M+E REPORT 3|2017

Aktuelles aus der Metall- und Elektroindustrie
in Berlin und Brandenburg

Arbeit für morgen: Die Unternehmen brauchen Spielraum für Investitionen. Der erste Verhandlungstermin mit der IG Metall ist der 15. November in Berlin.

Zukunft statt zu teuer

Die Metall- und Elektroindustrie steht vor einer harten Tarifrunde

Jetzt ist es raus: Die IG Metall hat ihre Forderungen für die Tarifrunde 2018 beschlossen – damit ist klar, dass die Metall- und Elektroindustrie vor einer der schwierigsten Auseinandersetzungen der vergangenen Jahre steht. „Was die Gewerkschaft anstrebt, ist Lichtjahre von der Realität entfernt", urteilt VME-Verhandlungsführer Stefan Moschko. „Für diese Forderungen haben die Unternehmen unserer Branche in der Hauptstadtregion absolut kein Verständnis."

Sechs Prozent mehr Lohn sowie die individuelle Möglichkeit für jeden Arbeitnehmer, die Wochen-Arbeitszeit zwei Jahre lang auf bis zu 28 Stunden zu reduzieren – das fordert die Gewerkschaft. Wer Kinder oder Angehörige betreut oder Schichtarbeit leistet, soll zudem bei einer Verkürzung seiner Arbeitszeit einen finanziellen Ausgleich bekommen. „Das wäre eine schwere Hypothek für den Standort und geht in die völlig falsche Richtung", befindet Moschko, der im Hauptberuf Siemens-Personalchef in Deutschland ist. Schon heute verdiene ein M+E-Beschäftigter in der Region im Schnitt mehr als 54.000 Euro im Jahr. „Zukunft statt zu teuer – mit diesem Appell gehen deshalb wir Arbeitgeber in die Tarifrunde", erkäutert Moschko.

Die Firmen sorgen sich angesichts der IG-Metall-Vorstellungen um ihre Zukunftsfähigkeit. Etwa Peter Mühlbach, der bei ABB in Cottbus den Geschäftsbereich Prozessindustrie leitet und dem VME-Vorstand angehört. Man konkurriere nicht nur mit lokalen Anbietern, warnt er, sondern stehe auch im Wettbewerb mit anderen Standorten – gerade mit Blick auf den Export. „Bisher konnten wir die höheren Personalkosten durch höhere Produktivität und Spezial-Know-how ausgleichen", sagt er. Darum müsse unbedingt auch der nächste Tarifabschluss maßvoll sein. „Sonst gerät unsere Wettbewerbsfähigkeit in Gefahr."

Das befürchtet auch Erik Ryll. Er ist Personalchef beim Triebwerksbauer Rolls-Royce in Dahlewitz. „Wir haben schon jetzt einen immensen Kostendruck", wendet er ein. „Mit jedem Prozent Lohnsteigerung wird die Lage schwieriger." Bei Rolls-Royce mit seinen Werken in aller Welt stehe man nicht nur im Qualitäts-, sondern auch im starken Kostenvergleich.

Nicht nur das Geld, sondern auch die Vorstellungen der Gewerkschaft zur Arbeitszeit treiben den Unternehmern Sorgenfalten auf die Stirn. „Jeder Arbeitgeber hat Verständnis für unterschiedliche Lebenssituationen", unterstreicht ABB-Leiter Mühlbach. „Die Flexibilisierung der Arbeitszeit darf aber nicht nur in eine Richtung gehen." Es gebe keinen Spielraum für einen Lohnausgleich ohne Gegenleistung, wenn ein Beschäftigter seine Arbeitszeit zeitweilig reduzieren wolle.

Das sieht auch Rolls-Royce-Personalchef Ryll so. „Die Arbeitszeitkonten unserer Leute sind voll – das ist ein Zeichen dafür, dass viel zu tun ist", berichtet er. „Es wäre schwierig, wenn in Zukunft jeder seine Arbeitszeit so verkürzen könnte, wie er möchte. Wir brauchen hier Flexibilität, um die Aufträge abzuarbeiten und in Schwächephasen angemessen zu reagieren." Generell weniger zu arbeiten, wäre auch angesichts der Demografie seiner Ansicht nach falsch. „Wir müssen eher über das Gegenteil reden", findet Ryll.

