www.ferrum-magazin.de

Ausgabe 01/2020

FERRUM

Das Magazin für die pfälzische Metall- und Elektroindustrie

PFALZMETALL

Nachrichten

Metaller bei Entgelten vorn

Seite 4

Service

Regeln fürs Fotografieren im Betrieb

Seite 18

Konjunktur

Viel zu stemmen

Seite 6

John Deere Seite 12 +++ Tadano Demag Seite 13 +++ GDELS-Bridge Systems Seite 13
Gienanth Seite 14 +++ Daimler Seite 15 +++ Howden Turbo Seite 16 +++ Opel Seite 17

Liebe Leserinnen und Leser,

Deutschland ist im vergangenen Jahr um etwas mehr als ein halbes Prozent gewachsen. Über dieses Miniwachstum hätte sich die Metall- und Elektroindustrie (M+E) sogar gefreut. Denn sie steckt in der Rezession. Und auch im neuen Jahr ist mit einer Trendwende nicht zu rechnen. Sieben von neun M+E-Teilbranchen bewerten in der IW-Verbandsumfrage die Stimmungslage schlechter als vor einem Jahr (Seite 6). IW-Präsident Arndt G. Kirchhoff erklärt im Interview (Seite 8), warum er trotzdem optimistisch in die Zukunft blickt. Ein Grund ist die Digitalisierung. Das bestätigt auch Ulrik Damgaard, Geschäftsführer von Howden Turbo (Seite 10): „Die Digitalisierung ist ein Riesenthema."

In „Industrie hautnah" berichten wir unter anderem über die Bilanz von John Deere (Seite 12), die Integration von Demag in den Tadano-Konzern (Seite 13) und eine erfolgreiche Schlichtung bei Gienanth (Seite 14). Die Gießerei aus Eisenberg hat ihre Arbeitszeit an die gesunkene Auslastung anpassen müssen.

Dank Smartphone fotografieren wir ständig und überall. Doch wie sieht es am Arbeitsplatz aus? Ein Selfie mit Kollegen oder ein Bild vom Arbeitsplatz posten? In „Service" erklären wir die Rechtslage.

Eine informative Lektüre
und freundliche Grüße

Matthias Schmitt
ferrum@pfalzmetall.de

6 In den meisten M+E-Branchen ist die Stimmungslage schlecht – auch in den Gießereien.

12 John Deere ist kräftig gewachsen – auch dank eines Zukaufs in Rheinland-Pfalz.

15 Daimler hat in sein Entwicklungszentrum in Wörth 70 Millionen Euro investiert.

18 Fotos am Arbeitsplatz: Das müssen Arbeitnehmer beachten.

PFALZMETALL

Impressum

FERRUM 01 / 2020
www.ferrum-magazin.de
Herausgeber: PfalzMetall, Friedrich-Ebert-Straße 11 - 13, 67433 Neustadt an der Weinstraße
Internet: www.pfalzmetall.de
Redaktion: Matthias Schmitt (verantw.), Hindenburgstraße 32, 55118 Mainz,
Telefon 06131/557531,
E-Mail ferrum@pfalzmetall.de
Gestaltung und Produktion: IW Medien GmbH, Köln · Berlin, Konrad-Adenauer-Ufer 21, 50668 Köln
Druck: Graphischer Betrieb Henke GmbH, Engeldorfer Straße 25, 50321 Brühl
Erscheinungsweise: 6 x jährlich
Bezugspreis: Die Finanzierung erfolgt aus Mitgliedsbeiträgen.
ISSN-Nr.: 0170-7000
Zur Abwicklung des Vertriebs erforderliche Daten werden nach den Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes verwaltet.
E-Mail: datenschutz@iwmedien.de

NACHRICHTEN

4 **Die Entgelte in der M+E-Industrie steigen überdurchschnittlich**

4 **Top-5:** Die größten Pkw-Hersteller

5 **Die Zahl neuer Firmen sinkt**

TITELTHEMA

6 **Konjunktur 2020:** Dem Aufschwung geht die Puste aus

8 **Interview:** „Die Digitalisierung kann viele globale Probleme lösen“

10 **Wie Howden Turbo** in 2020 gestartet ist

11 **M+E-Industrie 2019:** Größtes Minus seit der Krise 2019

INDUSTRIE HAUTNAH

12 **John Deere** steigert Umsatz und Gewinn

13 **Tadano** bündelt Aktivitäten von Demag und Faun

13 **GDELS-Bridge Systems** erhält Auszeichnung

14 **Gienanth** reduziert Arbeitszeit nach Schlichtung

15 **Daimler** investiert 70 Millionen Euro in Wörth

16 **Lehrerfortbildung** über internationale Wirtschaftsbeziehungen

17 **PSA** erhält Zuschlag für Batteriezellen-Produktion

SERVICE

18 **Welche Regeln** fürs Fotografieren im Betrieb gelten

Fotos: Adobe Stock (2), Daimler, John Deere, Bernhard Kück; Titelfoto: Adobe Stock

Bildung

Deutsche Hochschulen bei Ausländern beliebt

Immer mehr junge Menschen kommen nach **Deutschland,** um hier zu **studieren.**

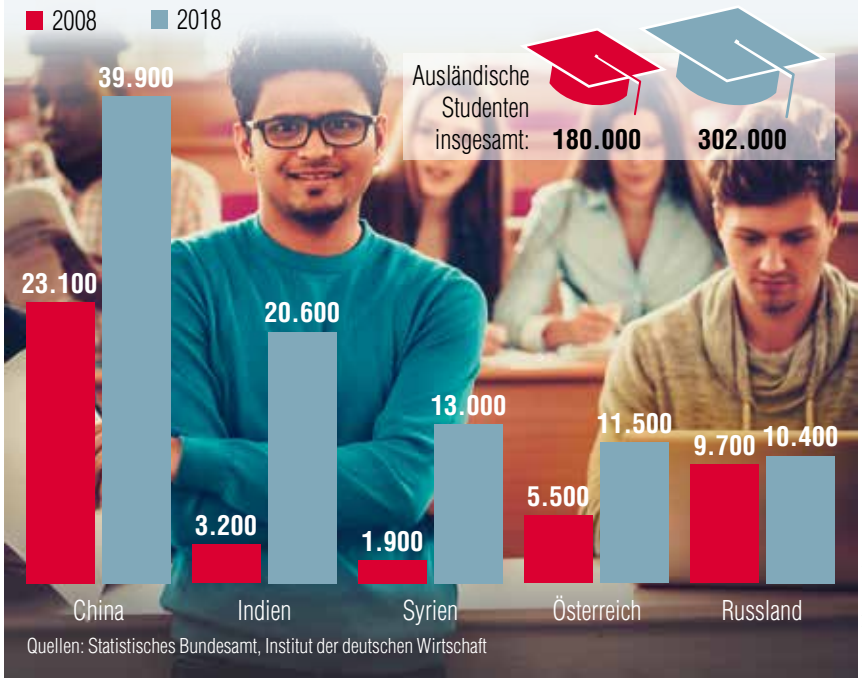
Keine Studiengebühren, eine hohe Bildungsqualität und gute Karriereperspektiven für Akademiker auf dem hiesigen Arbeitsmarkt – ein Studium in Deutschland ist für junge Menschen aus dem Ausland sehr attraktiv. Dies bestätigt der Blick auf die Zahlen: Während im Jahr 2008 rund 180.000 ausländische Studenten an deutschen Unis eingeschrieben waren, lag ihre Zahl im Jahr 2018 schon bei 302.000 (+68 %).

Besonders stark ist der Zuzug aus Ländern außerhalb der EU: Die Zahl der Studenten aus Drittstaaten hat sich seit 2008 fast verdoppelt – von gut 120.000 auf 225.000. Die meisten ausländischen Studenten kommen dabei nach wie vor aus China, doch auf den zweiten Platz haben sich angehende Akademiker aus Indien geschoben (siehe Grafik): Seit 2008 hat sich die Zahl der indischen Studenten in Deutschland mehr als versechsfacht.

Dass diese jungen Menschen nach Deutschland kommen, ist für die Zuwanderungspolitik ein großer Erfolg. Denn viele indische Studenten streben einen Abschluss in einem der MINT-Fächer (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften, Technik) an – und Fachkräfte in diesem Bereich sind in Deutschland rar. Entscheidend für die deutsche Wirtschaft ist aber, dass Deutschland für junge Ausländer offenbar nicht nur ein guter Ort zum Studieren, sondern auch zum Arbeiten ist: Rund ein Viertel aller internationalen Studenten bleibt über den Abschluss hinaus im Land. Damit ist die Ausbildung dieser Studenten nicht nur ein Pluspunkt für die Völkerverständigung – sie hilft auch, die Fachkräftelücke auf dem Arbeitsmarkt zu verkleinern.

