft und der Teamgeist gehört für mich zu Guter Arbeit. Denn seien die Arbeitsaufgaben noch so fachlich interessant, leiden Arbeitnehmer:innen bei vergiftetem Betriebsklima und der Gang zur Arbeit wird eher zur Qual. [...] Arbeitnehmer:innen müssen als Menschen und nicht als Maschinen wahrgenommen werden“. Hervorzuheben sei an dieser Stelle, dass die Unternehmenskultur in diesem Kontext seitens des TP1 als eine wertbasierte Basis verstanden wird, die ein gesundes Betriebsklima über alle Ebenen hinweg erst ermöglicht und zwingend auch eine funktionale Mitbestimmung der betrieblichen Strukturen und Prozesse einschließt.

FÜNF.DREI Fazit

Das TP1 versteht die Ergebnisse der in diesem Text behandelten nichtrepräsentativen Umfrage als Impuls für die Weiterentwicklung der teilprojekteigenen Definition des Konzepts Gute Arbeit, das zu Anfang von Unterkapitel 5.2. vorgestellt wurde. Die Fokussierung der Teilnehmenden auf das Thema

Betriebsklima/Unternehmenskultur, das auch in den offiziellen 11 Kriterien für Gute Arbeit des DGB aufgeführt ist,¹⁵ legt nahe, dass eine Erweiterung der ursprünglichen Definition für die restliche Projektarbeit durchaus sinnvoll ist und auf den kommenden Veranstaltungen inhaltlich mitgedacht werden sollte, wenn es um das Thema Gute Arbeit geht. Die derzeitige Definition des TP1, die im Rahmen eines fortlaufenden Prozesses über die verbleibende Projektzeit immer wieder auf den Prüfstand gestellt werden wird, gestaltet sich aktuell entlang folgender Kriterien:

- 1 **Gesicherte Arbeitsplätze mit Zukunftsperspektive und ein angemessenes Einkommen**
- 2 **Motivierende Rahmenbedingungen für eine den Transformationsprozessen entsprechende Qualifizierung und Weiterbildung**
- 3 **Umfassender Arbeits- und Gesundheitsschutz**
- 4 **Effektive Strukturen der Beteiligung, die den Belegschaften ermöglichen, die Arbeitsbedingungen sowie die Zukunftsstrategie ihrer Unternehmen mitbestimmen zu können**
- 5 **Eine durch Respekt, Wertschätzung, Transparenz und Solidarität gezeichnete Unternehmenskultur ist die Basis für ein gesundes Betriebsklima und die erfolgreiche Gestaltung des Unternehmens durch die Zusammenarbeit aller Beteiligten**

KAPITEL SECHS

SECHS. Mit dem Zukunftstest aktiv die Transformation im eigenen Unternehmen gestalten

Wie in den vorherigen Textbeiträgen bereits deutlich geworden ist: die Transformation und die ihr zugrundeliegenden Megatrends bedingen die Notwendigkeit für Unternehmen, über neue Geschäftsmodelle, Prozesse und innovative, zukunftsfähige Produkte Marktanteile zu sichern und Wertschöpfung zu generieren. Für den Betriebsrat als das entscheidende Gremium der Beschäftigten im Unternehmen, steht die Sicherung von Arbeitsplätzen an oberster Stelle. Hierfür muss der Betriebsrat durchsetzungsfähig gegenüber der Unternehmensleitung sein, eine transparente Kommunikation sowie Vermittlung zwischen Beschäftigten und Arbeitgeber gewährleisten und die Zukunftsfähigkeit entlang der Kompetenzen und Ressourcen der Belegschaft im Blick haben.

An dieser Stelle setzt das Workshopformat des Zukunftstests an. Entwickelt und erfolgreich erprobt von der IG Metall Bezirksleitung Baden-Württemberg, ist der Zukunftstest ein effektives Instrument, um mit Betriebsrät*innen, der gegenwärtigen Betriebsbetreuung der IG Metall, Vertrauensleuten und Beschäftigten in relativ kurzer Zeit ein gemeinsames Bild über die Zukunftsfähigkeit ihres Betriebes zu erarbeiten. Der halbtägige Workshop ist dabei so ausgelegt, dass möglichst viele Facetten des Betriebs durchleuchtet werden – immer mit dem Blick in die Zukunft. In einem kompakten Format führt die Moderation die teilnehmende Gruppe entlang von sieben Stationen, die durch Poster, Tischvorlagen und Karten visualisiert sind. Die Teilnehmer*innen bekommen dabei die Möglichkeit sich über die wesentlichen Stellhebel der Zukunftsfähigkeit ihres Standortes auszutauschen und passgenaue Themen zu identifizieren. Ziel ist es, am Ende des Workshops eine gemeinsame Position und Argumentation gegenüber dem Arbeitgeber entwickelt zu haben, die es letztlich ermöglicht, einen entscheidenden Einfluss auf die Zukunftsprozesse des Unternehmens zu nehmen. Überdies bie-

tet der Check die Möglichkeit, Kolleg*innen, die sich noch nicht ausführlich mit der Zukunftsfähigkeit des Unternehmens auseinandergesetzt haben, konkret einzubinden und auch die Ausbildungsververtretungen (JAV) zu integrieren. In diesem Sinne kann auch auf personeller Ebene für eine wissentechnische Durchdringung gesorgt werden, die für die zukünftige Zusammensetzung des Betriebsrats Vorteile mit sich bringen kann. Der im Workshop angestoßene Prozess wird im Nachgang durch Verantwortliche der IG Metall unterstützend begleitet.