Mehr dazu unter **www.zukunft-statt-zu-teuer.de**

Mit Tempo verhandeln

Christian Amsinck, Hauptgeschäftsführer des Verbands der Metall- und Elektroindustrie in Berlin und Brandenburg

Jetzt kommen die Gespräche über eine neue Bundesregierung endlich in Fahrt. Doch bis ein neues Kabinett vereidigt ist und die Arbeit aufnehmen kann, wird es wohl dauern. Auch wenn der Weg zu einer Einigung dieses Mal besonders schwierig scheint – wir brauchen hier Tempo. Schon seit Monaten steht der politische Betrieb faktisch still, werden keine Entscheidungen mehr getroffen. Dabei ist die Liste der Aufgaben, die die Politik zu erledigen hat, lang. Unser Land braucht klare Signale, Mut und Weitsicht, damit der Standort Deutschland auch morgen noch konkurrenzfähig ist.

Ganz oben steht für mich die Digitalisierung. Wir brauchen Gigabit-Infrastrukturen im Festnetz ebenso wie beim Mobilfunk. Gerade für Unternehmen, die ihren Sitz in ländlichen Regionen haben, ist das unverzichtbar. Auch in der Bildung sind mutige Schritte und höhere Investitionen nötig. Schließlich wird die Fachkräfte-Not der Unternehmen von Jahr zu Jahr größer. Innovationen sind essentiell, um den Vorsprung auf den Weltmärkten zu sichern – darum muss die steuerliche Förderung von Forschung und Entwicklung kommen. Auch in Sachen Energie und Versorgungssicherheit sind Reformen unabdingbar, damit Deutschland ökonomisch wie ökologisch vorankommt und die Produktion bezahlbar bleibt.

Ohnehin darf es nicht um immer neue soziale Wohltaten gehen. Die neue Regierungskoalition muss gute Rahmenbedingungen für mehr Wachstum und Beschäftigung in den Mittelpunkt ihrer Agenda stellen. Das bedeutet auch, dass die Belastung mit Steuern und Abgaben perspektivisch sinken muss. Es gilt, mehr Wirtschaftspolitik zu wagen als in den vergangenen vier Jahren.

Warum Rutschgefahr droht Seite 2
Digitalisierung, steigende Kosten, Fachkräfte-Engpässe – die Metall- und Elektroindustrie steht vor großen Herausforderungen. Eine harte Tarifrunde wäre gefährlich.

Wie zwei die Weichen stellen Seite 3
Siemens und Alstom schlagen ein neues Kapitel auf, Osram erforscht das autonome Fahren, Rolls-Royce erzielt einen Rekord – Neues aus der Branche in der Hauptstadtregion.

Weshalb Reisen bildet Seite 3
Von anderen lernen – das war das Ziel einer Unternehmens-Exkursion, die der VME organisiert hat.

Wie der Aufzug digital wird Seite 4
Das Schweizer Familienunternehmen Schindler hat für seinen Standort in Berlin große Pläne.

Achtung, Schleudergefahr!

Die Metall- und Elektroindustrie steht vor großen Umbrüchen. Acht Gründe, warum neue Lasten für die Branche gefährlich wären.

1. Wir sind spitze bei den Arbeitskosten

Arbeit ist hierzulande schon heute teurer als in den meisten anderen Ländern, mit denen Deutschland im Wettbewerb steht. 2015 kostete eine Arbeitsstunde hierzulande 42,80 Euro. Tschechien kommt nur auf ein Viertel dieser Summe, Polen auf ein Fünftel. Allein die Belastungen aus den Tarifrunden seit 2012 summieren sich auf 19,5 Prozent. Die Produktivität hielt zudem nicht Schritt, so dass die Lohnstückkosten zuletzt deutlich gestiegen sind. Das belastet vor allem Firmen mit einem hohen Personalkosten-Anteil. Eine Tariferhöhung um ein Prozent kostet die deutschen M+E-Firmen insgesamt 2,4 Milliarden Euro im Jahr.