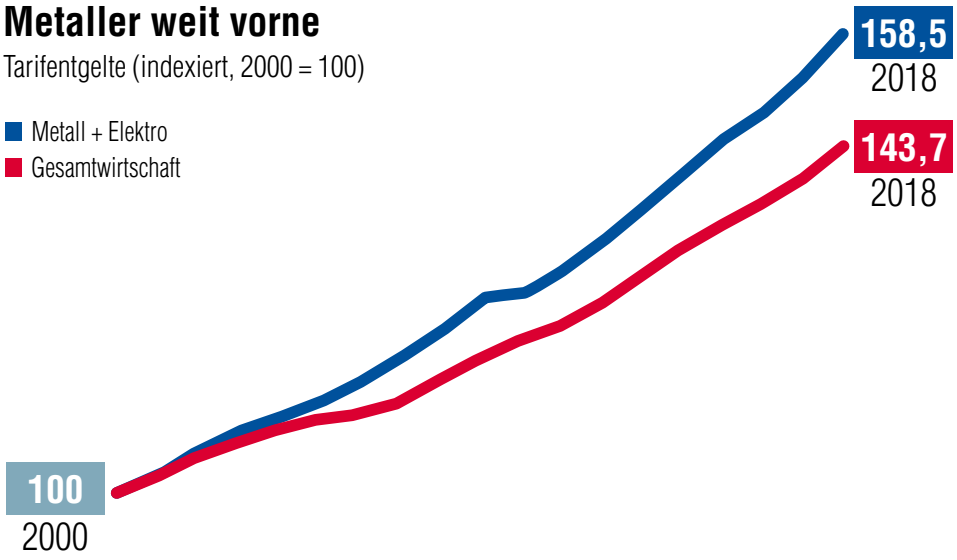
Inder studieren häufiger an deutschen Unis

Ausländische Studenten in Deutschland aus den fünf stärksten Herkunftsländern



Quellen: Statistisches Bundesamt, Institut der deutschen Wirtschaft

Foto: Adobe Stock



Jahresbrutto inklusive Urlaubs- und Weihnachtsgeld, ohne Einmalzahlungen und Pauschalen
Quellen: Deutsche Bundesbank, Gesamtmetall

Entgelt

Zu kurz gekommen?

Wie sich die Bezahlung in der deutschen Metall- und Elektroindustrie entwickelt hat.

Berlin. Deutschlands größter Industriezweig Metall + Elektro (M+E) steckt in der Rezession – die laufende Produktion ist ebenso zurückgegangen wie das Volumen neuer Aufträge. „Es gibt weiterhin keinen Anlass zur Entwarnung", heißt es beim Arbeitgeberverband Gesamtmetall. Trotzdem wird die Gewerkschaft IG Metall wohl bald eine Tariferhöhung fordern; der Tarifvertrag gilt nur noch bis Ende März.

Anlass genug für ferrum, mal zurückzublicken: Wie hat sich der Lohn in unserer Schlüsselindustrie entwickelt?

Die tarifliche Bezahlung hat doppelt so stark zugelegt wie die Preise

Zunächst fällt auf: Die M+E-Tarifentgelte sind seit 2000 um fast 60 Prozent gestiegen – gut doppelt so stark wie die Verbraucherpreise! Unter dem Strich bleibt ein deutlicher realer Zuwachs. Dabei sind tarifliche Einmalzahlungen und betriebliche Erfolgsprämien noch außen vor, ebenso Gehaltssprünge durch persönlichen Aufstieg.

Dass sie mehr Geld in der Tasche haben, dürften also alle Metaller gemerkt haben. Weniger offensichtlich, aber ebenfalls bemerkenswert: Die M+E-Entgelte sind seit 2000 stärker gestiegen als die Löhne in den meisten anderen Branchen. Im Vergleich zur Gesamtwirtschaft war das Lohnplus rund ein Viertel größer. Laut Gesamtmetall liegt der Durchschnittsverdienst der M+E-Beschäftigten inzwischen bei einem Jahresbrutto von rund 58.000 Euro.

Die Inflation ist übrigens nach wie vor erfreulich niedrig. 1,4 Prozent Teuerung gab es 2019, für 2020 erwarten die Ökonomen im Schnitt der Prognosen den gleichen Wert. Man darf gespannt sein, ob die Gewerkschaft sich nun dieser Realität stellt: Früher hat sie stets 2 Prozent Inflation angesetzt, um eine hohe Forderung begründen zu können. Diese Zielgröße der Europäischen Zentralbank ist aber in Deutschland seit 2012 in keinem einzigen Jahr erreicht worden.

TOP-5

Autoländer

China fertigt am meisten

In China werden nicht nur die meisten Autos gekauft, sondern längst auch die meisten Autos gebaut: Fahrzeugfans im Reich der Mitte erwarben 28,1 Millionen Kraft- und Nutzfahrzeuge, dem stand eine Produktion von 27,8 Millionen gegenüber. Die Automobilindustrie kannte jahrzehntelang nur eine Richtung: Sie wuchs und wuchs und wuchs. Seit 2005 ist der globale Automobilmarkt um 25 Prozent expandiert. Doch das ist vorbei, die Autoindustrie befindet sich in einer Krise: Global dürften die Verkäufe 2019 um vier Prozent zurückgegangen sein.

China: 27,8 Mio. Fahrzeuge

USA: 11,3

Japan: 9,7

Grafik: Adobe Stock

15.144

Euro an Gütern exportiert die deutsche Metall- und Elektroindustrie nach Europa – je Sekunde! Bis zum Ende dieses Textes sind es also schon 106.008 Euro.

Rheinland-Pfalz

Zahl neuer Firmen sinkt

Unternehmensgründungen sind wichtig für die wirtschaftliche Dynamik. Doch die **Gründer halten sich zurück.**

In Rheinland-Pfalz gab es in den ersten neun Monaten 2019 weniger sogenannte „Betriebsgründungen". Nach Angaben des Statistischen Landesamtes sank die Zahl gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres um 0,6 Prozent auf 4.206. Unter Betriebsgründungen verstehen die Statistiker Gründungen von Unternehmen, bei denen sie eine größere wirtschaftliche Bedeutung vermuten.

Dazu zählen alle Neugründungen von Kapital- und Personengesellschaften sowie Neugründungen von Einzelunternehmen, die im Handelsregister eingetragen sind oder eine Handwerkskarte besitzen bzw. die mindestens einen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten haben. Die meisten Betriebsgründungen gab es wie gewohnt in den Bereichen „Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen" (20,7 % aller Betriebsgründungen), mit Abstand gefolgt vom Baugewerbe (13,4 %) und dem Gastgewerbe (10,6 %).

Regional betrachtet war die Anzahl der Betriebsgründungen je 10.000 Einwohner in Kaiserslautern am höchsten. Dort ergab sich für diese Kenngröße ein Wert von 21,4. Den höchsten Wert unter den Landkreisen erreichte Ahrweiler mit 11,1 Gründungen je 10.000 Einwohner. Die niedrigste Anzahl der Betriebsgründungen war bei den kreisfreien Städten in Neustadt an der Weinstraße und Koblenz (je 10,7) und bei den Landkreisen im Landkreis Kusel (5,0) zu verzeichnen. Im Durchschnitt ist das Niveau in den kreisfreien Städten deutlich höher als das Niveau in den Landkreisen.

Die Zahl der Neugründungen von Kleinunternehmen lag in den ersten neun Monaten 2019 mit 16.112 leicht über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums (+ 0,9 %).

> „Die meisten Gründungen in Kaiserslautern

Güteraustoß stark gedrosselt

Die rheinländ-pfälzische Industrie hat ihre Produktion von Januar bis November 2019 um fast ein Fünftel reduziert (-19 %). Der Absturz ist auch auf Sondereffekte im Pharmabereich zurückzuführen. Dort hatte die Nachfrage nach einem Medikament eines einzelnen Herstellers zu ungewöhnlich starken Produktionszahlen 2018 geführt. Für den Fahrzeugbau weist die Statistik einen Rückgang von -3,7 Prozent, für den Maschinenbau von -12,3 Prozent aus.

Foto: Adobe Stock

Weniger Schüler an Berufsschulen

115.500 junge Erwachsene besuchten zu Beginn des Schuljahres 2019/20 eine berufsbildende Schule in Rheinland-Pfalz. Im Zehnjahresvergleich sank die Schülerzahl laut Statistischem Landesamt um fast 17.000.

Autos bremsen Konjunktur

Die sinkende Automobilproduktion belastet die deutsche Konjunktur. Das ist das Ergebnis von Schätzungen des ifo Instituts. Die Münchner Forscher gehen davon aus, das diese Schwäche den Anstieg der Wirtschaftsleistung 2019 um etwa 0,75 Prozentpunkte gedämpft haben dürfte.

Indien: 5,2

Deutschland: 5,1

Fotos: Adobe Stock (5)

Produktion Pkw und Lkw 2018. Quelle: Org. of Motor Vehicle Manufacturers/IW

GEWINN-SPIEL
www.ferrum-magazin.de

Konjunktur 2020

Viel zu stemmen

Foto: Adobe Stock

Der **langjährige Aufschwung** ist erst mal **vorbei.** Zudem stellen die **Digitalisierung** und der **Wandel der Mobilität** vor allem die Metall- und Elektroindustrie vor massive Herausforderungen.

Die Welt verändert sich rasant. In den Wohnungen halten Staubsauger-Roboter Einzug, auf den Straßen steigt die Zahl der Elektroautos. Und an den Arbeitsplätzen werden Maschinen vernetzt. Dieser Wandel stellt Deutschlands Schlüsselbranche Metall und Elektro (M+E) auf eine harte Probe: Trotz Konjunkturschwäche muss sie massiv in neue Technologien investieren.

Mit besonders großen Herausforderungen haben die Fahrzeug-Hersteller und ihre vielen Zulieferer zu kämpfen: Sie müssen neben der Digitalisierung noch weitere Transformationsprozesse stemmen. Es geht um Elektromobilität und alternative Antriebsformen, autonomes Fahren und neue Mobilitätslösungen.