Das TP1 und die TWS bieten den Zukunftstest in Kooperation mit der Bezirksleitung der IG Metall Baden-Württemberg seit Sommer 2024 an und wollen den gemeinsamen Austausch während des Workshops auch dafür nutzen, um einerseits die Arbeitnehmer*innenvertretung noch konkreter in die Ausformulierung der projekteigenen Zukunftsstrategie einzubinden und andererseits passgenaue sowie bedarfsgerechte Anforderungen und Empfehlungen im Sinne der Beschäftigten der saarländischen Automobil- und Zuliefererindustrie an die Stakeholder der Politik zu formulieren.

Bei Interesse an einer Durchführung des Zukunftstests oder Fragen, steht das Team der TWS und des TP1 jederzeit gerne telefonisch oder per Mail zur Verfügung.

- 1 Vgl. Bund-Länder Demografieportal (2023): Demografiepolitik im Saarland, online unter: www.demografie-portal.de/DE/Politik/Saarland/Saarland.html
- 2 Vgl. Arbeitskammer des Saarlandes (2023): Gute Arbeit für das Saarland, online unter: www.arbeitskammer.de/themenportale/gute-arbeit/gute-arbeit
- 3 Vgl. DGB (2023): Was ist der DGB-Index Gute Arbeit?, online unter: index-gute-arbeit.dgb.de/dgb-index-gute-arbeit/was-ist-der-index
- 4 Vgl. Fuchs, Tatjana (2006): Was ist gute Arbeit? Anforderungen aus der Sicht von Erwerbstätigen. Konzeption und Auswertung einer repräsentativen Untersuchung. 2. Auflage. Dortmund: INQA
- 5 Vgl. DGB (2023): Wie funktioniert der Index?, online unter: index-gute-beit.dgb.de/dgb-index-gute-arbeit/wie-funktioniert-der-index
- 6 Vgl. Institut DGB-Index Gute Arbeit (2022): Jahresbericht 2022. Ergebnisse der Beschäftigtenbefragung zum DGB-Index Gute Arbeit 2022. Berlin: Institut DGB-Index Gute Arbeit, S. 7
- 7 Vgl. DGB (2023): Wie funktioniert der Index?, online unter: index-gute-beit.dgb.de/dgb-index-gute-arbeit/wie-funktioniert-der-index
- 8 Vgl. IG Metall (2023): Was heißt Gute Arbeit? Wir fragen nach und setzen um, online unter: www.igmetall.de/im-betrieb/wir-fragen-nach-und-setzen-um
- 9 Vgl. ebd.
- 10 Zentrum für digitale Arbeit (2023): Gute Arbeit und Beteiligung, online unter: www.zentrum-digitale-arbeit.de/en/wissenspool/gute-arbeit-und-beteiligung
- 11 Vgl. Arbeitskammer des Saarlandes (2023): Gute Arbeit für das Saarland, online unter: www.arbeitskammer.de/themenportale/gute-arbeit/gute-arbeit
- 12 Vgl. Müller, Steffen/Neuschäffer, Georg (2020): Worker Participation in Decision-making, Worker Sorting, and Firm Performance. IWH Discussion Papers No. 11/2020
- 13 Vgl. Arbeitskammer des Saarlandes (2023): Projekt „Betriebsmonitor Gute Arbeit Saar“, online unter: www.arbeitskammer.de/themenportale/gute-arbeit/betriebsmonitor-gute-arbeit-saar
- 14 Vgl. DAS GUTE MORGEN (2023): Zehn Thesen zu Transformation, online unter: das-gute-morgen.de/10-thesen
- 15 Vgl. DGB (2023): Wie funktioniert der Index?, online unter: index-gute-arbeit.dgb.de/dgb-index-gute-arbeit/wie-funktioniert-der-index



Bernd Mathieu

Leiter TWS

0681 21 06 99 53

bernd.mathieu@igmetall.de



Ibrahim Acun

Teilprojektleiter TP1

0681 95 45 96 47

i.acun@trasaar.saarland



Christian Klein

Wissenschaftlicher Mitarbeiter TP1

0681 95 45 92 91

c.klein@trasaar.saarland