2. Die Löhne sind stark gestiegen

Seit dem Jahr 2000 sind die Tarifentgelte in der M+E-Industrie um mehr als 50 Prozent gestiegen. Das durchschnittliche Jahreseinkommen liegt heute bei mehr als 54.000 Euro. Das macht ein Plus von durchschnittlich fast drei Prozent pro Jahr – obwohl die Branche in diesem Zeitraum die größte Krise der Nachkriegsgeschichte auszustehen hatte. Die Produktivität ist seit 2000 indes nur um 28,5 Prozent gestiegen, also um gut ein Prozent pro Jahr. Mit anderen Worten: Die Firmen leben von der Substanz.

3. Investiert wird meist im Ausland

Die Musik spielt für viele Unternehmen zunehmend im Ausland. Fast 60 Prozent der M+E-Firmen planen aktuell Investitionen jenseits der Grenze, in der gesamten Industrie sind es nur 49 Prozent. Zwischen 2010 und 2015 stieg der Wert der Direktinvestitionen im Ausland von 160 auf 204 Milliarden Euro. Im Inland indes reichte die Investitionssumme von 37 Milliarden Euro für 2016 gerade einmal aus, um die Substanz der Bauten und Maschinen zu erhalten.

4. Einfache Tätigkeiten werden zu teuer

Dank der guten Entwicklung nimmt die Beschäftigung in den M+E-Firmen zu – einfache Tätigkeiten dagegen werden seltener. 2007 gab es noch 25 Prozent der Arbeitsplätze für Geringqualifizierte, 2016 waren es noch 22 Prozent. Schuld sind die Kosten. Wer einfache, personalintensive Tätigkeiten weiter verteuert, verbaut vielen Menschen die Zukunft, die auf diese Jobs angewiesen sind. Firmen könnten gezwungen sein, als Reaktion mehr Maschinen einzusetzen.

5. Die Wertschöpfungskette macht uns stark

Die M+E-Industrie ist in Deutschland so stark, weil die gesamte Wertschöpfungskette im Land vertreten ist – von der Metallerzeugung über die Vorprodukte und den Maschinen- und Anlagenbau bis zum Endprodukt. Entwicklung, Design und Produktion finden oft an einem Standort statt. Doch der Verlust an Produktions-Arbeitsplätzen gefährdet diesen Verbund. Wird die Produktion im Inland zu teuer, wandert oft auch die Entwicklung alsbald ins Ausland ab.

6. Schon heute fehlen Fachkräfte

Arbeitszeitverkürzungen im großen Stil wären gefährlich. 20 Prozent aller M+E-Unternehmen berichten bereits von Produktionsbehinderungen, weil sie nicht genügend Fachkräfte finden. In den MINT-Berufen fehlen bereits heute 250.000 Fachkräfte. Ohnehin sinkt die Zahl der Erwerbsfähigen von heute noch 50 Millionen auf nur noch 39 Millionen im Jahr 2050. Bei zugleich immer kürzeren Arbeitszeiten laufen die Unternehmen Gefahr, ihre Aufträge nicht mehr pünktlich abarbeiten zu können. Ohnehin haben Beschäftigte in Deutschland mit die kürzesten Arbeitszeiten – sie kommen auf 1366 Stunden im Jahr, Franzosen indes auf 1473 und Italiener auf 1719 Stunden.

7. Nicht überall sprudeln die Gewinne

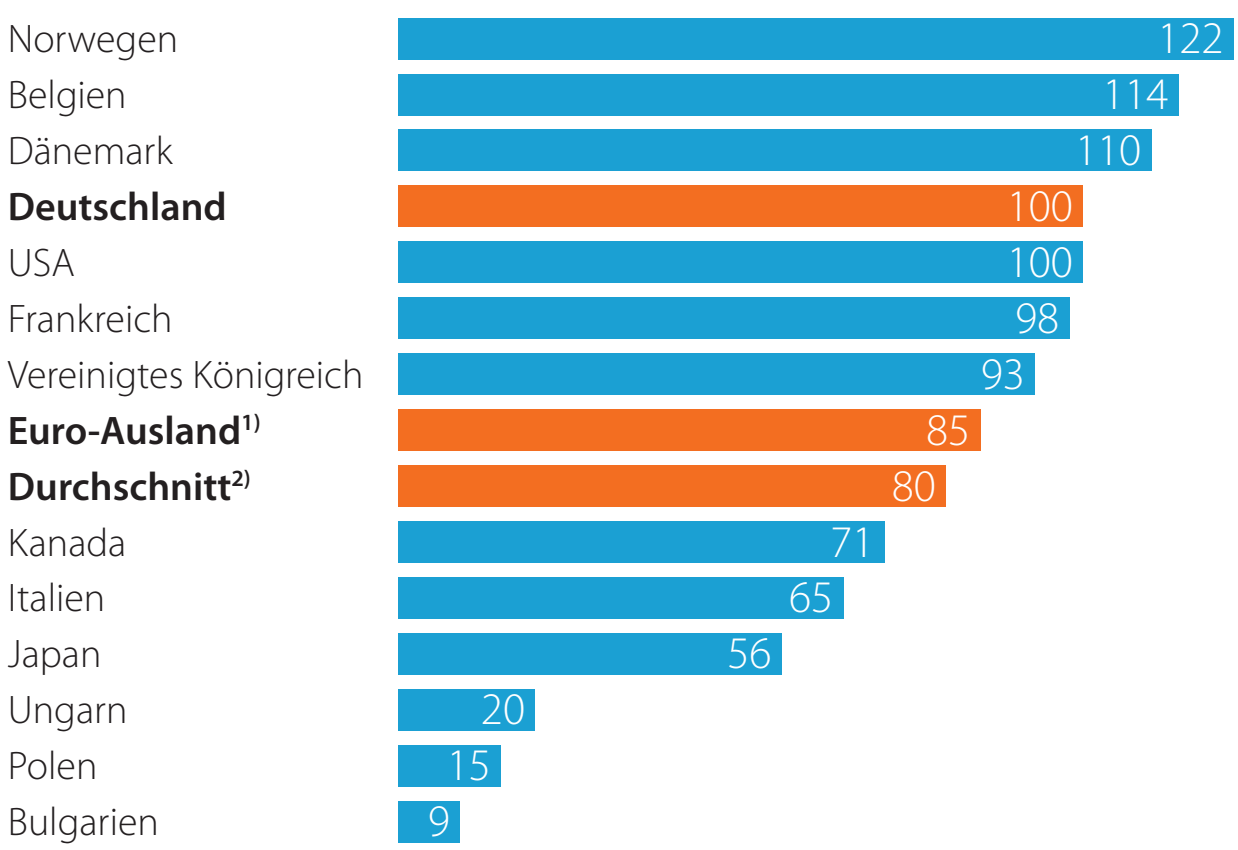
Die Lage der M+E-Branche ist gut – aber nur auf den ersten Blick. Denn nicht alle Unternehmen stehen blendend da. Jeder vierte Betrieb macht aktuell Verluste oder schreibt gerade einmal eine schwarze Null. Und die, die blendend verdienen, beziehen ihre Gewinne oft vor allem aus dem Ausland. Zudem handelt es sich hier meist um große Konzerne – kleine und mittelständische Firmen dagegen, die in Berlin und Brandenburg dominieren, kommen meist auf eine deutlich niedrigere Umsatzrendite.

8. Kein Aufschwung hält ewig

Der Aufschwung ist gedopt. Die niedrigen Zinsen, das günstige Öl und der Euro-Wechselkurs helfen den deutschen Unternehmen zweifellos auf den Weltmärkten. Doch die Rahmenbedingungen werden nicht ewig so günstig bleiben. Binnen weniger Wochen können die Sondereffekte größtenteils Geschichte sein. Es wäre nicht klug, sie jetzt zur Basis für die Lohnpolitik zu machen.

Arbeitskostenniveau im internationalen Vergleich

Verarbeitendes Gewerbe im Jahr 2015, Deutschland = 100



Arbeitskosten je geleistete Stunde.
1) Euroraum ohne Deutschland, Irland, Luxemburg, Malta und Zypern.
2) Mittelwert der Länder ohne Deutschland, Bulgarien und Kroatien; gewichtet mit deren Anteil am Weltexport im Zeitraum 2006 bis 2015.
Quellen: Deutsche Bundesbank; Eurostat; nationale Quellen; OECD; Statistisches Bundesamt; Institut der deutschen Wirtschaft Köln

Aus den Unternehmen

Foto: Siemens

Hand drauf: Der Siemens-Vorstandsvorsitzende Joe Kaeser (links) und Alstom-Chef Henri Poupart-Lafarge besiegeln die Entscheidung, ihre Eisenbahn-Sparten zusammenzulegen. Gemeinsam wollen sie der neuen Konkurrenz aus China Paroli bieten. Der Standort Berlin spielt dabei eine wichtige Rolle.

Mobil für morgen

VME-Firmen arbeiten an der Verkehrstechnologie der Zukunft. In Berlin entsteht ein neues Branchen-Schwergewicht

Siemens: Siemens und Alstom legen ihr Mobilitätsgeschäft zusammen. Von einem „starken Signal" sprach Siemens-Chef Joe Kaeser mit Blick auf die wachsende Konkurrenz aus Asien. „Wir setzen die europäische Idee in die Tat um und schaffen gemeinsam mit unseren Freunden bei Alstom auf lange Sicht einen neuen europäischen Champion der Eisenbahnindustrie." Die Sparte Schienenfahrzeuge soll von Paris aus gesteuert werden, Berlin werde die Zentrale für den Bereich Mobilitätslösungen. Das neue Unternehmen werde über 62.300 Beschäftigte in mehr als 60 Ländern verfügen und auf 15,3 Milliarden Euro Umsatz kommen, hieß es. Siemens wird 50,5 Prozent des Grundkapitals halten und die Mehrheit im Verwaltungsrat haben. Alstom-Chef Henri Poupart-Lafarge leitet das Unternehmen.

Osram: Das Osram-Werk in Berlin wird zu einem Zentrum für Software und autonomes Fahren ausgebaut. Der Betrieb solle ein Hochtechnologie-Standort werden, erklärte das Unternehmen. Dazu hatte sich Osram mit der IG Metall auf ein Zukunftskonzept verständigt. „Mit dem Ausbau der Zukunftsfelder Autonomes Fahren, Digitalisierung und der LED-Technik bekennen wir uns zum Hochtechnologie-Standort Deutschland", erklärte Olaf Berlien, Vorstandsvorsitzender der Osram Licht AG. Das Ziel sei es, Systeme zur optischen Abstands- und Geschwindigkeitserkennung zu entwickeln. Im traditionellen Geschäft etwa mit Xenon-Leuchten sei das Geschäft rückläufig. Man wolle das Wachstum der vergangenen Jahre fortsetzen und auch Arbeitsplätze aufbauen, hieß es.

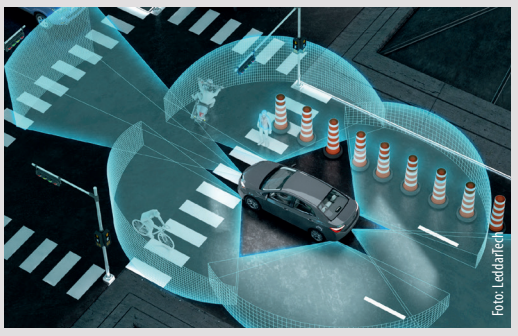


Foto: LeddarTech

Autonom unterwegs: Nur mit hocheffizienten Sensoren ist das fahrerlose Autofahren überhaupt denkbar. Hier ist Osram bereits aktiv.

Car2Go: Der Carsharing-Anbieter der Daimler AG hat in Berlin die Marke von 200.000 Kunden erreicht. Seit dem Start vor fünf Jahren hätten die 1100 Fahrzeuge des Unternehmens in der Hauptstadt gut 71 Millionen Kilometer zurückgelegt, teilte Car2Go mit. Man sei im Vergleich zu anderen deutschen Städten damit an der Spitze.

Rolls-Royce: Der Triebswerks-Hersteller hat einen Rekord für das weltweit stärkste Luftfahrtgetriebe aufgestellt. Auf 70.000 PS habe es das Leistungsgetriebe bei Tests am Standort Dahlewitz gebracht, teilte Rolls-Royce mit. Das entspreche der Kraft von 400 Familienautos. Das Getriebe ist für bis zu 100.000 PS ausgelegt. Künftige Demonstratoren sollen diese Leistungen erreichen. Das Bauteil ist eine entscheidende Komponente des zukünftigen UltraFan-Triebwerks, das ab 2025 auf den Markt kommen soll und zusammen mit Liebherr Aerospace entwickelt wird. "Wir setzen mit unserer Arbeit neue Maßstäbe", verkündete anschließend Rolls-Royce-Technikchef Paul Stein.

Foto: Rolls Roys

Pure Kraft: Das Leistungsgetriebe von Rolls-Royce ist ein wichtiger Bestandteil des neuen UltraFan-Triebwerks, das gegenüber bisherigen Motoren um ein Viertel effizienter arbeiten soll und ab 2025 auf den Markt kommt.

MTU: Die MTU Maintenance Berlin-Brandenburg hat einen Exklusivvertrag mit der nationalen Fluggesellschaft von Burkina Faso, Air Burkina, geschlossen. Die westafrikanische Airline sicherte sich die Dienste von MTU für die Instandhaltung und den Service für die Triebwerke der Regionalflugzeuge. Konkret bedeutet das, dass sich MTU-Mitarbeiter im Falle eines Wartungsauftrags vor Ort ein Bild davon machen, ob ein Triebwerk dort repariert werden kann oder zur Inspektion ins Ludwigsfelder Werk gebracht werden muss. Dort werden speziell die Motoren der Embraer E170-Jets betreut.

Kieback&Peter: Der Spezialist für Gebäude-Automation aus Berlin baut seine Kooperation mit dem US-Softwarekonzern VMware aus. Das Ziel ist es, Forschung und Entwicklung in den Bereichen Gebäudeautomation und Internet of Things (IoT) voranzutreiben. Außerdem planen die Firmen gemeinsame Pilotprojekte mit Kunden. Interdisziplinäre Teams sollen neue Möglichkeiten der Gebäudeautomation erforschen und Internet-basierte Anwendungen entwickeln. Michael Schmidt, Deutschland-Vertriebschef von Kieback&Peter, und Mimi Spier, IoT-Beauftragte von VMware, unterzeichneten eine Absichtserklärung für die Intensivierung der Partnerschaft.

Über die Schulter geschaut

Der VME hilft Firmen, voneinander zu lernen

Ideenmanagement ist in modernen Betrieben unverzichtbar. Hinweise aus der Belegschaft sparen in der Produktion oft bares Geld. Doch gibt es einen Königsweg, um so reibungslos wie möglich zu produzieren? Das wollten Beschäftigte des Berliner VME-Mitglieds PUK herausfinden und reisten dazu in die Prignitz zur Wolfshagener Draht- und Metallverarbeitung GmbH. PUK und WDM arbeiten in ähnlichen Märkten – die Berliner fertigen Kabeltragsysteme, die Prignitzer schweißen Drahtgitter zusammen.

Wichtigste Erkenntnis der Exkursion: Es gibt verschiedene Wege, um effizient zu produzieren. Die WDM-Beschäftigten etwa benötigen kürzere Rüstzeiten, bis die Produktion beginnen kann. An ihren Arbeitsplätzen ist das Werkzeug stets übersichtlich angeordnet, die Abläufe am Arbeitsplatz sind standardisiert. PUK hat seine Stärken bei standardisierten Prozessen. Abläufe, die sich oft wiederholen, sind bei den Berlinern genau dokumentiert, so dass sie immer mit der gleichen Effizienz ablaufen. Das spart Zeit und Geld.

„In jedem Betrieb schlummern Reserven", sagt VME-Verbandsingenieur Uwe Radloff, der die Reise organisiert hat. „Wir helfen Firmen, diese aufzuspüren. Auch sorgen wir dafür, dass sich die Unternehmen gegenseitig über die Schulter schauen können. Da geht selbst versierten Fachleuten oft noch ein Licht auf." Wichtig sei, dass das Management die Ideen der Mitarbeiter systematisch fördert. Die PUK-Vertreter jedenfalls waren von der Arbeit bei WDM überzeugt. Schon auf der Rückfahrt nach Berlin debattierten sie eifrig darüber, wie ihr eigener Betrieb von den Erkenntnissen aus der Prignitz profitieren könnte.

Foto: VME

Auf der Suche: PUK und WDM helfen einander, effizienter zu produzieren.

Vertikal wird digital

In seinem neuen Innovationszentrum in Berlin will Schindler die Aufzüge der Zukunft entwickeln - Überraschungen inklusive

Auf und ab: Aufzüge sind angesichts wachsender Städte und fortschreitender Alterung ein Zukunftsgeschäft. Aber auch der Service spielt bei Schindler in Berlin eine wichtige Rolle..

Falsch abgebogen? Dieser Gedanke kommt wohl den meisten Besuchern, die zum ersten Mal vor den Aufzügen des Schindler-Firmensitzes in Berlin-Mariendorf stehen. Sie blicken auf Nachrichten, Werbespots und kurze Videos, die ein Beamer auf die Türen projiziert, und nicht wie sonst auf mattes Metall. Dieses „Doorshow"-Konzept ist die neueste Idee von Schindler. Für die Kunden verkürzt es die Wartezeit, für den Aufzug-Betreiber ist es ein neues Geschäftsmodell, das den Betrieb der Fahrstühle wirtschaftlicher macht.

Den Inhalten der „Doorshow" sind dabei kaum Grenzen gesetzt. In Bürohäusern können Mitarbeiter beispielsweise erfahren, auf welcher Etage ihre Sitzung stattfindet, in Wohnhäusern können Restaurants oder Modeläden Werbespots schalten. Mit der „Doorshow" können Aufzug-Nutzer also buchstäblich mit eigenen Augen sehen, was Digitalisierung bedeutet – dieses Mal angewendet in der vertikalen Mobilität.

„Wir schaffen am Schindler Campus Berlin neue Arbeitsplätze in einem Segment, das unbestritten zu den Innovationstreibern des 21. Jahrhunderts zählt", sagt Schindler-Deutschland-Chef Meinolf Pohle. Schließlich muss auch ein Unternehmen, das seit 143 Jahren besteht, mit der Zeit gehen und sich um digitale Innovationen kümmern.

Der ehemalige Berliner Produktionsstandort von Schindler, an dem bis in die 1990er Jahre noch Aufzug-Komponenten gefertigt wurden, wird derzeit von Grund auf modernisiert. Auf dem mehr als 100.000 Quadratmeter großen Areal entsteht ein Wissens- und Innnovationszentrum für vertikale Mobilität. 44 Millionen Euro lässt sich der Marktführer für Aufzüge und Rolltreppen in Deutschland den „Innovation Hub" kosten. Auf dem Gelände soll voraussichtlich ab Ende 2018 die nächste Generation der Servicetechniker ausgebildet, geschult und trainiert werden. Im Fokus stehen jedoch digitale Services. Bereits jetzt ist es möglich, anhand von Online-Daten Probleme an Aufzügen vorausschauend zu identifizieren, zu analysieren und zu beheben. Weiterführende Ideen und Lösungen sollen künftig im neuen „Innovation Hub" entwickelt werden.

Das Schweizer Familienunternehmen spürt Rückenwind durch aktuelle Trends – die Städte rund um den Globus wachsen, der Wohnraum wird knapp, die Menschen wollen barrierefrei leben. All das verlangt auch nach innovativer Aufzugtechnik. Die größten Forschungs- und Entwicklungszentren hat Schindler daher in Ländern mit wachsender Einwohnerzahl gerade in den Metropolen – etwa in Brasilien und den USA, vor allem aber in China und Indien, wo fast täglich neue Wolkenkratzer hochgezogen werden. 58.000 Schindler-Mitarbeiter kümmern sich weltweit um den wachsenden Markt und die Nachfrage – Tendenz steigend.

Von den 3.700 Mitarbeitern in Deutschland sind knapp 800 in Berlin beschäftigt. Rund 250 davon arbeiten im Service – sie bauen, modernisieren oder reparieren Aufzüge. Und kümmern sich wohl bald auch um Beamer, die Wartende unterhalten. Wer sich in Zukunft also vor einem Fahrstuhl wiederfindet, über den das Kantinen-Menü von heute oder das Wetter von morgen flackert, der ist nicht falsch abgebogen, sondern steht vor einem Aufzug von morgen.

Schindler Campus: So soll das neue Innovationszentrum einmal aussehen.

Termine

8. November: Wie lässt sich das Internet der Dinge in der Produktion einsetzen? Darum geht es auf der Anwenderkonferenz „Internet of Things/Industrial Internet" der Universität Potsdam in Berlin mit Fachvorträgen und ausgewählten Einsatzszenarien.

9. November: zum Symposium „Die Industrie von morgen" lädt die Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin (HTW). Zu den Themen gehören der Wandel von Arbeitswelt, Geschäfts- und Produktionsprozessen in vielen Branchen und HTW-Projekte dazu.

9. November: Auf dem dritten Arbeitgeberforum „Zukunft der Arbeit" diskutieren Wissenschaftler und Experten über Arbeitszeitmodelle der Zukunft, Arbeitszeitkontensysteme und Wahlarbeitszeit im Schichtbetrieb. Schirmherrin ist die Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände.

22. November: Mit Datenbrillen, intelligenter Kleidung und denkenden Maschinen ändert sich der Arbeitsalltag. Um den Wandel geht es beim Digitalforum Assistenzsysteme im Rahmen des Digitallabors Wirtschaft 4.0 bei Osram.

Date mit der Zukunft

Der M+E-Infotruck ist wieder unterwegs

Der M+E-Infotruck ist 2017 intensiv in Sachen Berufsinformation unterwegs. Jugendliche, Eltern und Lehrer können sich hier über eine Karriere in der Metall- und Elektroindustrie informieren und praktisch testen, ob ihnen die Arbeit zusagt. Eine Anmeldung ist unbedingt nötig bei Stefanie.Czybik@uvb-online.de oder unter 030-31005-237.

14. November: Der Infotruck macht Station am Qualifizierungscentrum der Wirtschaft GmbH in Eisenhüttenstadt.

16./17. November: Der Infotruck gastiert in Cottbus. Junge Menschen ab der neunten und zehnten Klasse können bei einem „Unternehmens-Speeddating" Kontakte mit Personal- und Ausbildungsverantwortlichen der regionalen Firmen knüpfen.

18. November: Welche Chancen gibt es bei Betrieben in und um Cottbus? Darum geht es auf der Berufsausbildungsbörse an der Stadthalle. Der M+E-Infotruck ist mit von der Partie.

29./30. November: Schülerinnen und Schüler können sich am Mercedes-Benz-Werk Berlin in Marienfelde über eine M+E-Ausbildung informieren. Auszubildende von Siemens, Mercedes und den Berliner Wasserbetrieben beantworten Fragen dazu. Am 30. November ist der Besuch allein jungen Frauen vorbehalten.

Impressum

Herausgeber:

Verband der Metall- und Elektroindustrie
in Berlin und Brandenburg e.V.
Am Schillertheater 2 · 10625 Berlin
Telefon: 030 31005-0 · Telefax: 030 31005-166
E-Mail: vme@vme-net.de · Internet: vme-net.de

Verantwortlich im Sinne des Presserechts:
Carsten Brönstrup

Text und Redaktion:
Carsten Brönstrup, Jan Ole Kiel

Gestaltung und Produktion:
IW Medien, Köln · Berlin

Druck:
Druckerei Kopp GmbH & Co. KG, Köln

Verband der Metall- und Elektroindustrie Berlin-Brandenburg
VME