Wenn die Investitionen in der Auto-Industrie (wie auch der Elektro-Branche) nicht sinken, sondern zumindest auf dem Niveau des Vorjahres verharren, liegt das auch an diesen Zukunftsaufgaben. Das zeigt die aktuelle Umfrage des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW) in Köln unter 48 Branchenverbänden. Gleichwohl heißt es in der Auswertung: Die Lage in der deutschen Industrie ist so schlecht wie lange nicht. Eine branchenübergreifende Rezession sei nicht auszuschließen.

Das war in der M+E-Branche schon im vergangenen Jahr der Fall. Und nicht nur für diesen Industriezweig sind die fetten Jahre erst mal vorbei. So gaben 32 der 48 befragten Verbände an, dass die wirtschaftliche Situation in den von ihnen vertretenen Firmen zur Jahreswende 2019/2020 schlechter war als vor einem Jahr. Mit wenigen Ausnahmen hat sich die aktuelle Lage in der Industrie binnen Jahresfrist deutlich eingetrübt.

„Der sehr lange, sehr stabile, sehr stetige und gleichermaßen beschäftigungsintensive Aufschwung ist zu einem Ende gekommen", warnt IW-Direktor Michael Hüther.

Die Verschlechterung betrifft vor allem die großen Industrien wie die Auto- und Elektro-Industrie, den Maschinenbau und die Chemie-Branche. Das liegt zum einen daran, dass sich die Geschäftslage nach besonders guten Jahren wieder auf ein Normalmaß einpendelt. Zum anderen sorgen mehr Risiken im Welthandel (Stichworte Protektionismus und Zölle) und große Herausforderungen wie die Digitalisierung und der Klimawandel für Verunsicherungen bei Unternehmen und Verbrauchern. „Es zeigt sich eine insgesamt weiterhin labile Konjunktur, die in der Industrie nur eine Hoffnung auf Stabilisierung im Jahr 2020 bietet", so IW-Direktor Hüther. „Entwarnung kann noch nicht gegeben werden."

Lediglich 15 Verbände bewerten die aktuelle Geschäftssituation ihrer Mitglieder als unverändert gegenüber dem Vorjahr. Das betrifft unter anderem die Sparten Schiffbau/Meerestechnik, Feinmechanik/Optik, die Keramische Industrie und die Glasindustrie. Nur ein Verband – der Bundesverband Investment und Asset Management (BVI) – meldete, dass die aktuelle Lage besser ist als vor einem Jahr. Das liegt daran, dass die Deutschen trotz niedriger Zinsen nach wie vor viel auf die hohe Kante legen.

Mit dem Jahreswechsel verbinden sich aber offenbar wieder zaghafte Hoffnungen auf bessere Zeiten: Immerhin 19 Wirtschaftsverbände gehen davon aus, dass ihre Unternehmen 2020 eine etwas höhere Produktionsleistung erreichen als 2019 – nur 12 erwarten ein leichtes Minus. Zuversichtlich für 2020 sind unter anderem die Bauindustrie, das Handwerk sowie viele Dienstleistungssparten. In der Auto-, der Chemie- und der Elektro-Industrie dürfte sich zumindest der Produktionsrückgang nicht weiter fortsetzen. Mit einer nach wie vor sinkenden Fertigung rechnen dagegen der Maschinenbau sowie die Stahl- und Metallverarbeitung.

Diese Erwartung hängt auch mit den zurückhaltenden Investitionsplänen vieler Unternehmen in Deutschland zusammen: Nur 13 Verbände rechnen damit, dass ihre Mitgliedsfirmen im neuen Jahr mehr investieren als 2019, 14 erwarten einen Rückgang. So werden Maschinenbauer, Metall-Betriebe und Gießereien ihre Ausgaben in diesem Jahr zurückfahren.

Vor diesem Hintergrund dürfte die Mitarbeiterzahl in den Unternehmen insgesamt mehr oder weniger stabil bleiben, wobei große Industriezweige wie der Maschinenbau und die Auto-Industrie derzeit für 2020 von Personalkürzungen ausgehen. Voraussetzung für die insgesamt optimistische Einschätzung ist allerdings, dass die Weltwirtschaft nicht noch weiter in Schieflage gerät und der Industrie in Deutschland keine übermäßigen strukturellen Anpassungslasten – zum Beispiel durch die Energiepolitik – aufgebürdet werden. Was den Spielraum für dringend notwendige Investitionen einengen würde!

Trübe Stimmung

Ergebnisse der Befragung von neun M+E-Branchen

	Stimmungslage im Vergleich zum Vorjahr			Produktion 2020 im Vergleich zum Vorjahr[1]		
	besser	**genauso**	**schlechter**	**etwas höher**	**gleich-bleibend**	**etwas niedriger**
Nicht-Eisen-Metallindustrie			−	+		
Gießereien			−		○	
Stahl- und Metallverarbeitung			−			−
Maschinen- und Anlagenbau			−			−
Automobilindustrie			−		○	
Luft- und Raumfahrzeugbau			−	+		
Schiffbau und Meerestechnik		○		+		
Elektroindustrie			−		○	
Feinmechanik und Optik		○			○	

[1]Erwartung; Quelle: IW-Verbandsumfrage für 2020

Interview

„Die Digitalisierung kann viele globale Probleme lösen“

Wird 2020 ein **gutes oder ein schlechtes Jahr** für die **deutsche Industrie?** Und was bringt uns eigentlich der **technische Fortschritt? Arndt G. Kirchhoff,** geschäftsführender Gesellschafter der Kirchhoff Gruppe und Präsident des Instituts der deutschen Wirtschaft, blickt **optimistisch in die Zukunft** – selbst für die viel kritisierte Zunft der Autobauer.

Der Unternehmer Arndt G. Kirchhoff ist ehrenamtlich Präsident des Instituts der deutschen Wirtschaft in Köln.

Foto: unternehmer nrw/Wilfried Meyer

In der aktuellen IW-Verbandsumfrage gibt es mehr Optimisten als Pessimisten, was die Perspektiven für 2020 betrifft. Woher die Zuversicht?

Arndt G. Kirchhoff: Unternehmerinnen und Unternehmer sind von Grund auf Optimisten: Wir wollen Menschen begeistern, Vorhaben voranbringen, Ziele erreichen. Das wirkt sich sicherlich auf unsere Einschätzung der wirtschaftlichen Perspektiven aus.

Aber die Einschätzung der Verbände hat bestimmt auch damit zu tun, dass sich die aktuelle Krise stark von jener vor zehn Jahren unterscheidet. Damals hatte der Abschwung ganz andere Vorzeichen, die Banken waren in Schieflage geraten, es gab für Unternehmen kaum noch Kredite.

Heute geht es viel eher um Ermüdungserscheinungen: Wir hatten in den vergangenen zehn Jahren in der Bundesrepublik den längsten Konjunkturaufschwung der Geschichte und haben nun schlichtweg einige Grenzen erreicht, beispielsweise auf dem Arbeitsmarkt: Nicht nur in Deutschland, sondern auch in den USA und in vielen osteuropäischen Ländern findet man einfach keine neuen Mitarbeiter mehr.

Es gibt also Eintrübungen in der heimischen Wirtschaft, aber echte Bremsspuren sehen ganz anders aus. Und der private Konsum sowie die Bauwirtschaft laufen ja unbeirrt weiter. Hinzu kommt, dass mithilfe moderner Technik viele Dinge erst möglich werden, wie beispielsweise die bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf.

Was hätten Sie 2019 von der Politik erwartet?

Natürlich sind Politiker momentan verunsichert. Es gibt einfach zu viele Wünsche – die Menschen wollen ein besseres Klima, weniger Verkehr, bezahlbare Wohnungen und vieles andere mehr.

Die Politik muss sich deshalb primär die Frage stellen: Welche Rahmenbedingungen brauchen wir für all das? Vor allem in puncto Planungsrecht muss die Politik mutiger und schneller werden. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, die Stromnetze, neue Gewerbegebiete – all das dauert viel zu lange. Mit den jetzigen Planungsverfahren werden wir die großen Klimaziele nicht rechtzeitig erreichen, das passt einfach nicht zusammen.

Nicht, dass Sie mich falsch verstehen: Natürlich müssen die Prozesse demokratisch sein und der Rechtsweg muss all jenen offenstehen, die gegen ein Vorhaben sind. Aber auch das muss schneller gehen. Und eine Gerichtsentscheidung darf nicht immer wieder infrage gestellt werden.

Sie sagen, global gibt es momentan eigentlich nur eine G2 – die USA und China. Wie könnte daraus G3 werden, mit Deutschland am Tisch?

Deutschland allein ist viel zu klein, um global eine Rolle zu spielen, wir stellen nur 1 Prozent der Weltbevölkerung. Aber Europa könnte das gelingen. Die EU ist allerdings noch nicht fertig, der Binnenmarkt muss und kann noch besser werden. In vielen Bereichen brauchen wir einheitliche Standards – etwa in der Energiewirtschaft, in der Verkehrsinfrastruktur, in Digitalisierungsfragen. All das macht ja nicht an den Ländergrenzen halt.

Blicken wir also nach Europa: Was halten Sie von Ursula von der Leyens Green Deal?

Politisch ist es immer leicht, so ein Konzept in den Raum zu stellen. Aber es dann für einen ganzen Kontinent umzusetzen, ist eine riesige Herausforderung.
Meiner Meinung nach haben wir in Europa schon eine ganze Menge sehr grüner Produkte und Prozesse. Was wir aber dringend brauchen, ist eine funktionstüchtige Infrastruktur, die es uns ermöglicht, sie zusammenzuführen. Wenn uns das gelingt, könnten wir zum nachhaltigen Vorbild in der Welt werden – und unser diesbezügliches Know-how exportieren.

Sie sind Automobilzulieferer und auch -hersteller. Damit stehen Sie für eine Branche, die einige bereits abgeschrieben haben …

Ich halte das Auto – auch in Deutschland – weiterhin für ein wesentliches Element von Freiheit. Und diese Freiheit sollten wir aufrechterhalten. Weltweit betrachtet haben die meisten Menschen diese Möglichkeit zur individuellen Mobilität noch gar nicht, deswegen wird der Markt für Automobile auch weiter wachsen.
Dieses Wachstum lässt sich durchaus umweltfreundlich gestalten. Natürlich gibt es im Pkw-Bestand große Dreckschleudern. Aber mittlerweile produzieren wir Motoren, die die Luft sogar sauberer machen.
Wichtig ist es außerdem, den Verkehr zu verflüssigen. Zwei Beispiele: Die Parkplatzsuche verursacht Staus, verbraucht jede Menge Sprit, kostet Zeit und Nerven. Wenn das Auto oder eine App den Fahrer zu einem freien Parkplatz lotsen würde, hätte das also jede Menge Vorteile.
Ein anderes Beispiel sind die Busse im öffentlichen Nahverkehr. Die fahren immer die gleiche Strecke. Wenn es einen Stau gibt, stellen sie sich hinten an – obwohl sie oft ohne Weiteres eine andere Route nehmen könnten. Beide Probleme lassen sich mithilfe der Digitalisierung lösen.
Auch die mangelnde Lade-Infrastruktur für E-Mobilität ist kein unüberwindbares Hindernis. Hier sage ich ganz klar: Das ist nicht Aufgabe von Bund oder Land, sondern Job der jeweiligen Kommune.

Fast alle Autohersteller und viele Zulieferer haben einen massiven Stellenabbau angekündigt. In der IW-Verbandsumfrage gehen die Automobilbauer allerdings von einer gleichbleibenden Produktion für 2020 aus – wie passt das zusammen?

Ein Auto ohne Verbrennungsmotor ist schneller und einfacher zu bauen, weil es weniger Teile hat. Entsprechend ist die Montage künftig mit weniger Arbeitskräften möglich. Das ist aber keine Tragödie, denn dafür entstehen an anderer Stelle neue Jobs. Wenn wir bei uns im Unternehmen beispielsweise keine Gabelstaplerfahrer mehr brauchen, weil die Hubwagen autonom fahren, fallen diese Jobs weg. Doch gleichzeitig brauchen Carsharing-Anbieter neue Mitarbeiter, die Fahrzeuge in die Werkstatt bringen oder in die Waschanlage fahren.
Aber es entstehen nicht nur neue Jobs: Etwa 50 Prozent der Arbeitsplätze, sagen Forscher, werden sich teils radikal verändern. Es wird künftig mehr Dienstleistungsjobs und Arbeitsplätze mit Steuerungsfunktionen geben, dafür weniger in der Produktion. In einer Fabrik zu arbeiten – in der Hitze eines Stahlwerks oder mit krummem Rücken in einer Gießerei – ist nicht schön. Da ist der Fortschritt, den Digitalisierung und Automatisierung für die Arbeitswelt bringen, doch ein Segen.

„Digitalisierung und Automatisierung führen zu einer vierten industriellen Revolution", haben Sie einmal gesagt. Wo stehen wir da momentan auf einer Skala von 0 bis 100?

Dieses neue Zeitalter wird niemals enden, denn wir können immer größere Rechenleistungen bewerkstelligen und auch immer größere Datenmengen sammeln. Mithilfe der Massendatenverarbeitung kann alles immer noch besser und schneller werden.

Was bedeutet diese Revolution für den einzelnen Menschen?

Sie kann zu einem sehr langen Aufschwung führen, zum viel beschworenen Wohlstand für alle: Wir können das Klima retten, Menschen besser versorgen, sie aus Armut und Krankheit holen.
Eine Revolution wird es beispielsweise in der Lebensmittelproduktion geben: Mithilfe von satellitengesteuerten Saat-, Bewässerungs- und Erntemaschinen kann die Nahrungsmittelproduktion deutlich gesteigert werden, sodass sie auch für eine wachsende Weltbevölkerung reicht. Die Technik dafür gibt es bereits und vielerorts wird sie auch schon angewendet. Weltmarktführer für diese Saatmaschinen ist übrigens eine deutsche Firma.
Doch auch im Kleinen gibt es Verbesserungen. Wir haben gerade die mitdenkende Füllstandsmessung für Mülleimer erfunden, so dass das Müllauto künftig erst dann kommt, wenn die Tonne voll ist. Mitdenkend ist sie deshalb, weil das Messgerät zusätzlich noch erkennt, was in der Tonne gelagert wird. Auch das spart Ressourcen.
Ich bin jedenfalls überzeugt davon, dass die digitale Revolution unterm Strich für mehr Arbeitsplätze sorgt. Und vielleicht arbeiten wir künftig auch einfach weniger, womöglich ist in zehn Jahren die Viertagewoche für alle ganz normal. Überlegen Sie mal, wie viel unsere Vorfahren noch arbeiten mussten – für ein deutlich niedrigeres Wohlstandsniveau. Warum sollte sich dieser Fortschritt nicht weiter fortsetzen lassen? Ich halte die Digitalisierung für eine große Chance.

Früher hätten Sie mit der Kutsche vom Sauerland nach Köln einen halben Tag gebraucht. Wie sind Sie heute von Iserlohn nach Köln gekommen?

Mit einem Auto mit Verbrennungsmotor.

Welches Verkehrsmittel werden Sie in zehn Jahren für diesen Weg wählen?

Wahrscheinlich wird es ein Hybrid-Fahrzeug sein, also ein Auto, das sowohl elektrisch als auch mit Benzin fährt oder aber ein Brennstoffzellenauto.
Ich glaube ohnehin nicht, dass es künftig nur den einen Antrieb geben wird. In den Städten wird die Mobilität wahrscheinlich rein elektrisch sein. Außerhalb der urbanen Zentren braucht es wahrscheinlich auch in Zukunft Autos mit Verbrennungsmotoren, die dann mit umweltfreundlich produzierten synthetischen Kraftstoffen betankt werden. Denn man darf nicht vergessen: Rund die Hälfte der Bevölkerung lebt und arbeitet in ländlichen Gebieten. Und diese Menschen wollen auch in Zukunft zur Arbeit kommen.

Howden Turbo

„Digitalisierung ist ein Riesenthema“

Fotos: Howden Turbo (3)

Strenge Blicke: Howden-Mitarbeiter testen einen Klärwerksverdichter. Das millionenschwere Prüffeld hat der Maschinenbauer 2019 in Betrieb genommen. Im laufenden Jahr investiert Howden in eine neue Lagerhalle.

2019 war für **Maschinenbauer** ein **schwieriges Jahr.** 2020 verspricht keine Besserung. **Howden Turbo hingegen** schaut auf ein **erfolgreiches Jahr** zurück und ist mit **großer Zuversicht** ins neue gestartet.

Größter Einzelauftrag unserer Geschichte“, konnte Howden Turbo im vergangenen Jahr stolz verkünden. Das Frankenthaler Maschinenbauunternehmen liefert 20 Turbogebläse für eine riesige Kläranlage in Kairo. Die ägyptischen Betreiber wollen nach dem Ausbau 1,6 Millionen Kubikmeter Wasser reinigen – pro Tag!

Und auch sonst war 2019 für Howden Turbo ein erfreuliches Jahr. Das Unternehmen konnte sich dem Trend der Metall- und Elektroindustrie sowie besonders des Maschinenbaus entziehen (siehe Kasten Seite 11). „Zum Glück“, sagt Volker Neumann. Der vorsitzende Geschäftsführer von Howden Turbo bezeichnet die zweite Jahreshälfte 2018 und den Anfang 2019 eher als Durstrecke. „Doch das Blatt hat sich im dritten und vierten Quartal gewendet“, so Neumann. Insgesamt hat der Hersteller von Verdichtern, Dampfturbinen und Ventilatoren seinen Auftragseingang im Vorjahresvergleich um mehr als zehn Prozent gesteigert. Und auch 2020 rechnet Neumann mit Geschäften auf gleichbleibend hohem Niveau. Doch nicht nur der hohe Auftragsbestand stimmt den Geschäftsführer optimistisch. „Unser Vertrieb hat noch eine große Anzahl neuer Projekte in der Pipeline.“

Neumann nennt mehrere Gründe für die gute Entwicklung: „Wir entwickeln und produzieren sehr spezielle Produkte. So verzeichnen wir ein starkes Wachstum bei unseren Kunden in der Metallurgie, Chemie und in verschiedenen Industriezweigen.“ Und das gelte besonders für Entwicklungs- und Schwellenländer. Ein Beispiel dafür ist die Ausrüstung der Kläranlage in Kairo mit speziellen Klärwerksverdichtern, die Howden Turbo entwickelt hat. „Aber auch China sowie der gesamte Nahe und Mittlere Osten sind für uns sehr wichtige Märkte“, so der Ingenieur. Dabei helfe dem Unternehmen, dass es eng in das globale Vertriebsnetzwerk von Howden eingebunden sei.

Der schottische Konzern hat die Frankenthaler 2017 von Siemens übernommen.

Der Konzernsitz in Großbritannien sei trotz Austritt des Landes aus der Europäischen Union kein Problem. „Howden Turbo ist eine rechtlich eigenständige Tochter. Zudem spielt der britische Markt für uns nur eine untergeordnete Rolle“, erklärt Ulrik Damgaard, der kaufmännische Geschäftsführer. „Gleichzeitig haben wir keine eng verflochtenen Wertschöpfungsketten nach Großbritannien.“

Seit Integration in den Howden-Konzern ist es Damgaard und Neumann außerdem gelungen, zwei zusätzliche Produktreihen nach Frankenthal zu holen. „Mit der Übertragung der Geschäftsverantwortung nach Frankenthal sind wir breiter und flexibler aufgestellt“, sagt Neumann. Die neuen Produktreihen und die starke Nachfrage haben auch dazu geführt, dass am Standort moderat Personal aufgebaut wurde. Aktuell arbeiten 545 Menschen bei Howden Turbo in Frankenthal.

Weniger Stickoxide auf den Weltmeeren

Für die Megatrends Dekarbonisierung und Digitalisierung sehen die beiden Geschäftsführer ihr Unternehmen gut gerüstet. So sind die internationalen Grenzwerte für Stickoxide und CO_2 für Schiffsmotoren deutlich verschärft worden. Howden Turbo bietet einen speziellen Verdichter, der den Schiffsbauern hilft, die strengeren Grenzwerte einzuhalten und energieeffizienter zu werden. „Wir haben mit unserer Lösung eine Vorreiterstellung“, sagt Neumann.

Zur Digitalisierung sagt sein Kollege Damgaard: „Das ist ein Riesenthema für uns und den gesamten Howden-Konzern!“ So habe das Unternehmen Lösungen und Geschäftsmodelle entwickelt, die auf der Auswertung der beim Kunden anfallenden Maschinendaten aufbauen. „Wir können so die Kunden beraten, wie sie ihre Anlagen optimieren können. Das führt zu einem ganz neuen Niveau von Dienstleistungen wie der Fernwartung“, erklärt der Däne. „Früher bestand unser Servicegeschäft mehr oder weniger aus Ersatzteillieferungen und -Montageleistungen vor Ort. Das geht heute mit verschiedenen Langzeit-Servicelösungen viel weiter!“

Bauschmerzen bereiten der Geschäftsleitung die Kosten und der Fachkräftemangel. „Die größten Kostenblöcke sind bei uns Material und Personal“, erklärt Damgaard. Doch während auf der Materialseite Howden Turbo ebenfalls von der globalen Aufstellung im Konzern profitiere, zeigen die Personalkosten weiter nach oben. „Dem im internationalen Vergleich gesehenen hohen Personalkostenniveau können wir nur mit einer entsprechenden Qualität und Produktivität begegnen. Da müssen wir noch besser werden!“, sagt Damgaard.

Die Howden-Geschäftsführer Ulrik Damgaard (links) und Volker Neumann blicken zuversichtlich auf das Jahr 2020.

Zum Thema „Fachkräftemangel“ verweist er auf die derzeit rund ein Dutzend offenen Stellen. Schwierig sei es vor allem, Servicekräfte für den Einsatz beim Kunden zu finden. „Das ist immer mit Reisen verbunden, teils auch mit längeren Aufenthalten im Ausland“, sagt Damgaard. Ohne eigene Ausbildung und Qualifizierung gehe es daher nicht. „Aufgrund unserer sehr speziellen Produkte können wir nicht einfach fertige Fachkräfte akquirieren“, so der Geschäftsführer. Leider erhalte das Unternehmen deutlich weniger Bewerbungen als früher. Und auch die Qualität habe abgenommen. „Besonders in Mathematik und Technik stellen wir leider mehr Defizite fest“, sagt Damgaard.

Doch von diesen Widrigkeiten will sich Howden Turbo nicht vom Wachstumskurs abbringen lassen. Im laufenden Jahr wird so auch weiter kräftig investiert. Nachdem die Frankenthaler 2019 ein neues Testfeld in Betrieb genommen haben, steht 2020 der Bau einer 1100 Quadratmeter großen Lagerhalle an. Dort sollen vorgefertigte Baugruppen und Komponenten lagern, bevor sie in der Produktion montiert werden.

M+E-Konjunktur

„Größtes Minus seit der Krise 2009“

Die Metall- und Elektroindustrie verharrte auch zum Jahresende in der Rezession. „Damit ist schon jetzt klar, dass die M+E-Industrie das Jahr mit einem Minus von gut fünf Prozent in der Produktion abschließen wird und 2019 komplett als Rezessionsjahr verbuchen muss. Das ist das größte Minus seit der Wirtschaftskrise 2009“, sagt Gesamtmetall-Chefvolkswirt Michael Stahl.

Von Januar bis November (aktuellste Zahlen) lag die M+E-Produktion um minus 5,2 Prozent unter dem Wert des gleichen Vorjahreszeitraumes. Dabei bestimmt weiterhin der Automobilbau mit minus 11 Prozent das Tempo des Rückgangs, gefolgt von der Elektroindustrie mit minus 4 Prozent. Durch den Rückgang der Produktion sehen sich die Unternehmen gezwungen, Beschäftigung abzubauen. Seit Mai 2019 sinkt daher die Zahl der Mitarbeiter; bis Oktober um rund 16.000.

Gleichzeitig gab es im September nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit (BA) 56.000 Arbeitnehmer in Kurzarbeit. Im 4. Quartal 2019 haben die Unternehmen Kurzarbeit für rund 100.000 Personen bei der BA angezeigt.

Foto: Adobe Stock

Der Auftragseingang im Maschinenbau von Rheinland-Pfalz schrumpfte 2019 um rund zehn Prozent.

Made in Zweibrücken: Ein Mähdrescher aus westpfälzischer Produktion im Ernteeinsatz.

Foto: John Deere

John Deere

Mehr Umsatz und Gewinn

Für **Landwirte** war das **vergangene Jahr schwierig.** Dass der Landtechnik-Hersteller John Deere dennnoch **gute Geschäfte** gemacht hat, lag vor allem an den **Baumaschinen.**

Zweibrücken/Kaiserslautern. John Deere ist im vergangenen Geschäftsjahr kräftig gewachsen. Der Umsatz des US-amerikanischen Herstellers von Land- und Baumaschinen belief sich auf 35,3 Milliarden Euro. Ein Plus von fünf Prozent. Und auch der Gewinn stieg kräftig an auf 2,93 Milliarden Euro – nach 2,13 Milliarden Euro im Vorjahr.

Wenig verwunderlich bezeichnete Konzernchef John May die gesamtwirtschaftliche Lage als „weiterhin positiv". Dies trägt zu höherer Nachfrage bei kleineren Maschinen bei und führte zu soliden Ergebnissen im Bereich der Bau- und Forstmaschinen, der einen Rekord bei Umsatz und Nettogewinn hatte. Vor rund zwei Jahren hat John Deere diesen Bereich mit einem Zukauf in Rheinland-Pfalz deutlich ausgebaut: die Wirtgen Group, zu der auch der Straßenbaumaschinen-Hersteller Vögele aus Ludwigshafen zählt. Dass dieser Zukauf sinnvoll war, zeigt das abgelaufene Geschäftsjahr im Besonderen. Denn im Kerngeschäft bei Landmaschinen präge Unsicherheit das Ergebnis, so May. „Die anhaltenden Handelskonflikte und schwierigen Aussaat- und Erntebedingungen haben bei den Landwirten zu verringerten Investitionen in neue Maschinen geführt", erklärte er.

Neben Ludwigshafen sind Kaiserslautern und Zweibrücken wichtige John Deere-Standorte in der Pfalz. In Kaiserslautern befindet sich das Europäische Technologie- und Innovationszentrum (ETIC). Hier forscht der Konzern an Lösungen wie autonom fahrende Erntemaschinen und Traktoren. Mehr als 200 Mitarbeiter beschäftigt John Deere im ETIC. In Zweibrücken fertigen mehr als 1.000 Mitarbeiter Mähdrescher und Feldhäcksler. Hier kam es – anders als in Kaiserslautern – zu einem leichten Abbau der Belegschaft um rund 100.

Wichtigster deutscher Standort ist Mannheim. Von dort steuert John Deere sein Europageschäft. Und im Badischen laufen Traktoren vom Band. Im vergangenen Geschäftsjahr fertigten die 3.400 Mitarbeiter 27.500 Traktoren. Im laufenden Jahr sollen es noch mehr werden. John Deere verlagert einen Teil der Traktorenproduktion aus den USA nach Deutschland.

Tadano Demag

Unter einem Dach

Seit rund einem Jahr gehört **Terex Demag** zu **Tadano.** In einer **Muttergesellschaft** bündelt das japanische Unternehmen nun alle **europäischen Aktivitäten.**

Foto: Tadano Demag

Austausch in luftiger Höhe: Im September wurde am Hochregallager der Schriftzug „Terex" durch „Tadano" ersetzt.

Zweibrücken. Die Integration der Demag-Mobilkransparte in den Tadano-Konzern schreitet voran. Sichtbares Zeichen ist die Umfirmierung von „Terex Demag" zu „Tadano Demag". Diese ist nun auch nach außen weithin sichtbar.

Im September wurde die Beschriftung am Hochregallager in der Zweibrücker Dinglerstraße ausgetauscht. Seither heißt es „Tadano" statt „Terex". Der Austausch erfolgte natürlich standesgemäß mit einem Demag-Kran.

Die Japaner hatten die Demag-Mobilkransparte 2019 vom US-amerikanischen Unternehmen Terex übernommen. Den Markennamen Demag haben sie beibehalten. Um die Integration zu verstärken, hat Tadano die Gründung einer Muttergesellschaft für alle europäischen Werke und Niederlassungen angekündigt. „Diese Muttergesellschaft wird gemeinsame Funktionen verschiedener Abteilungen wie Engineering, Produktmanagement, Vertrieb und Marketing beherbergen und dazu beitragen, Überschneidungen abzubauen und so die Effizienz zu steigern", schreibt das Unternehmen in einer Mitteilung. Die gemeinsam genutzten Funktionen sollen beide deutschen Standorte unterstützen, die Erfahrung der Teammitglieder bündeln und Synergiepotenziale ausschöpfen, sodass besser auf Kundenbedürfnisse eingegangen werden könne. Neben Zweibrücken haben die Japaner mit der Tadano Faun GmbH im fränkischen Lauf an der Pegnitz einen weiteren deutschen Kranhersteller im Portfolio.

GDELS-Bridge Systems

Auszeichnung als „Leading Employer 2020"

Fotos: GDELS-Bridge Systems (2)

Daumen hoch: Geschäftsleitung, Personalwesen und Mitarbeiter freuen sich über die Auszeichnung als „Leading Employer 2020".

Kaiserslautern. GDELS-Bridge Systems wurde zum „Leading Employer 2020" – zu Deutsch „führender Arbeitgeber" gekürt. Dazu haben die Preisstifter nach eigenen Angaben deutschlandweit 100.000 Firmen analysiert. Das Verfahren: Ausgewertet wurden mehr als 200 internationale Quellen wie Medien, Bewertungsportale oder Statistiken. Die 300 eingesetzten Suchroboter haben so acht Millionen Daten aus den unterschiedlichsten Bereichen gesammelt. So fließen Wachstumszahlen genauso ein wie Mitarbeiterangebote und -zufriedenheit, das Werteverständnis oder das Image. Anschließend werden die einzelnen Daten mit Punkten bewertet und so eine Reihenfolge erstellt. Unter den besten ein Prozent war auch GDELS-Bridge Sytems. Und nur die dürfen sich „Leading Employer" nennen. Die Freude über die Auszeichnung ist groß. „Uns ist es sehr wichtig, dass sich unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei ihrer täglichen Arbeit wohlfühlen und in einem Umfeld arbeiten können, welches sie motiviert und innerhalb dessen sie sich entfalten und weiterentwickeln können. Zu den Leading Employers 2020 zu gehören, ist daher eine wunderbare Bestätigung dieser Arbeit und darauf sind wir sehr stolz", sagte Dr. Christian Kauth. Der Geschäftsführer GDELS-Bridge Systems dankte gleichzeitig allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die mit ihrem Engagement und ihrer Leistung den Grundstein für diesen Erfolg gelegt haben.

Foto: Gienanth

Gienanth

Erfolgreiche Schlichtung

Die **Gießerei Gienanth** musste die Arbeitszeit an die **gesunkene Auslastung** anpassen. Geholfen hat dabei auch die **Schlichtungsstelle.**

Eisenberg. 2019 war ein schwieriges Jahr für die Metall- und Elektroindustrie. Die Nachfrage in Deutschlands wichtigstem Industriezweig lag unter den Erwartungen. Besonders betroffen: Die Betriebe der Metallerzeugung und -bearbeitung. Deren Umsatz sank in Rheinland-Pfalz von Januar bis Oktober (aktuellste Zahlen) um 4,8 Prozent. Die Zahl der Beschäftigten nahm um zwei Prozent ab.

Diesem Branchentrend konnte sich auch die Gießereigruppe Gienanth mit Sitz im pfälzischen Eisenberg nicht entziehen. Vor allem die Aufträge im zweiten Halbjahr 2019 waren schwächer als erwartet. „Unsere Planungen haben wir auf den Prognosen unserer Kunden von Ende 2018 aufgebaut. Doch diese Prognosen erwiesen sich als deutlich zu optimistisch“, beschreibt Dr. Hans-Jürgen Brenninger, Vorsitzender der Geschäftsführung bei Gienanth, die Situation. Daher seien Anpassungen bei den Personalkosten unumgänglich gewesen.

Die Geschäftsführung hatte daher dem Betriebsrat frühzeitig eine Betriebsvereinbarung vorgeschlagen. Diese sah gemäß Haustarifvertrag eine Arbeitszeitverkürzung ohne Lohnausgleich vor. Die Arbeitnehmerseite forderte stattdessen Kurzarbeit, was jedoch dem Haustarifvertrag entgegensteht. Schließlich einigten sich Geschäftsführung und IG Metall auf einen Kompromiss: Bei einer Reduktion der Stundenzahl um 20 Prozent sollten die Entgelte um lediglich 13 Prozent sinken. Oder anders: Im Vergleich zur linearen Anpassung wäre das ein Mehrverdienst von sieben Prozent.

Doch dieser Kompromiss fand in der Abstimmung des Betriebsrats keinen Zuspruch. Um keine weitere Zeit zu verlieren, rief die Geschäftsleitung daher die Schlichtungsstelle an. Diese bestätigte dann Ende Oktober die mit der IG Metall vereinbarte Regelung. Brenninger ist mit dem Ausgang des Schlichtungsverfahrens entsprechend zufrieden: „Wir leben in Zeiten dynamischen Wan-

Heiße Angelegenheit: Abguss eines Zylinderkurbelgehäuses für einen Großmotor.

dels und müssen uns anpassen, wenn wir dauerhaft unsere Wettbewerbsposition erhalten wollen." Die Schlichtungsstelle habe sich als geeignetes Instrument erwiesen, um eine Einigung zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite herbeizuführen.

Der Hauptsitz von Gienanth ist im pfälzischen Eisenberg. Die dortige Gießerei gilt als ältester bestehender Industriebetrieb in Rheinland-Pfalz. Die Anfänge reichen fast 300 Jahre zurück. Zur Unternehmensgruppe gehören zudem die Fronberg Guss im bayrischen Schwandorf sowie die Gienanth Steyr Guss mit angegliederter Metallbearbeitung sowie einem Weiterverarbeitungsbetrieb im tschechischen Kaplice. Die Gießereigruppe liefert Produktlösungen aus Eisenguss für verschiedenste Endmärkte, wie für die Mobilitätsindustrie im Bahnbereich, Nutzfahrzeug- sowie Landmaschinenbereich, Pkw sowie den Maschinenbau. Beispiele sind Zylinderkurbelgehäuse für Großmotoren oder Bremskomponenten für Lkw.

Daimler

Lkw-Hersteller investiert 70 Millionen in Entwicklung

Foto: Daimler

Feierlich eröffnet: Im neuen Lkw-Rollenprüfstand testet Mercedes-Benz Antriebsstränge unter realistischen Fahrbedingungen.

Wörth am Rhein. Dunedin ist die zweitgrößte neuseeländische Stadt. Eine gewisse Berühmtheit hat die Kommune indes durch einen Eintrag im Guinness-Buch der Rekorde erzielt. Die Baldwin Street in Dunedin gilt mit 19,3° oder 35 Prozent als steilste Straße der Welt. Was das für einen Lastwagen bedeutet, der da hinaufmuss?

Daimler erprobt solche und viele andere extreme Straßensituationen in Wörth, genau genommen im Entwicklungs- und Versuchszentrum (EVZ). Das EVZ befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft zur Lkw-Produktion am Standort. Das Unternehmen hat sein „Versuchslabor" kräftig ausgebaut. 50 Millionen Euro flossen unter anderem in ein neues Prüfstandgebäude für System- und Gesamtfahrzeugtests und ein Büro- und Werkstattgebäude. Zusätzliche 20 Millionen Euro investierte Daimler in den hochmodernen Lkw-Rollenprüfstand für umfassende Tests von Mercedes-Benz Lkw in Echtzeit. Die Anlage ist ein weiterer wesentlicher Bestandteil des Mercedes-Benz Truck Testing Campus und wurde bereits 2019 in Betrieb genommen (ferrum berichtete). „Die neuen Entwicklungs- und Versuchskapazitäten ergänzen perfekt die Aktivitäten unserer Lkw-Produktion in Wörth. Durch die Bündelung der Entwicklungsumfänge gewinnt der größte Standort von Mercedes-Benz Lkw weiter an Bedeutung und bietet attraktive, langfristig abgesicherte Arbeitsplätze in der Südpfalz", sagte Stefan Buchner Mitte Januar bei der offziellen Einweihung.

An der Zukunft des Fahrens forschen

Das Vorstandsmitglied feierte dabei nicht nur mit vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Auch Ministerpräsidentin Malu Dreyer und Wirtschaftsminister Volker Wissing unterstrichen mit ihrer Teilnahme die Bedeutung der Investition.

Sie führt zum einen zu mehr als 100 neuen, attraktiven Arbeitsplätzen am Standort. Zum anderen spielt das EVZ eine wichtige Rolle in der Entwicklung des vernetzten, automatisierten und elektrischen Fahrens.

Lehrerfortbildung

Wie funktioniert internationales Geschäft?

Aufmerksame Zuhörer: Fertigungsteamleiter Michael Satorius erläuterte den Seminarteilnehmern, wie Produktion, Logistik und Supply Chain zusammenspielen.

„Internationale Wirtschaftsbeziehungen“ war Thema einer **Lehrerfortbildung** im Dezember. Der Praxisteil führte die Teilnehmer zu **Howden Turbo.** Der Maschinenbauer bot ein **interessantes wie lehrreiches Programm**.

Frankenthal. Verschuldung durch Kleinkredite, keine private Vorsorge fürs Alter oder mangelndes Wissen um Ausbildungsberufe – die Klage über unzureichendes Wirtschaftswissen von jungen Menschen ist weit verbreitet. In Rheinland-Pfalz gibt es nicht einmal ein Schulfach Wirtschaft. Die Lehrer sollen vielmehr Wirtschaftsthemen in ihre Fächer einbauen. Um die Lehrkräfte dafür fit zu machen, gibt es seit mehr als zehn Jahren „Ökonomische Bildung Online“, kurz ÖBO. Träger des Weiterbildungsangebots sind das Bildungs- und das Wirtschaftsministerium sowie die Landesvereinigung Unternehmerverbände Rheinland-Pfalz. In den jeweils dreimonatigen Modulen eignen sich die Teilnehmer online Wissen an, lösen Aufgaben und stehen dabei mit Tutoren im Austausch.

Zentraler Bestandteil sind auch jeweils zwei Praxistage. Für die Teilnehmer des letzten Kurses 2019, „Internationale Wirtschaftsbeziehungen“, öffnete Howden Turbo seine Werkstore. Der Frankenthaler Maschinenbauer war der passende Gastgeber bei diesem Thema: Howden Turbo macht mehr als 95 Prozent seiner Umsätze im Ausland.

Doch das Erste, was die 16 Lehrer von Ulrik Damgaard lernten war: „Safety first!“ Der Howden Turbo-Geschäftsführer gab eine Einweisung für das Verhalten auf dem Werksgelände. Und Damgaard stellte das Geschäft rund um Verdichter, Dampfturbinen und Ventilatoren vor. Auch auf die Geschichte des 1899 gegründeten Unternehmens ging er ein. Dabei flocht Damgaard auch Kuriositäten ein, beispielsweise die Tatsache, dass aus dem Frankenthaler Werk die ersten Turbolader für den Golf GTI stammten oder welche Reaktionen der alte Firmenname „KK&K“ – für Kühnle, Kopp & Kausch – bei US-amerikanischen Kunden hervorzurufen vermag.

Anschließend stellten Ausbilder Thomas Schröder und Personalerin Silvia Friedrich vor, für welche Ausbildungsberufe und dualen Studiengänge Howden Turbo Nachwuchs sucht und wo das Unternehmen den Fachkräftemangel besonders spürt: bei Technikern für internationale Serviceeinsätze. „Die Bereitschaft, eine längere Zeit ins Ausland zu gehen, ist sehr gering ausgeprägt. Das gilt auch für die ganz Jungen“, stellte Friedrich fest. Und appellierte an die Teilnehmer:

„Bitte machen Sie fleißig Werbung für uns!“ Mit diesem Appell rannte sie bei Hans Nicolay offene Türen ein. „Ich besuche die Fortbildungen auch, um meinen Schülern bessere Impulse geben zu können, technische Fächer ins Auge zu fassen“, sagt der 53-Jährige. Dabei ist ihm wichtig, zu betonen, dass er für Handwerksberufe genauso wirbt wie für gewerblich-technische Berufe in der Industrie. Von der großen Offenheit der Howden Turbo-Mitarbeiter ist der Lehrer der Friedrich-Karl-Ströher Realschule plus aus Simmern begeistert. „Besonders spannend fand ich die guten Einblicke in den internationalen Vertrieb, wie Vertragsverhandlungen ablaufen und welche Details manchmal den Ausschlag geben können.“ Insgesamt zeigt er sich von den Vorträgen sehr angetan: „Die haben meine Erwartungen übertroffen“, sagt der Lehrer für katholische Religion, Geschichte, Physik und Chemie.

So berichtete die Engineeringchefin für Dampfturbinen, Carina Heimann, warum alle Howden Turbo-Anlagen Einzelstücke sind, welch wichtige Rolle die IT spielt und warum Englisch-Kenntnisse unabdingbar sind. Oder Volker Brakel: Der Bereichsleiter Dampfturbinen sprach über die Kundenstruktur, die Dauer der einzelnen Projekte und wie viele „Opportunities“ der Vertrieb schaffen muss, um jährlich rund 50 Neuverträge abschließen zu können: 800. Weitere Themen waren Supply Chain, das Servicegeschäft sowie Marketing und Kommunikation. Und damit das Alles nicht bloße Theorie blieb, führte der Teamleiter mechanische Fertigung, Michael Satorius, die ÖBO-Teilnehmer über das rund 16 Fußballfelder große Werksgelände und gab Einblicke in die Produktion, das Prüffeld und die Logistik. Wie bei den Vorträgen hatten die Teilnehmer dabei viele Fragen und oft entwickelten sich anregende Diskussionen.

Fotos: Howden (2)

Gruppenfoto mit Skulptur: Die Teilnehmer des ÖBO-Praxistags erhielten bei Howden Turbo Einblicke in ein international aufgestelltes Maschinenbauunternehmen.

Teilnehmer Hans Nicolay zieht ein rundum positives Fazit der Praxistage bei Howden: „Das Unternehmen hat es sehr gut verstanden, Zusammenhänge zwischen technischen, kaufmännischen und Fragen der Fertigung aufzuzeigen.“ Und bei alledem seien die Gastgeber noch sehr freundlich gewesen. Klingt ganz danach, als wäre das nicht die letzte Veranstaltung dieser Art bei Howden Turbo gewesen. Dem Wirtschaftswissen der rheinland-pfälzischen Schüler wäre es zu wünschen.

Opel-Werk Kaiserslautern

PSA erhält Zuschlag für Batteriezellen-Produktion

Kaiserslautern/Rüsselsheim. Eine Nachricht, die elektrisiert: Die EU-Kommission hat Mitte Dezember Subventionen genehmigt, mit denen europäische Unternehmen eine eigene Batteriezellenproduktion aufbauen wollen. Mit dabei: Der Opel-Mutterkonzern PSA gemeinsam mit dem Batteriehersteller Saft. Bei Realisierung des Projekts könnten in Kaiserslautern bis zu 2.000 neue Arbeitsplätze entstehen. Allerdings ist das Projekt noch nicht in trockenen Tüchern. Die endgültige Entscheidung von PSA und Saft wird derzeit noch vorbereitet. Bis Redaktionsschluss stand sie noch aus.

Mitte Januar gab der Autobauer bekannt, dass Geschäftsleitung und Betriebsrat Maßnahmen zur Beschäftigungssicherung vereinbart haben. Für die Mitarbeiter in Deutschland sind damit betriebsbedingte Kündigungen um weitere zwei Jahre bis Juli 2025 ausgeschlossen. Gleichzeitig sollen über alle drei deutschen Standorte hinweg maximal 2.100 Stellen abgebaut werden. Mitarbeiter bis einschließlich Jahrgang 1963 bekommen die Möglichkeit, an einem Altersteilzeitprogramm oder Senior-Leave-Programm teilzunehmen. Das Abfindungsprogramm basiert auf dem Prinzip der doppelten Freiwilligkeit, sprich Arbeitnehmer und Arbeitgeber müssen einvernehmlich zustimmen.

Foto: Opel

Opel elektrifiziert seine Modelle: Kommen die Batteriezellen bald aus Kaiserslautern? Im Bild: ein Corsa-e.

Bitte recht freundlich

Fotos am Arbeitsplatz: So sieht die rechtliche Lage von Arbeitnehmern aus

Ein **Selfie** mit dem **Kollegen** machen, ein **Bild vom Schreibtisch** posten. Ist das **am Arbeitsplatz erlaubt?** Schließlich können **Betriebsgeheimnisse, Kundendaten** oder der **Datenschutz** betroffen sein. Ein Experte erklärt, wie man sich am Arbeitsplatz verhalten sollte.

Wir alle machen ständig Fotos oder Videos – mit dem Smartphone ist das schließlich ein Kinderspiel. Doch nicht alles, was Spaß macht, ist auch erlaubt. Das ist besonders im Betrieb oder im Büro der Fall. Rechtsanwalt Daniel Kötz, Fachanwalt für Urheber- und Medienrecht aus Düsseldorf, erklärt, was man dazu wissen sollte.

Darf ich Bilder auf dem Betriebsgelände machen, etwa ein Selfie „Ich an meinem Arbeitsplatz“?

Grundsätzlich entscheidet der Chef, ob im Unternehmen fotografiert oder gefilmt werden darf oder nicht, denn er hat das Hausrecht. Man muss also immer vorher fragen, ob Aufnahmen erlaubt sind. Wer sich nicht daran hält, riskiert eine Abmahnung.

Oft sind solche Aufnahmen auch nicht so harmlos, wie es auf den ersten Blick wirkt. Häufig kann man darauf nämlich Betriebsgeheimnisse erkennen, beispielsweise eine Spezialmaschine im Hintergrund oder Kundendaten, die auf dem Computermonitor lesbar sind. Wenn solche Informationen im Internet oder bei der Konkurrenz landen, kann es großen Ärger geben. Selbst wenn der Chef Aufnahmen erlaubt, muss man also unbedingt darauf achten, dass darauf keine Interna zu erkennen sind.

Darf ich Bilder von meinen Arbeitskollegen machen oder sie filmen, ohne zu fragen?

Wenn man nur einzelne Kollegen porträtieren will, beispielsweise für Erinnerungsfotos, sind die betreffenden Personen natürlich normalerweise damit einverstanden, hier gibt es erfahrungsgemäß meist keine Probleme. Heimliche Aufnahmen sind aber selbstverständlich absolut tabu.

Thema Betriebsfeiern: Was gilt da für Arbeitnehmer?

Grundsätzlich muss ein Teilnehmer eines solchen Events damit rechnen, dass dort jemand Aufnahmen macht. Um die eigentlichen Aufnahmen zu machen, benötigt der Fotograf also keine individuelle Erlaubnis jedes einzelnen Teilnehmers. Dabei ist es egal, ob ein Mitarbeiter privat fotografiert oder filmt oder der Chef selbst oder ein vom Unternehmen beauftragter professioneller Fotograf.

Wenn aber jemand ganz eindeutig signalisiert, dass er nicht fotografiert oder gefilmt werden möchte, muss man das selbstverständlich respektieren und die Aufnahme auf Wunsch auch sofort wieder löschen. Für die weitere Verwendung der Aufnahmen braucht man allerdings hinterher unter Umständen die Einwilligung der abgebildeten Personen.

In welchen Fällen benötigt man bei solchen Bildern eine Einwilligung der abgebildeten Personen?

Ohne ausdrückliche Einwilligung darf man solche Aufnahmen nur zu sogenannten privaten Zwecken verwenden. Man darf also Fotos oder Videos im rein privaten Kreis seinen Freunden zeigen und auf einer privaten Festplatte speichern. Unproblematisch ist es auch, wenn man Fotos von einer Veranstaltung oder Betriebsfeier an die Kollegen weitergibt, die selbst persönlich dabei waren. Auch der Chef darf die Fotos ohne Einwilligung zu solchen Zwecken verwenden, beispielsweise um jedem Teilnehmer hinterher ein kleines Album mit Erinnerungsfotos zu übergeben.

Kann man auf den Fotos niemanden erkennen, sieht man also beispielsweise nur Köpfe von hinten oder ragt seitlich ein Arm ins Bild, darf man die Aufnahmen in der Regel auch ohne Einwilligung der abgebildeten Personen veröffentlichen. Sobald man eine Person identifizieren kann, braucht man für die Veröffentlichung immer deren Einwilligung, aus Beweisgründen am besten schriftlich.

Was heißt in diesem Zusammenhang Veröffentlichung?

Das Einstellen von Aufnahmen ins Internet ist definitiv eine Veröffentlichung, egal ob es sich um Facebook, Whatsapp, eine private Website oder was auch immer handelt. Das gilt natürlich auch für den Chef, wenn er die Aufnahmen beispielsweise zu Werbezwecken auf der Firmenwebsite oder bei Facebook posten oder in einem Prospekt verwenden will. Selbstverständlich fällt auch die Weitergabe von Aufnahmen an die örtliche Tageszeitung darunter.

Sogar wenn man die Aufnahmen nur intern an Kollegen aus anderen Abteilungen weiterleitet, die an der Veranstaltung gar nicht teilgenommen haben, oder wenn sie in der Mitarbeiterzeitung oder im firmeninternen Intranet erscheinen, gilt das unter Umständen schon als Veröffentlichung. Man sollte also auch in diesem Fall sicherheitshalber eine Einwilligung der abgebildeten Personen einholen.

Gibt es bei dieser Frage auch Ausnahmen?

Bei sogenannten öffentlichen Veranstaltungen darf man entsprechende Aufnahmen auch ohne Einwilligung der abgebildeten Personen veröffentlichen. Je nach Einzelfall kann die Abgrenzung zwischen öffentlicher und nicht öffentlicher Veranstaltung manchmal schwierig sein. Das Sommerfest auf einer frei zugänglichen Wiese im Stadtpark beispielsweise würde wohl als öffentliche Veranstaltung gelten, in einem abgeschlossenen Festzelt dagegen wäre es nicht mehr öffentlich. In der Praxis sind allerdings die meisten betrieblichen Veranstaltungen erfahrungsgemäß keine öffentlichen Veranstaltungen.

Darf man Firmen von außen fotografieren?

Außenaufnahmen, die von öffentlichen Straßen und Plätzen aus gemacht werden können, sind ohne Erlaubnis möglich. Für Außenaufnahmen, die vom Betriebsgelände aus gemacht werden, beispielsweise von Firmenparkplatz, braucht man dagegen eine Genehmigung des Chefs.

Darf der Chef verlangen, dass mein Bild auf der Website veröffentlicht wird, etwa weil ich Ansprechpartner für Kunden bin?

Heutzutage ist es Standard, dass Fotos von bestimmten Mitarbeitern auf die Website gestellt werden, beispielsweise „Ihr Kundenberater: Daniel Müller“. Grundsätzlich darf der Arbeitgeber solche Fotos nicht gegen den Willen des Mitarbeiters veröffentlichen, er braucht also dessen Zustimmung.

Dabei kommt es allerdings auf die Details an: Handelt es sich um eine einfache schriftliche Einwilligung, kann der Mitarbeiter diese Zustimmung jederzeit widerrufen. Dann muss der Arbeitgeber das Foto wieder von der Website nehmen.

Manchmal wird die Zustimmung heutzutage allerdings in den Arbeitsvertrag integriert. Dann ist die Einwilligung Bestandteil des Arbeitsvertrages und kann grundsätzlich nicht einzeln widerrufen werden. Der Arbeitnehmer müsste in diesem Fall also unter Umständen seine Stelle kündigen, wenn er will, dass sein Foto aus dem Internet entfernt wird.

Darf das Unternehmen Fotos von mir am Arbeitsplatz zu Werbezwecken verwenden, zum Beispiel in Broschüren oder auf der Website?

Grundsätzlich ist in diesen Fällen immer eine schriftliche Einwilligung aller abgebildeten Mitarbeiter notwendig. Diese Zustimmung muss absolut freiwillig sein, der Arbeitgeber darf also keine Bedingungen daran knüpfen. Solche Aufnahmen sind auch generell nicht mit dem Arbeitsvertrag abgedeckt.

Nur wenn es sich lediglich um eine einfache Einwilligung handelt, kann der Mitarbeiter seine Zustimmung zur Verwendung der Fotos wieder zurückziehen. In der Praxis wird aber für solche Aufnahmen meist ein besonderer Vertrag mit dem Mitarbeiter abgeschlossen, ähnlich wie man es auch mit Fotomodellen macht. Teilweise zahlt der Arbeitgeber auch ein kleines Honorar für die Aufnahmen. In der Regel sind solche Verträge so ausgestaltet, dass der Mitarbeiter an seine Zustimmung gebunden bleibt, der Verwendung seiner Fotos also im Nachhinein nicht mehr widersprechen kann.

Was ist mit Fotos von mir, wenn ich die Firma verlasse?

Das hängt davon ab, ob es auf dem Foto auf die Person ankommt oder nicht. Bilder einzelner Ansprechpartner, bei denen es auf die Person ankommt, beispielsweise „Buchhaltung: Martina Müller“, müssen mit dem Ausscheiden des Mitarbeiters gelöscht werden.

Allgemeine Fotos, bei denen die individuelle Person keine Rolle spielt, darf die Firma dagegen in der Regel weiterverwenden. Das wäre beispielsweise der Fall, wenn das Unternehmen auf seiner Website ganz allgemeine Fotos aus dem Unternehmen hat, die verschiedene Mitarbeiter „in Aktion“ bei der Arbeit zeigen. Hier kommt es aber natürlich auch darauf an, wie die in diesem Fall immer nötige Zustimmung des Mitarbeiters ausgestaltet ist.

Thema Datenschutz: Muss man die Vorschriften der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) beachten?

Für den Arbeitnehmer gilt die DSGVO nicht, solange er die Aufnahmen nur für private Zwecke macht. Für den Arbeitgeber dagegen gilt grundsätzlich die DSGVO.

Foto: Adobe Stock

Netzwerk

„Digitalisierung – Industrie 4.0“

Arbeitsweise:
Die Teilnehmer bringen ihre Erfahrungen in das Netzwerk ein und tauschen sich vor Ort im Unternehmen aus. Anschließend unterstützt PfalzMetall bei der Umsetzung durch Experten.

Vorteile:
Teilnehmer lernen und erfahren, wie Industrie-4.0-Projekte erfolgreich realisiert werden: durch ein gemeinschaftliches Zusammenwirken von Mensch, Technik und Organisation.

Instrumente:
Readiness-Check Digitalisierung, Checklisten zur Standortbestimmung, Planspiel „Digitalisierung richtig angehen“, Strategieentwicklung im Workshop, Gruppenarbeit, Diskussion, Anregungen und Konzepte zur Umsetzung.

Zielgruppe:
Projekt- und Personalverantwortliche, Controller, Prozessgestalter sowie IT- und Führungskräfte aus PfalzMetall-Mitgliedsunternehmen

Interesse? Dann wenden Sie sich an:

Klaus Gronbach
Industrial Engineer und Betriebswirt
Tel.: 06321 852 - 248
E-Mail: klaus.gronbach@pfalzmetall.de

PFALZMETALL