M+E REPORT 1|2021

Aktuelles aus der Metall- und Elektroindustrie
in Berlin und Brandenburg

Gruß auf Abstand: IG-Metall-Verhandlungsführerin Birgit Dietze besiegelte die Einigung mit VME-Verhandlungsführer Stefan Moschko per Ellenbogen.

Ein hartes Stück Arbeit

Der neue Metall-Tarifvertrag für Berlin und Brandenburg setzt angesichts der Pandemie auf Flexibilität und Planungssicherheit für die Unternehmen

Es war ein hartes Stück Arbeit, doch am Ende steht eine gangbare Lösung für die Unternehmen der Metall- und Elektroindustrie und ihre Beschäftigten. