

FERRUM

Das Magazin für die pfälzische Metall- und Elektroindustrie



Nachrichten

**Arbeitskosten:
Wo Deutschland
im Vergleich steht**

Seite 4

Service

**Mittagspause:
Was erlaubt ist
und was nicht**

Seite 18

25 Jahre Binnenmarkt

Europas Super-Markt

Seite 6

Jola Seite 8 +++ Drahtzug Stein Seite 9 +++ Ergo-Fit Seite 10

Adient Aerospace Seite 12 +++ Terex Cranes Seite 13 +++ John Deere Seite 14 +++ KSB Seite 15

Mann+Hummel Seite 15 +++ Daimler Seite 16

Liebe Leserinnen und Leser,



der ehemalige US-Außenminister Henry Kissinger hat seine Kritik an Europa angeblich in den Worten zusammengefasst: „Wen rufe ich denn an, wenn ich Europa anrufen will?“

Keinen guten Draht zu Europa und sei-

nen Institutionen haben auch viele Bürger. Erinnert sei nur an das Brexit-Votum oder die Wahlerfolge europafeindlicher Parteien. Mit dieser FERRUM-Ausgabe wollen wir dagegen zeigen, wie sehr unser Wohlstand von der europäischen Integration abhängt.

Der Anlass: Vor 25 Jahren trat der Vertrag über die Europäische Union in Kraft. Der im niederländischen Maastricht von den Staats- und Regierungschefs unterzeichnete Vertrag hat die europäische Zusammenarbeit auf ein neues Fundament gestellt. Zu diesem Fundament gehören auch die vier Grundfreiheiten: für Waren, für Dienstleistungen, für Kapital und für EU-Bürger. Und der Maastricht-Vertrag hat auch den Grundstein gelegt für die europäische Gemeinschaftswährung – auch wenn der Euro erst Jahre später Wirklichkeit wurde.

Wir zeigen am Beispiel von drei Unternehmen der pfälzischen Metall- und Elektroindustrie, welche Vorteile der EU-Binnenmarkt gebracht hat. Und warum wir diese nicht leichtfertig aufs Spiel setzen sollten.

Eine informative Lektüre
und freundliche Grüße

Matthias Schmitt
ferrum@pfalzmetall.de



Impressum

FERRUM 02 / 2018
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,
Fax 06131/557539,
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.
Die zur Abwicklung des Vertriebs
erforderlichen Daten werden
nach den Bestimmungen des
Bundesdatenschutzgesetzes ver-
waltet. **ISSN-Nr.:** 0170-7000



4 Eine Arbeitsstunde in der Industrie kostet in Deutschland fast 40 Euro.



10 Ergo-Fit-Mitarbeiter Marc Garus pendelt täglich über die Landesgrenze.



16 Das Mercedes-Benz Lkw-Werk Wörth war 2017 sehr gut ausgelastet.



18 Wir erklären, welche Regeln für die Mittagspause gelten.

NACHRICHTEN

- 4 **Standort D:** Ein Vergleich zeigt, wie unsere Löhne dastehen
- 4 **Top-5:** Die wichtigsten Ausfuhrländer
- 5 **Roboterdichte** nimmt weiter zu

TITELTHEMA

- 6 **25 Jahre EU-Binnenmarkt:** Europas Super-Markt
- 8 **Warum Jola** seine französische Niederlassung schließt
- 9 **Wie Drahtzug Stein** vom Binnenmarkt profitiert
- 10 **Porträt:** Marc Garus fährt täglich von Frankreich zur Arbeit in Pirmasens
- 11 **Interview:** „Die Vorzüge geraten bei vielen in Vergessenheit“

INDUSTRIE HAUTNAH

- 12 **Adient und Boeing** gründen Gemeinschaftsunternehmen
- 13 **Terex Cranes** zieht Bilanz
- 14 **John Deere** kauft Carbonfaser-Hersteller
- 15 **KSB** verzeichnet leichtes Umsatzplus
- 15 **Mann+Hummel** legt Geschäftszahlen vor
- 16 **Daimlers Trucksparte** läuft rund
- 17 **Umfrage:** Sozialpartnerrente entspricht Erwartungen

SERVICE

- 18 **Was in der Mittagspause** erlaubt ist und was nicht

Arbeitsmarkt

Mehr Menschen fahren ins Land zur Arbeit

Der **Saldo** aus **Ein- und Auspendlern** beläuft sich in Rheinland-Pfalz auf **-139.000**.

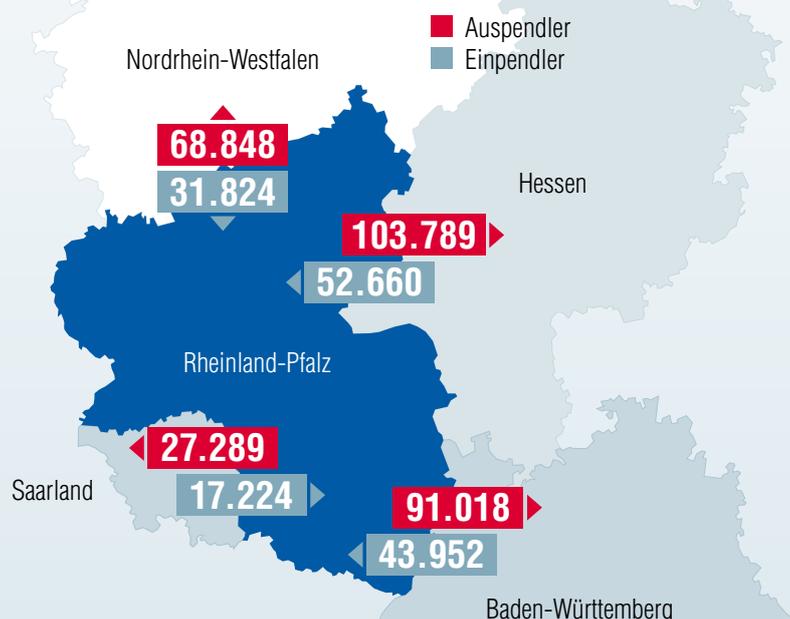
Morgens und abends sind die Straßen, Autobahnen, Busse und Züge voll: Millionen Menschen sind dann auf dem Weg zur Arbeit oder auf dem Weg in den Feierabend. Einige von ihnen überqueren dabei die Landesgrenze. Rheinland-Pfälerinnen und Rheinland-Pfäler haben besonders häufig einen Arbeitsplatz in einem anderen Bundesland. 2017 belief sich deren Zahl auf 317.000. Im Gegenzug pendeln traditionell viel weniger Menschen nach Rheinland-Pfalz zum Arbeiten ein. Man spricht dann von einem negativen Pendlersaldo. Doch auch die Zahl der Einpendler steigt. Die Agentur für Arbeit hat sich die Juni-Zahlen aus dem vergangenen Jahr – das ist der aktuellste Datenstand – genauer angeschaut. Ergebnisse: 177.800 Arbeitnehmer pendeln täglich nach Rheinland-Pfalz. Das waren 6.000 oder 3,5 Prozent mehr als

ein Jahr zuvor. Von Einpendlern hatten 41.300 Personen eine akademische Ausbildung und 95.700 Personen eine abgeschlossene Berufsausbildung. Ohne Berufsabschluss waren 20.300 Einpendler.

169.200 Frauen und Männer pendelten aus anderen Bundesländern ein und 8 600 aus dem Ausland, überwiegend aus Frankreich (rund 4.300 Beschäftigte, siehe Bericht Seite 10). Die Mehrzahl der Einpendler kam aus den benachbarten Bundesländern Hessen (52.700), Baden-Württemberg (44.000), Nordrhein-Westfalen (31.800 Personen) und dem Saarland (17.200 Personen). Danach folgte Bayern mit 7.100 Personen. 25,7 Prozent (45.700 Personen) der Einpendler arbeiteten im Verarbeitenden Gewerbe, 12,2 Prozent (21.800 Personen) im Handel, 9,2 Prozent (16.300 Personen) im Gesundheits- und Sozialwesen.

Mehr raus als rein

Zahl der Auspendler und Einpendler in Rheinland-Pfalz



Quelle: Regionaldirektion Rheinland-Pfalz-Saarland der Bundesagentur für Arbeit

Fotos: Adobe Stock (2), Schmitt, Daimler, Titelfoto: Adobe Stock

Was eine Stunde Arbeit kostet (in Euro)



Standort D

Jeder Handgriff ziemlich teuer

Internationaler Vergleich zeigt, wie wir bei den Industrie-Arbeitskosten dastehen.

Verblüffend, aber Fakt: Für das Geld, das ein Schweizer Industriemitarbeiter kostet, könnte man auf den Philippinen 29 Arbeitskräfte anheuern! Weniger verblüffend, aber dafür umso wichtiger: Auch in Deutschland ist jeder Handgriff im Vergleich sehr teuer.



Im Schnitt ist Arbeit bei uns ein Fünftel teurer

IW-Ökonom Christoph Schröder

Wo unser verarbeitendes Gewerbe da steht, kann Christoph Schröder vom Institut der deutschen Wirtschaft (IW) in Köln ganz genau sagen. Gerade hat der Ökonom seinen neuesten Vergleich vorgelegt.

Ergebnis: „Deutschland ist weltweit der sechstteuerste Standort – und sogar der drittteuerste, wenn man nur die Länder mit mehr als zehn Millionen Einwohnern betrachtet.“ Unsere Position habe sich da zuletzt nicht verbessert, so Schröder, der feststellt: „Im Schnitt ist Arbeit am Standort D ein Fünftel teurer als in mehr als 20 anderen etablierten Industrieländern.“

Am kostspieligsten: die kleine Schweiz, dort müssen Betriebe mehr als 50 Euro pro Arbeitsstunde hinblättern. Am billigsten: die Philippinen, hier kostet die Stunde Industrie-Arbeit weniger als 2 Euro.

Mit seinen regelmäßigen Auswertungen kann Schröder auch interessante Entwicklungen aufzeigen: „Die Arbeitskosten in China haben sich von 2011 bis 2016 verdoppelt“, sagt er, „China ist nun ähnlich teuer wie die

Türkei.“ In Griechenland dagegen wurde Arbeit im selben Zeitraum 10 Prozent billiger. Wobei es in dem IW-Vergleich nicht nur um den Bruttolohn geht, sondern um sämtliche Ausgaben der Firmen. So ergeben sich die auf den ersten Blick erstaunlichen 39,98 Euro pro Stunde für Deutschland.

Wie können wir uns das leisten? Es kommt eben auch darauf an, was in einer Stunde geschafft wird! Also auf die Pro-

duktivität der Menschen und Maschinen. Schröder vergleicht daher auch das Niveau der sogenannten Lohnstückkosten, auf die zum Beispiel Investoren bei Standort-Entscheidungen achten. Ergebnis: „2016 sind die deutschen Lohnstückkosten um 0,3 Prozent gestiegen“, so Schröder. „Damit stehen wir jetzt etwa 6 Prozent schlechter da als der restliche Euroraum.“ Besser werden bleibt also überlebenswichtig.

TOP-5

Außenhandel

Exporte nehmen zu

Die Exporte rheinland-pfälzischer Unternehmen sind auch 2017 kräftig gestiegen. Insgesamt beliefen sich die Ausfuhren auf 55 Milliarden Euro (+5 %, Deutschland: +6,2 %). Der Wert der Exporte lag damit das achte Mal in Folge über dem Niveau des jeweiligen Vorjahres. Wichtigstes Zielland der Ausfuhren ist Frankreich. An den westlichen Nachbarn gehen fast zehn Prozent aller Exporte, gefolgt von den USA und den Niederlanden. Auch auf den Plätzen 4 und 5 finden sich europäische Länder (siehe auch Berichte ab Seite 6).





Grafik CCVISION

296.108

Betreuungsplätze für unter Dreijährige fehlten 2017.

In Rheinland-Pfalz waren es 16.496.

Eine gute Kinderbetreuung ist entscheidend, um Familie und Beruf zu vereinbaren.

Quellen:
Stat. Bundesamt / IW Medien

Automatisierung

Roboterdichte nimmt weiter zu

Die **Automation** läuft auf Hochtouren. Südkorea hat dabei die Nase vorn.

Die Automation der Volkswirtschaften läuft weltweit auf Hochtouren: Mit einer durchschnittlichen Roboterdichte von 74 Einheiten pro 10.000 Mitarbeiter hat der globale Durchschnitt in der Fertigungsindustrie einen neuen Rekord erreicht (2015: 66 Einheiten). Aufgeschlüsselt nach Regionen liegt die durchschnittliche Roboterdichte in Europa bei 99 Einheiten, in Amerika bei 84 und in Asien bei 63 Einheiten.

Die Top 10 der am meisten automatisierten Länder der Welt sind: Südkorea, Singapur, Deutschland, Japan, Schweden, Dänemark, USA, Italien, Belgien und Taiwan (siehe Grafik). Dies sind Ergebnisse aus dem World Robotics Report 2017, der von der International Federation of Robotics (IFR) veröffentlicht wurde.

„Die Roboterdichte ist ein wichtiger Vergleichsstandard,

Industrieroboter: Länderranking

Roboter je 10.000 Mitarbeiter im Verarbeitenden Gewerbe 2016

Südkorea	631
Singapur	488
Deutschland	309
Japan	303
Schweden	223
Dänemark	211
USA	189
Italien	185
Belgien	184
Taiwan	177

Quelle: World Robotics 2017

um die Unterschiede im Automatisierungsgrad der Fertigungsindustrie verschiedener Länder zu berücksichtigen“, sagt IFR-Präsident Junji Tsuda. Aufgrund der sehr zahlreichen Roboterinstallationen in Asien während der letzten Jahre weist die Region die höchste Wachstumsrate auf: Zwischen 2010 und 2016 lag die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate der Roboterdichte in Asien bei 9 Prozent, in Amerika bei 7 Prozent und in Europa bei 5 Prozent. Das am stärksten automatisierte Land in Europa ist Deutschland – mit 309 Einheiten im weltweiten Vergleich auf Platz 3. Der Absatz und der operative Bestand an Industrierobotern im Jahr 2016 hatten einen Anteil von 36 beziehungsweise 41 Prozent am gesamten Robotermarkt in Europa.

Reallöhne steigen weniger stark

► Konjunktur. Die Reallöhne in Rheinland-Pfalz sind 2017 um 0,7 Prozent gestiegen (Deutschland: +0,8 %). Wie das Statistische Landesamt in Bad Ems mitteilte, war die Zunahme damit wesentlich geringer als im Jahr 2016 (plus 1,5 Prozent); Grund ist der stärkere Anstieg der Verbraucherpreise.

Branche wächst zweistellig



Foto: Adobe Stock

► Maschinenbau. Die Maschinenbaubetriebe in Rheinland-Pfalz haben ihre Umsätze 2017 um 13,2 Prozent gesteigert. Die 168 Betriebe der Branche erlösten insgesamt rund 10 Milliarden Euro. Der Maschinen- und Anlagenbau beschäftigt in Rheinland-Pfalz knapp 37.000 Mitarbeiter. Bundesweit sind es 1,35 Millionen Beschäftigte und 224 Milliarden Euro Umsatz.

2017 war ein Rekordjahr

► Elektroindustrie. Die Erlöse der deutschen Elektrofirmen sind 2017 auf einen Rekordwert von 191,2 Milliarden Euro gestiegen (+7,2 %). Die Auslandsrlöse (+8,8 %) zogen dabei kräftiger an als die Inlandsrlöse (+5,3 %). In diesem Jahr sollten die Branchenerlöse auf gut 196 Milliarden Euro steigen, so der Branchenverband ZVEI.



Großbritannien: 6,5 %



Italien: 5,9 %



Anteil an den Warenausfuhren in Prozent.
Quelle: Statistisches Landesamt

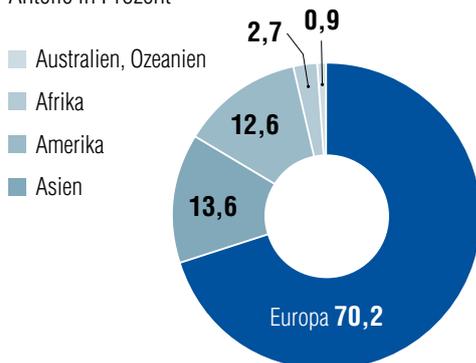
Fotos: Adobe Stock (5)

Europas Super-Markt



Rheinland-Pfalz: Exporte nach Kontinenten

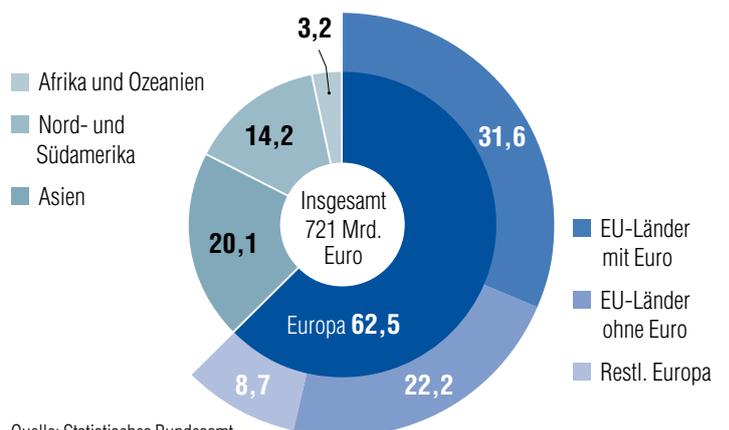
Anteile in Prozent



Quelle: Außenhandelsstatistik

Europa ist Trumpf

Zielgebiete deutscher M+E-Exporte 2016, Anteile in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt

Seit 1993 hat sich der **EU-Binnenmarkt** zum größten **einheitlichen Wirtschaftsraum** weltweit entwickelt. Ferrum nimmt das **25-jährige Jubiläum** zum Anlass, um das abstrakte Gebilde „Binnenmarkt“ genauer unter die Lupe zu nehmen und nachzufragen: Welche **Auswirkungen** hat der gemeinsame Markt eigentlich konkret **für die M+E-Unternehmen** und ihre Mitarbeiter?

Fr Frankreich, Griechenland, Dänemark oder lieber Portugal? Seit 1993 haben EU-Bürger die freie Wahl: Sie können einkaufen, arbeiten, Dienstleistungen nutzen und Geld investieren, wo sie wollen. Happy Birthday, Binnenmarkt! Seit 25 Jahren gibt es den gemeinsamen europäischen Wirtschaftsraum. Erst seit 25 Jahren muss man eigentlich sagen, denn die Idee vom Binnenmarkt ist schon deutlich älter: Bereits in den Römischen Verträgen von 1957, der „Geburtsurkunde“ der Europäischen Union, haben die EU-Gründerstaaten – Frankreich, Deutschland, Italien, Belgien, die Niederlande und Luxemburg – das Ziel eines einheitlichen europäischen Wirtschaftsraums skizziert. Der Binnenmarkt, so die Vision, sollte den Weg ebnen für die Wirtschafts- und Währungsunion in Europa. Vorstellen konnte sich das damals allerdings wohl noch niemand so recht. Passiert ist daher erst einmal nicht viel. Erst der Franzose Jacques Delors, von 1985 bis 1995 Präsident der EU-Kommission, gab richtig Gas. Ehrgeizig verfolgte er das Ziel, bis zum 1. Januar 1993 alle nationalen Hindernisse, die den gemeinsamen Markt bislang verhindert hatten, abzubauen.

500 Millionen Menschen

Heute ist der EU-Binnenmarkt der größte barrierefreie Wirtschaftsraum der Welt mit einem Bruttoinlandsprodukt (BIP) von knapp 15 Billionen Euro in 2016, er ist zugänglich für über 500 Millionen Bürger. Das

Zahlen und Fakten zum Europäischen Binnenmarkt



512

Millionen Einwohner in 28 Mitgliedsstaaten bilden den Europäischen Binnenmarkt (Stand: November 2017)



24

Amtssprachen gibt es innerhalb der EU



14,9

Billionen Euro beträgt das Bruttoinlandsprodukt (BIP) des europäischen Binnenmarkts (2016)



15,6

Prozent beträgt der Anteil der EU-28 am weltweiten Warenexport (2016)

Quelle: BMWi

BIP pro Kopf und die Arbeitsproduktivität der EU-Länder sind fast doppelt so hoch wie der weltweite Durchschnitt. Schätzungen zufolge hat der Binnenmarkt rund 2,8 Millionen Arbeitsplätze geschaffen. Erfreulich für exportorientierte Länder wie Deutschland: Mit dem EU-Binnenmarkt hat sich der Absatzmarkt für einheimische Waren vervielfacht. In Rheinland-Pfalz ist der Außenhandel mit EU-Ländern heute dreimal so groß wie noch vor 25 Jahren. 2016 lag der Import in dem Bundesland bei fast 24 Milliarden Euro, der Export bei knapp 33 Milliarden Euro. Der Handel von Rheinland-Pfalz mit dem Rest der Welt ist nur halb so groß. Auch mit Blick auf die Ausfuhren der deutschen Metall- und Elektroindustrie zeigt sich, dass Europa mit Abstand das wichtigste Zielgebiet ist: 54 Prozent aller Exporte gehen in EU-Staaten, knapp ein Drittel der Exporte in Länder der Eurozone.

Für den Volkswirt Michael Stahl, Geschäftsführer beim Arbeitgeberverband Gesamtmetall, ist es vor diesem Hintergrund wenig verwunderlich, dass weitere Länder, wie momentan etwa die Westbalkan-Staaten, gerne der EU beitreten würden. „Die

Das Herz des EU-Binnenmarktes: Die vier Grundfreiheiten

Der Vertrag von Maastricht, der vor 25 Jahren in Kraft trat, hat den Europäischen Binnenmarkt geschaffen. Damit machten die Mitgliedsländer den bisher größten Schritt auf dem Weg zu einem geeinten Europa. Der Vertrag garantiert die sogenannten europäischen Grundfreiheiten. Darunter versteht man die Warenverkehrsfreiheit, die Dienstleistungsfreiheit, die Personenverkehrsfreiheit und die Kapitalverkehrsfreiheit. Sie schützen die am Wirtschaftsverkehr beteiligten Unionsbürger und Unternehmen vor Beschränkungen des grenzüberschreitenden Handels und eröffnen auf diese Weise einen gesamteuropäischen Wettbewerb. Betroffene Bürger können sich unmittelbar auf diese vier Grundfreiheiten berufen und ihre Rechte gerichtlich geltend machen. Die Mitgliedsstaaten dürfen die Grundfreiheiten nur ausnahmsweise einschränken, wenn sie Interessen der Allgemeinheit, etwa im Gesundheitsschutz, verfolgen.

Länder erwarten sich davon den freien Zugang zu unseren Märkten und damit den wirtschaftlichen Aufschwung, Wohlstand, Freiheit und Frieden“, so Stahl. Vorzüge, denen andere offenbar nur noch wenig abgewinnen können: Mit knapper Mehrheit votierten die Briten 2016 für den Ausstieg aus der EU. Auch anderswo, ob in Polen oder Un-

garn, in Italien oder Frankreich oder auch in Deutschland, haben populistische Parteien Erfolg mit ihrer Polemik gegen den Euro und Europa. Eine riskante Entwicklung, der die EU etwas entgegensetzen sollte. Michael Stahl: „Wir brauchen eine gemeinsame Idee, wohin sich die EU künftig entwickeln soll, was sie regeln soll und was nicht.“

Jola

Adieu la France, bonjour la France!

Nach knapp 32 Jahren schließt das Lambrechter Unternehmen Jola Spezialschalter seine Niederlassung in Frankreich. Was zunächst wie eine schlechte Nachricht klingt, entpuppt sich bei genauerem Hinsehen als gutes Beispiel für das Zusammenwachsen Europas. Die aufwändigen Zollformalitäten ebenso wie Vorbehalte im Nachbarland gegenüber nicht französischen Produkten waren 1986 der Grund, weshalb die Pfälzer mit Jola SARL eine eigene Verkaufs-Niederlassung nahe Paris gründeten, um auf dem französischen Markt Fuß zu fassen. Eine Situation, die sich heute weitgehend ins Gegenteil verkehrt hat: „Frankreich ist inzwischen unser wichtigster Handelspartner. Die Berührungspunkte sind Ver-

gangenheit. Daran hat auch der EU-Binnenmarkt einen großen Anteil“, sagt Jola-Marketingleiter Elmar Friderichs. Durch den Wegfall der Handelsschranken und das gleichzeitige Erstarken der modernen Informations- und Kommunikationstechnologien, ist es für das Unternehmen heute effizienter und unbürokratischer, das Frankreichgeschäft von der Pfalz aus weiterzuführen. Arbeitsplätze sind durch diesen Schritt nicht gefährdet: Der französische Verkaufsberater ist nun in Deutschland angestellt. Das Unternehmen ist außerdem auf der Suche nach einem weiteren Mitarbeiter, der sich in beiden Märkten – und Sprachen – auskennt. Auch für die französischen Kunden ändert sich außer Formalien nichts.

Volore plique
pa dolorum
dit optusan
daerhilleni
reAndunte
Volore plique
pa dolorum
dit optusan
daerhilleni
reAndunte

Saubere Sache:
Drahtzug Stein produziert Spülmaschinenkörbe. Die Werke sind nah bei den Kunden, um die Wege kurz zu halten.



Drahtzug Stein

Schneller, günstiger, unbürokratischer

Foto: Adobe Stock

Offene Grenzen, Euro, Arbeitnehmerfreizügigkeit – **Drahtzug Stein** profitiert stark von der Europäischen Union. Die Tendenz in einigen Mitgliedsstaaten, die nationalen Interessen wieder in den Vordergrund zu rücken, sieht das Unternehmen dagegen mit Sorge.

Wie transportiert man eigentlich Spülmaschinenkörbe? Verbraucher überlegen sich das wohl eher selten, für Peter Staab hingegen ist die Frage essenziell und seine Antwort klar: Am besten transportiert man sie gar nicht. Staab ist Geschäftsführer von Drahtzug Stein mit Sitz in Altleiningen. Seit mehr als 75 Jahren produziert der Betrieb Drahtartikel – ein Schwerpunkt ist die Herstellung von Spülmaschinenkörben. Doch der Transport der großvolumigen Körbe ist aufwendig – und teuer. Die logische Konsequenz für die Pfälzer: dorthin gehen, wo die Spülmaschinen produziert werden. „Wir haben immer die Nähe zu unseren Kunden gesucht, damit der Transportweg entfällt“, sagt Geschäftsführer Staab. Zusätzlich zum Werk Altleiningen mit gut 300 Mitarbeitern ist sein Unternehmen daher mit Standorten in Polen, Frankreich, Italien sowie in den USA vertreten. Insgesamt sind weltweit über 1400 Beschäftigte für die Drahtzug-Gruppe tätig.

Größtes Werk steht in Polen

Für den Geschäftsführer war die Internationalisierung der richtige Weg: „Wir hätten es nicht geschafft, die ausländischen Märkte aus Deutschland heraus so zu bedienen“, so Staab. Und längst ist speziell das Werk in Polen – mit rund 500 Mitarbeitern die größte Niederlassung der Gruppe – auch in anderer

Hinsicht wichtig: An dem Standort werden heute auch einfach zu transportierende Komponenten für den deutschen Markt gefertigt, die dann hierzulande in Körbe eingebaut werden. „Der Preisdruck hat zugenommen“, begründet Peter Staab dieses Vorgehen. „Mit Unterstützung der Komponenten aus Polen schaffen wir es, marktgerechte Produkte anbieten zu können.“ Aktuell planen die Pfälzer einen neuen Standort in Tschechien.

Ganz Osteuropa hat als Arbeitsmarkt für das Produzierende Gewerbe hohe Bedeutung erlangt. Allerdings wandelt sich dieser Arbeitsmarkt gerade dramatisch. Denn weil so viele ihrer Landsleute nach Westeuropa auswandern, fehlen Polen, Ungarn und Tschechien Arbeitskräfte. Eine Entwicklung, die auch Drahtzug Stein spürt. Die Lücke füllen vor allem in Polen Leiharbeiter aus der Ukraine. Allerdings gehört das Land nicht zur EU. „Inzwischen gibt es einige neue Regelungen“, so Staab. „Trotzdem ist es immer noch deutlich komplizierter eine ukrainische Arbeitskraft zu beschäftigen als eine polnische.“

Nicht nur vor diesem Hintergrund sind für ihn die Vorteile des EU-Binnenmarktes sehr groß. Auch wenn sein Unternehmen versucht, die Transporte so gering wie möglich zu halten – ganz vermeiden lassen sie sich nicht. Besonders die offenen Grenzen erlebt Staab als hilfreich. „Die Just-in-time-Mentalität verlangt extrem schnelle Lieferketten“, so der Manager. Auch von den günstigen Prei-

sen osteuropäischer Logistikunternehmen profitieren die Drahtexperten aus der Pfalz. Nicht zuletzt, so Staab, seien dank des Binnenmarktes neue Kundenmärkte entstanden.

Negativbeispiel Brexit

Der Wunsch des Pfälzers wäre eine einheitliche Währung in allen EU-Staaten – und nicht wie bisher nur in 19 der 28 Mitgliedsländer. „Polen und Tschechien gehören nicht zur Eurozone – das bedeutet für uns mehr bürokratische Hürden“, so Staab. Währungsrisiken machten außerdem die Ergebnisse schwerer berechenbar. Dass sein Traum vom Euro für alle noch in Erfüllung geht, kann sich Peter Staab angesichts der aktuellen Entwicklungen allerdings nicht vorstellen. „Die Tendenzen, die eigenen Interessen in den Vordergrund zu stellen, werden immer stärker. Das ist ein gefährlicher Trend“, so seine Einschätzung. Auch wenn die Geschäfte seines Unternehmens vom Brexit voraussichtlich nicht betroffen sein werden, hofft er auf die abschreckende Wirkung des Ausstiegs von Großbritannien aus der EU. „Ich persönlich bin froh, dass die Brexit-Debatte so stattfindet“, sagt er mit Blick auf die komplizierten Verhandlungen. „Das zeigt, dass der Ausstieg aus dem Binnenmarkt mit vielen Risiken verbunden ist. Die Diskussionen sorgen auch dafür, dass stärker über die Folgen eines solchen Schritts nachgedacht wird.“

Wohnen in Frankreich, arbeiten in Deutschland: Marc Garus überquert täglich auf dem Weg zur Arbeit bei Ergo-Fit die Landesgrenze.



Foto: Schmitt

Ergo-Fit

Gewöhnlicher Grenzgang

Im europäischen Binnenmarkt gibt es vier Grundfreiheiten: für Waren, Dienstleistungen, Kapital – und Menschen wie zum Beispiel **Marc Garus**.

Der pendelt täglich auf dem Weg zu seiner Arbeit bei Ergo-Fit über die Landesgrenze.

Die meisten Menschen überqueren nur ein paar Mal im Jahr eine Landesgrenze, meistens auf dem Weg in und aus dem Urlaub. Bei Marc Garus ist das anders. Er kann selbst seine Grenzübertritte in einer Woche kaum zählen. Der 28-Jährige lebt in der französischen Gemeinde Walschbronn. Sein Arbeitsplatz ist bei Ergo-Fit in Pirmasens. Und auf der 17 Kilometer langen Strecke liegt die deutsch-französische Grenze.

„Für mich ist der ständige Grenzübertritt Alltag“, erzählt der Franzose. An die Grenze erinnern nur die Landesschilder und Hinweise auf die jeweiligen Höchstgeschwindigkeiten. Wo früher Schlagbäume und zu sehr unseligen Zeiten sogar Stacheldraht den Weg versperrten, herrscht heute freie Fahrt für freie Unionsbürger. So unkompliziert wie der tägliche Weg zur Arbeit ist auch das Arbeiten im europäischen Ausland. Dank Arbeitnehmer-

freizügigkeit braucht Marc Garus keine Aufenthalts- oder Arbeitserlaubnis. Er zahlt wie jeder Arbeitnehmer in die deutschen Sozialversicherungen ein, die Steuer führt er in Frankreich ab. „Nur alle paar Jahre muss ich ein Grenzgängerformular ausfüllen. Da hat dann auch die Personalabteilung etwas zu tun. Damit prüfen die französischen Behörden, ob ich hier noch arbeite und sozialversichert bin“, erklärt der junge Mann, der in Frankreich eine schulische Ausbildung zum Wartungsmechaniker absolviert hat.

Über seine Arbeit bei Ergo-Fit in der Vormontage von Kardiogeräten ist er sehr froh. Garus hat während seiner Schulzeit einige Praktika gemacht und festgestellt: „Das Betriebsklima in Deutschland ist besser und kollegialer.“ Viele der Produkte, die der junge Mann montiert, gehen übrigens ins Nachbarland. Die französische Marine ist Großkunde von Ergo-Fit.



Interview

„Die großen Vorzüge der EU geraten bei vielen in Vergessenheit“

Foto: Adobe Stock

Michael Stahl sieht in der **EU** viel **mehr als** nur einen attraktiven **Absatzmarkt** für die deutsche M+E-Industrie.



Dr. Michael Stahl,
Geschäftsführer bei
Gesamtmetall

Das EU-Ausland ist der wichtigste Außenhandelspartner der deutschen M+E-Industrie. Inwiefern profitieren die Branche und ihre Mitarbeiter vom europäischen Binnenmarkt?

Dr. Michael Stahl: Richtig, über die Hälfte der M+E-Exporte aus Deutschland gehen in EU-Länder. Aber für die M+E-Industrie geht es dabei um mehr als um einen großen und sehr attraktiven Absatzmarkt. Denn unsere M+E-Industrie ist international aufgestellt und sie organisiert ihre Produktion in grenzüberschreitenden Wertschöpfungsketten. Und dafür bietet der EU-Binnenmarkt ohne Zollgrenzen und Handelsbarrieren ideale Voraussetzungen.

Worin sehen Sie die größten Herausforderungen für die M+E-Branche innerhalb des Binnenmarktes?

Mit einem möglichen „Handelskrieg“ zwischen den USA und Europa droht eine ganz schwierige Herausforderung für die Unternehmen, weil Handel erschwert und Güter verteuert würden. Dazu kommen europäinterne Themen wie die EU-Entsenderichtlinie, die kurz vor dem Abschluss steht, und die Auslandseinsätze innerhalb der EU durch absurde bürokratische Hürden erschweren wird. Wichtig für M+E ist auch, wie die EU bei gemeinsamen Standards und beim Aufbau der Infrastrukturen in der Digitalisierung und bei der umweltgerechten Mobilität vorankommt. Hier geht es um die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Standorte gegenüber

den Konkurrenten aus den USA oder China. Die derzeit größte Herausforderung ist allerdings die Bewältigung des Brexits, denn Großbritannien ist nach Frankreich der zweitwichtigste Markt für unsere M+E-Industrie in der EU.

Mit welchen Folgen durch den Brexit rechnen Sie für die deutsche M+E-Industrie?

Je nach Ausgang der Scheidungsverhandlungen hat das Ergebnis erhebliche Auswirkungen auf den Handel und auf die Produktions- und Liefernetzwerke. Die ersten Folgen sind schon jetzt spürbar: Die Exporte der deutschen M+E-Industrie nach Großbritannien sind 2017 um 2,7 Prozent gesunken. Betroffen war vor allem die Automobilindustrie mit einem Exportrückgang um 8 Prozent. Bei den Unternehmen herrscht

Unsicherheit über das künftige Verhältnis der EU zu den Briten und deshalb werden Investitionen zurückgestellt. Es muss endlich mehr Tempo in die Verhandlungen kommen, denn unsere Unternehmen können Entscheidungen über Investitionen und Produktionsstandorte nicht auf die lange Bank schieben.

Die EU-kritischen Töne werden auch in anderen Ländern lauter. Wie lassen sich weitere „EU-exits“ verhindern?

Leider geraten die großen Vorzüge der EU und des gemeinsamen Markts bei vielen in Vergessenheit. Auch mit Blick auf die globalen Entwicklungen sollte sich kein einzelnes Land in Europa ernsthaft wünschen, seine Beziehungen zu China, Russland oder zu den USA allein regeln zu wollen. Das wird selbst für Großbritannien kaum zu schaffen sein. Was wir tun können? Immer wieder positiv über die Gemeinschaft der Europäer, über unsere gemeinsamen Werte und die erreichten Fortschritte für die Menschen zu sprechen. Wir müssen wieder Aufbruchsstimmung und Begeisterung für Europa bei den Menschen entfachen.

Stichwort: der Brexit

2016 haben sich die Briten für den EU-Austritt entschieden. Am 29. März 2019 tritt er in Kraft. Bis dahin müssen die EU und Großbritannien ihre Beziehungen neu regeln. Streitpunkt ist unter anderem die Frage, wie offen die Grenze zwischen Nordirland und der Republik Irland sein wird.



Foto: Boeing

Adient / Boeing

Hoch hinaus

Gute Nachrichten für die Westpfalz: **Adient Aerospace**, das neue Gemeinschaftsunternehmen des Sitzherstellers und von **Boeing**, wird in Kaiserslautern seinen Sitz haben.

Kaiserslautern. Wenn die Pläne aufgehen, könnten sie den Industriestandort beflügeln. Der Sitzhersteller Adient und der Flugzeugbauer Boeing haben Mitte Januar angekündigt, ein Gemeinschaftsunternehmen zu gründen. Adient Aerospace soll Flugzeugsitze entwickeln, fertigen und verkaufen – und das Alles in Kaiserslautern. Die Stadt in der Westpfalz ist heute schon ein wichtiger Adient-Standort. Hinzu kommt ein großes Komponentenwerk in Rockenhausen.

Insgesamt beschäftigt Adient in der Region rund 1.600 Mitarbeiter. In Kaiserslautern sind heute schon Zentralfunktionen angesiedelt. Die Produktgruppe Recaro Automotive Seating wird von dort aus gesteuert.

Zudem entwickelt das Unternehmen in Kaiserslautern neue Sitze, bisher indes lediglich Fahrzeugsitze.

Höhe der Investitionen noch nicht bekannt

Das soll sich mit dem neuen Gemeinschaftsunternehmen ändern. „Adient hat eine Reihe von Kompetenzen, die eine einmalige Chance eröffnen, Werte für unser Unternehmen und für Boeing zu schaffen“, wird der Adient-Vorstandsvorsitzende Bruce McDonald in einer gemeinsamen Pressemitteilung der beiden Konzerne zitiert. Ansonsten halten sich die Unternehmen mit Details noch

Über den Wolken: In Boeing-Maschinen könnten bald Sitze von Adient Aerospace zum Einsatz kommen.

bedeckt. So ist derzeit noch unklar, wann die Fertigung starten wird, wie hoch die Investitionen ausfallen und wie viele Mitarbeiter das neue Unternehmen haben soll. Im Adient-Entwicklungszentrum arbeiten derzeit rund 600 Mitarbeiter. Die Tageszeitung „Die Welt“ hat in einem Bericht über Adient Aerospace eine Investitionssumme von 50 Millionen US-Dollar genannt. Die Zusammenarbeit ergibt für Branchenexperten Sinn. Da ist zum einen das Marktvolumen. Derzeit werden jährlich Flugzeugsitze im Wert von rund 4,5 Milliarden US-Dollar verkauft. Mitte des kommenden Jahrzehnts sollen es bereits 6 Milliarden US-Dollar sein. Für Adient winkt daher der Einstieg in einen lukrativen, wachsenden Markt. Der Sitzehersteller kann gleichzeitig seine Produktpalette erweitern und profitiert dabei von seiner in Jahrzehnten gesammelten Erfahrung.

Weniger abhängig von Zulieferern

Zum anderen verringert Boeing seine Abhängigkeit von Zulieferern. Immer wieder kommt es im Flugzeugbau zu Verzögerungen, weil Unternehmen ihre Lieferverpflichtungen nicht einhalten. So ging kürzlich die Meldung durch die Medien, dass am Airbus-Standort Toulouse Dutzende Flugzeuge geparkt sind. Flugunfähig, da der Turbinenhersteller mit der Produktion der Triebwerke nicht nachkommt. Adient Aerospace soll laut Pressemitteilung aber nicht exklusiv Boeing zuliefern, sondern hat potenziell alle Flugzeughersteller im Blick.

Produziert werden sollen im Übrigen auch Sitze für die Nachrüstung, also nicht nur für neue Flugzeuge. Damit bleibt Adient der Tradition treu. Recaro war die erste Marke, die Sportsitze zur Nachrüstung anbietet. Für Flugzeuge, die Jahrzehnte und deutlich länger als Fahrzeuge genutzt werden, ist dieser Nachrüstmarkt umso wichtiger. Insgesamt fertigt Adient nach eigenen Angaben derzeit 25 Millionen Fahrzeugsitze jährlich. Das Unternehmen mit Sitz im irischen Dublin beschäftigt weltweit 75.000 Mitarbeiter in 230 Produktions- und Montagewerken. Entstanden ist das Unternehmen 2016 als Ausgliederung aus dem US-amerikanischen Automobilzulieferer Johnson Controls. In der Pfalz ist auch noch der Name Keiper vielen geläufig. Unter dem Namen des Gründers firmierte das Unternehmen bis zur Übernahme durch Johnson Controls.



Foto: Terex Cranes

Begehrt: Dank neuer Produkte unter den Marken Demag und Terex, im Bild ein Demag AC 45 City-Kran, hat der Kranbauer seinen Auftragsbestand deutlich gesteigert.

Terex Cranes

Kranbauer zieht Bilanz

Zweibrücken. Das vergangene Jahr war bei Terex Cranes von einer Umstrukturierung gekennzeichnet. Das Unternehmen hat Mitte Februar die Bilanz für 2017 vorgelegt und zieht dabei ein positives Fazit des Umbaus.

„Die Maßnahmen zur Vereinfachung der Geschäftsabläufe mit dem Ziel einer schnelleren Reaktion auf den Kundenbedarf in Verbindung mit der Einführung neuer Produkte der Marken Demag und Terex zahlen sich aus“, schreiben die Zweibrücker in einer Mitteilung. Im Schlussquartal blieben die Nettoumsätze im Vorjahresvergleich konstant. „Das Quartal verlief profitabel – ebenso wie die beiden vorangegangenen“, so Terex Cranes.

Das Kundeninteresse für die neuen Produktlinien sei groß. Davon zeugt der Auftragsbestand, der um 70 Prozent gestiegen sei. „Das vierte Quartal zeigt einen starken Endspurt in einem für Terex sehr wichtigen Jahr mit deutlich steigender Rentabilität“, kommentierte Terex-Chef John L. Garrison die Zahlen. Man habe das Unternehmen weiter vereinfacht, um die Effizienz zu steigern und für die Kunden ein unkomplizierter Geschäftspartner

zu sein. „Zeitgleich mit der Senkung der administrativen Kosten konnten wir unsere Investitionen in Innovation, strategische Beschaffung und kommerzielle Leistungsfähigkeit erhöhen“, so John L. Garrison. Der gesamte Konzern erwirtschaftete im vergangenen Jahr einen Umsatz von 4,4 Milliarden US-Dollar (3,6 Mrd. €). Den Rückgang von 1,8 Prozent erklärt das Unternehmen mit Sitz im US-amerikanischen Westport mit dem Verkauf von Unternehmensteilen und einem schwachen Markt für Mobilkräne.

Der könnte bald überwunden sein. So sagte Steve Filipov, Geschäftsführer von Terex Cranes, bei Vorlage der Bilanz: „Die Kranmärkte haben weltweit eine Stabilisierung erfahren, einzelne Bereiche verzeichnen ein Wachstum. Durch höhere Stückzahlen und eine bessere operative Umsetzung können wir 2018 unsere Produktivität noch steigern.“ Hemmend könnten sich dabei die von US-Präsident Trump angekündigten Strafzölle auf Stahl auswirken. Das Unternehmen hat seine Kunden gewarnt, dass es daher zu Preissteigerungen kommen könnte.

Hält was aus:
Eine Pflanzenschutzspritze
im Einsatz.
Kleines Foto:
Die Montage
der Spritze,
die dank eines
Carbonge-
stänges über
eine hohe
Festigkeit
verfügt.



Fotos: John Deere (2)

John Deere

Hersteller von Carbonfasern gekauft

Carbonfasern sind **sehr leicht und sehr fest**. Das macht das Kohlenstoff-Material zu einem begehrten Stoff für **industrielle Anwendungen**.

Mannheim. John Deere hat eine Vereinbarung zur Übernahme von King Agro unterzeichnet. Das privat geführte Unternehmen ist Spezialist für Carbonfaser-Technologieprodukte, schreibt der Landtechnikkonzern in einer Mitteilung. Neben dem Hauptsitz im spanischen Valencia betreibt

King Agro in Argentinien eine weitere Produktionsstätte. Zum Kaufpreis hat John Deere keine Angaben gemacht.

„Dank der Übernahme können John Deere-Kunden von den Erfahrungen, der Kompetenz und dem Design von King Agro im Bereich der Carbonfaser-Tech-

nologie profitieren“, erläuterte John May, Präsident für Agrarmanagement-Lösungen und Informationstechnologie bei John Deere, den Zukauf. Bereits im Jahr 2015 haben John Deere und King Agro eine Vereinbarung zur Entwicklung und zum Vertrieb von Carbonfaser-Gestängen für

Was sind Carbonfasern?

Unter Carbonfasern, auch Kohlenstofffasern oder Kohlefasern genannt, versteht man industriell hergestellte Fasern auf Grundlage von kohlenstoffhaltigen Ausgangsmaterialien. Für die Industrie sind Carbonfasern interessant, da sie leicht und gleichzeitig sehr fest sind. So kommen Carbonfasern beispielsweise im Leichtbau zum Einsatz. Auch werden sie über Extruder- und Spritzgussanlagen Kunststoffbauteilen zugesetzt. Eine Kohlenstoff-Faser hat einen Durchmesser von etwa 5 bis 9 Mikrometer. Üblicherweise werden 1.000 bis 24.000 Filamente zu einem Multifilamentgarn zusammengefasst, das aufgespult wird. Die Weiterverarbeitung zu textilen Halbzeugen wie Geweben oder Geflechtem erfolgt u. a. auf Web- und Flechtmaschinen. (Quelle: Wikipedia)

selbstfahrende Pflanzenschutzspritzen getroffen. Der Landtechnikkonzern mit Europasitz in Mannheim und einem Fertigungsstandort in Zweibrücken und einem Forschungs- und Entwicklungszentrum in Kaiserslautern zieht ein positives Fazit der Kooperation: Die John Deere Kunden seien von den Vorteilen des Hightech-Werkstoffs hinsichtlich Vielseitigkeit, Festigkeit und Robustheit überzeugt (siehe Kasten „Was sind Carbonfasern?“).

Markenname King Agro bleibt

John May hebt hervor, dass beide Unternehmen in den Bereichen Produktentwicklung, Fertigung und Technologietransfer sehr eng zusammenarbeiten werden. Dabei profitieren die Partner von der starken Innovationskraft seitens King Agro, dem Verfahrensaustausch und dem höheren Produktionsvolumen.

King Agro ist ein Familienunternehmen mit rund 180 Mitarbeitern, das in den letzten 30 Jahren sehr viele Erfahrungen mit verschiedenen Carbonfaser-Produkten gesammelt hat. Im Bereich der Landwirtschaft setzt das Unternehmen auf innovatives Design zur Verbesserung der Produktivität und Kostensenkung. Der Markenname „King Agro“ und das bestehende Vertriebsnetz bleiben nach der Übernahme erhalten.

Viel zu tun: Fertigung einer Großpumpe am KSB-Stammsitz. Dank des guten Geschäfts mit Projektaufträgen hat das Unternehmen seinen Auftragseingang gesteigert.



Foto: KSB

Frankenthal. Der Pumpen- und Armaturenhersteller KSB hat im vergangenen Jahr sowohl seinen Auftragseingang als auch den Umsatz erhöht. Dies zeigen die noch vorläufigen Zahlen des Unternehmens für das abgelaufene Geschäftsjahr. Details wird das Unternehmen auf seiner Bilanzpressekonferenz Ende März (nach Redaktionsschluss) bekannt geben.

Das Volumen der von KSB verbuchten Auftragseingänge legte um fünf Prozent auf 2,3 Milliarden Euro zu. Das sei vor allem auf das Geschäft in der Wasser- und Abwasserwirtschaft, in der Industrie sowie im Bergbau zurückzuführen, schreiben die Frankenthaler in einer Mitteilung. Besonders viel neues Geschäft konnte KSB im asiatischen Raum akquirieren.

Der Konzernumsatz stieg 2017 leicht um 1,5 Prozent oder 31,6 Millionen Euro auf 2,2 Milliarden Euro.

Wegen der zum Teil länger laufenden Bestellungen folgt er dem Auftragseingang zeitlich verzögert. Die 2017 wieder vermehrt errungenen Großaufträge wird KSB entsprechend den Planungen der Kunden 2018 und in den Folgejahren ausführen. Sie betreffen vornehmlich Projekte in Industrie und Energiewirtschaft.

Das Konzernergebnis vor Steuern wird sich gegenüber dem Vorjahr (74,6 Mio. €) markant besser darstellen. Zu dieser Entwicklung hat neben dem positiven Geschäftsverlauf auch der Fortschritt des 2016 gestarteten Effizienzsteigerungsprojekts beigetragen. Im laufenden Geschäftsjahr geht KSB davon aus, den Wachstumstrend fortsetzen zu können. Neben einer Steigerung von Auftragseingang und Umsatz strebt der Pumpen- und Armaturenhersteller eine nochmalige Ergebnisverbesserung an.

Mann+Hummel

Filterhersteller legt Geschäftszahlen vor

Ludwigsburg. Mann+Hummel erzielte laut den vorläufigen Geschäftszahlen im vergangenen Jahr einen Umsatz von 3,9 Milliarden Euro. „In diesem Jahr werden wir die Neuausrichtung des Unternehmens weiter vorantreiben. Neben dem Automobil- und Industriegeschäft werden wir im neu geschaffenen Bereich Life Sciences & Environment die Schlagzahl erhöhen. So können wir uns in

kommenden Jahren noch breiter im attraktiven Filtrationsmarkt aufstellen“, sagte Alfred Weber, Vorsitzender der Geschäftsführung.

Das Unternehmen will seine Wettbewerbsfähigkeit weiter stärken, einerseits durch Zukäufe zur Erschließung neuer Märkte und andererseits durch Steigerung der Effizienz. Im Rahmen seiner Neuausrichtung beschäftigt sich der Filtrationsspezialist in-

tensiv mit alternativen Antrieben, Nachhaltigkeit und Digitalisierung. Im Januar 2018 hat das Unternehmen erstmals auf der Technologie-Leitmesse CES, der Consumer Electronics Show in Las Vegas, seine Palette an vernetzten Produkten und innovativen Dienstleistungen präsentiert. Der digitale Luftfiltermonitor „Senzit“ ist dort mit einem Innovationspreis ausgezeichnet worden.

„Hochzeit“:
Mitarbeiter in
der Aufbau-
montage im
Mercedes-Benz
Werk Wörth
setzen das Fahr-
erhaus auf den
Rahmen.



Foto: Daimler

Daimler

Das Ziel: vernetzt und autonom

2017 war ein starkes Jahr für die **Lkw-Sparte von Daimler**. Es gab Zuwächse bei Absatz, Umsatz und Gewinn. Und 2018 könnte noch besser werden. Beherrschende Themen sind derzeit **Elektromobilität und automatisiertes Fahren**.

Stuttgart / Wörth. Bei zwei langjährigen Daimler-Kunden stehen seit einigen Wochen ganz besondere Fahrzeuge auf dem Hof: elektrische betriebene Lkws des Modells Actros. Die insgesamt zehn Fahrzeuge stellen die Stuttgarter in zwei Varianten mit 18 beziehungsweise 25 Tonnen Gesamtgewicht zur Verfügung. Die Kunden setzen die Actros-Lkws unter realen Bedingungen ein und testen so die Alltagstauglichkeit und Wirtschaftlichkeit der E-Laster. Das erklärte Ziel des Weltmarktführers: Anfang des nächsten Jahrzehnts sollen die ersten konkurrenzfähigen Elektro-Lastwagen für den innerstädtischen schweren Verteilerverkehr vom Band rollen.

Das erklärte Martin Daum auf der Jahrespressekonferenz der Lkw-Sparte. Das Daimler-Vorstandsmitglied nannte zwei weitere wichtige Themen, mit denen sich die Entwickler derzeit beschäftigten: Konnektivität und automatisiertes Fahren.

2,6 Milliarden Euro für Forschung und Entwicklung

Im laufenden und im kommenden Jahr fließen rund 500 Millionen Euro allein in Forschung und Entwicklung dieser Technologiefelder. Insgesamt investiert Daimler in diesem Zeitraum rund 2,6 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung.

Auch bei den Themen Vernetzung (Konnektivität) und autonomes Fahren setzt Daimler auf den Actros. So fuhren bereits im April 2016 drei Lkws dieses Modells bei der „European Truck Platooning Challenge“ miteinander vernetzt und autonom von Stuttgart ins niederländische Rotterdam. Beim „Truck Platooning“ erhöhen Konnektivität und automatisiertes Fahren die Sicherheit bei hintereinander fahrenden Lkw, entlasten die Fahrer und verringern den Kraftstoffverbrauch durch kürzere Fahrzeugabstände.

In einem bislang einzigartigen Test hat Daimler Trucks im Herbst 2017 einen weiteren Lösungsansatz für den zukünftigen Einsatz automatisiert betriebener Nutzfahrzeuge präsentiert: Auf einem Flugfeld haben vier Mercedes-Benz-Sattelzugmaschinen des Modells Arocs ein Flugfeld automatisiert und im ferngesteuerten Verbund gereinigt.

Gewinnsprung von mehr als 20 Prozent

Daimler kann sich die hohen Investitionen gut leisten. 2017 verlief sehr gut: Die Zahl der verkauften Lastwagen legte um 13 Prozent auf 470.700 zu. Der Umsatz legte um 8 Prozent auf 35,7 Milliarden Euro zu. Noch besser entwickelte sich das operative Ergebnis: Dank geringerer Kosten und höherer Effizienz machte der Gewinn vor Zinsen und Steuern einen Sprung um mehr als ein Fünftel auf 2,4 Milliarden Euro. „Die Zahlen sind deutlich besser ausgefallen als zu Jahresbeginn von uns erwartet“, sagte Martin Daum.

Und 2018 könnte noch besser laufen. Das Vorstandsmitglied geht davon aus, dass die Lkw-Sparte sowohl beim Absatz als auch beim Gewinn nochmals zulegen wird. Das sind auch gute Aussichten für den Standort Wörth. Dort steht das größte Lastwagen-Werk der Welt. Rund 100.000 Lkw liefen dort im vergangenen Jahr vom Band. Das sind mehr als 20 Prozent des gesamten Lkw-Absatzes von Daimler. Die Mitarbeiterzahl in der Südpfalz lag Ende 2017 bei etwas mehr als 11.000. Deutschlandweit arbeiten 30.500 Menschen in der Lkw-Sparte, weltweit sind es fast 80.000.

Weltweit verkauft Daimler seine Lastwagen nicht nur unter der Marke Mercedes-Benz, sondern auch unter Freightliner und Fuso. Fuso mit Sitz im japanischen Kawasaki ist dort, wo die Marke Mercedes-Benz hinwill: Der Leicht-Lkw eCanter der Japaner gilt als weltweit erster vollelektronischer Lastwagen aus Serienproduktion.

MetallRente

Sozialpartnerrente entspricht den Erwartungen vieler Arbeitnehmer



Foto: Adobe Stock

Gut versorgt: Für ihre Altersvorsorge bauen viele Arbeitnehmer auf die Sozialpartnerrente.

Berlin. Zu Jahresanfang ist das Betriebsrentenstärkungsgesetz in Kraft getreten. Es gibt den Arbeitgebern und Gewerkschaften viel Spielraum, um branchenweit attraktive Angebote für die betriebliche Altersvorsorge als sogenannte Sozialpartnerrente zu gestalten. MetallRente, das Versorgungswerk der Sozialpartner in der Metall- und Elektroindustrie, hat in einer repräsentativen Studie ermittelt, welche Erwartungen die Deutschen an ein neues Betriebsrentenmodell stellen. Wichtigstes Ergebnis: Die Befragten haben großes Vertrauen in Betriebsrenten. Alles deutet auf gute Startbedingungen für die Sozialpartnerrente hin.

„Die Tarifparteien genießen ein enormes Vertrauen und haben die einmalige Chance, zu den Wegbereitern einer guten Rentenpolitik gerade für die Jun-

gen zu werden“ folgert Heribert Karch, Geschäftsführer des Versorgungswerks MetallRente.

Denn wenn es um Altersvorsorge geht, vertrauen die meisten Deutschen vor allem den Angeboten ihres Arbeitgebers. Für 56 Prozent der Befragten schneiden deren Angebote sogar besser ab als die gesetzliche Rente, die von 48 Prozent genannt wurde. An dritter Stelle mit 40 Prozent stehen bereits gemeinsame Angebote von Gewerkschaften und Arbeitgeberverbänden.

83,7 Prozent der Befragten würden ein stärkeres Engagement der Sozialpartner ausdrücklich begrüßen. Doch auch zur Ausgestaltung einer neuen Sozialpartnerrente haben sie eine Haltung: Immerhin 57,7 Prozent befürworten einen Beitritts-Automatismus bei der betrieblichen Altersvorsorge.



Mahlzeit!

Was in der Mittagspause

Müssen **Arbeitnehmer** unbedingt eine **Mittagspause** machen? Oder darf man durcharbeiten und dafür früher gehen? **Wie lange** und wo darf man **pausieren**? Zu solchen und weiteren Punkten haben wir die Fragen und Antworten zusammengestellt.

Wie lange Pausen stehen mir zu?

Wer weniger als sechs Stunden pro Tag arbeitet, hat keinen gesetzlichen Anspruch auf Pausen. Bei Arbeitszeiten zwischen sechs und neun Stunden gibt es mindestens 30 Minuten, bei längerer Arbeitszeit 45 Minuten. Die Pausenzeiten dürfen auch länger sein, aber nicht kürzer.

Darf ich mittags durcharbeiten und dafür früher gehen?

Nein, es ist laut Gesetz verboten, die Pause an den Anfang oder das Ende der Arbeitszeit zu legen.

Kann ich freiwillig auf meine Pausen verzichten?

Nein, Pausen dienen dem Schutz des Mitarbeiters. Der Arbeitgeber ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Beschäftigten ihre Pausen auch tatsächlich einhalten. Tut er es nicht, ist das eine Ordnungswidrigkeit, die das Unternehmen bis zu 15.000 Euro kosten kann. In vielen Unternehmen werden die Pausenzeiten deshalb direkt in die Zeiterfassung einprogrammiert. Dem Mitarbeiter wird die Pause also automatisch abgezogen, wenn er nach mehr als sechs Stunden noch arbeitet.

Wie lang muss meine Pause mindestens sein?

Eine Pause muss mindestens 15 Minuten dauern. Eine Gesamtzeit von 30 Minuten könnte theoretisch also auch durch zwei Pausen à 15 Minuten erreicht werden. In der Praxis hat sich allerdings eine zusammenhängende Mittagspause von mindestens 30 Minuten durchgesetzt, damit der Mitarbeiter beispielsweise in die Kantine gehen kann.

erlaubt – und was verboten ist

Kann der Chef bestimmen, wann ich Mittag mache?

Ja, dies fällt unter das Weisungsrecht des Arbeitgebers. Allerdings muss er dabei gegebenenfalls die Mitbestimmungsrechte des Betriebsrats beachten. Der Chef darf also festlegen, dass die Mittagspause beispielsweise von 12:00 Uhr bis 12:30 geht. Das ist in bestimmten Bereichen auch nicht anders machbar, beispielsweise am Fließband. In vielen Firmen ist es aber inzwischen üblich, dass die Mitarbeiter selbst entscheiden dürfen, wann sie zu Tisch gehen.

Muss ich für die Mittagspause ein- und ausstempeln?

Ja, dies gehört zum Weisungsrecht des Arbeitgebers. Schließlich muss er gegenüber den Aufsichtsbehörden nachweisen können, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Pausenzeiten auch tatsächlich eingehalten werden. Wenn der Chef also angeordnet hat, dass sich Mitarbeiter in den Pausen ein- und ausstempeln müssen, muss man sich auch daran halten. Tut man es nicht, ist dies ein Verstoß gegen die arbeitsvertraglichen Pflichten.

Muss die Mittagspause bezahlt werden?

Nein, Pausenzeiten gehören nicht zur bezahlten Arbeitszeit.

Was gilt, wenn ich die Mittagspause überziehe?

Grundsätzlich muss der Mitarbeiter die vorgesehenen Pausenzeiten einhalten. Der Arbeitgeber kann also verlangen, dass überzogene Pausenzeiten nachgearbeitet werden. Kommt ein Mitarbeiter ständig zu spät aus der Pause, kann das

zu Abmahnungen und sogar zur Kündigung führen. Unter Umständen kann dies auch als Arbeitszeitbetrug gewertet werden.

Darf ich in der Mittagspause das Unternehmen verlassen?

Ja, es handelt sich ja nicht um Arbeitszeit. Grundsätzlich gilt: Das „Wo“ und das „Wie“ der Pause bestimmt der Arbeitnehmer.

Darf ich am Arbeitsplatz essen?

Grundsätzlich ist das möglich. Hat der Arbeitgeber aber angewiesen, dass ausschließlich im Aufenthaltsraum gegessen werden darf, muss sich der Mitarbeiter daran halten. Das ist in manchen Firmen ja auch aus hygienischen Gründen notwendig, beispielsweise in Laboren. Natürlich kann man aber das Unternehmen verlassen, um beispielsweise im Park oder in einem Café zu essen.

Darf ich während der Mittagspause Besuch am Arbeitsplatz bekommen, zum Beispiel von meinem Kind?

Der Arbeitgeber hat das Hausrecht. Wenn er Außenstehenden das Betreten der Betriebsräume gestattet, ist ein solcher Besuch möglich.

Darf ich in der Mittagspause privat am Firmencomputer surfen?

Wenn die private Nutzung von Betriebs-eigentum, wie IT oder Telefonen, grundsätzlich erlaubt ist, dann darf der Mitarbeiter die Geräte auch in der Pause benutzen. Ist es verboten, gilt das natürlich auch in der Mittagspause. Aber natürlich kann man in der Pause private Geräte benutzen, beispielsweise das eigene Smartphone.

Muss ich die Mittagspause unbedingt zusammen mit den Kollegen verbringen?

Nein, jeder Mitarbeiter entscheidet völlig frei, wo und wie er seine Pause verbringen will. Es ist freiwillig, wenn ganze Abteilungen geschlossen zu Tisch gehen. Wer keine Lust dazu hat, kann seine Pause auch anderswo verbringen.

Werden Wartezeiten oder Leerlauf auf die Pausenzeiten angerechnet?

Nein. Kann der Arbeitnehmer nicht arbeiten, weil beispielsweise ein Computer oder eine Maschine defekt ist oder weil gerade Leerlauf herrscht, darf dies nicht als Pausenzeit gewertet werden. Laut Gesetz muss die Pause nämlich im Voraus festgelegt werden. Es muss klar sein: Jetzt beginnt die Pause und dann endet sie. Wenn Mitarbeiter beispielsweise darauf warten, dass ein Maschinenschaden behoben wird, darf dies also nicht nachträglich zur Mittagspause erklärt werden.

Bin ich in der Mittagspause versichert?

Nein, da es sich nicht um Arbeitszeit handelt, ist der Mitarbeiter in dieser Zeit auch nicht versichert. Wegezeiten sind aber versichert, wenn der Arbeitnehmer ausschließlich mit der „Motivation der Nahrungsaufnahme“ unterwegs ist, wie Juristen das nennen. Geht man also beispielsweise zum Essen in die Kantine, sind der Hin- und Rückweg versichert, der Aufenthalt in der Kantine selbst aber nicht. Geht der Arbeitnehmer dagegen in der Mittagspause draußen spazieren oder erledigt er auch private Besorgungen, hat er in dieser Zeit keinen Versicherungsschutz.

Jetzt noch mehr Funktionen auf iwd.de.



Mein **iwd**

Mit „Mein iwd“ können Sie alle Informationen zu relevanten Wirtschaftsthemen ab sofort markieren, bearbeiten und in Ihrem eigenen Bereich abspeichern. Nutzen Sie jetzt „Mein iwd“.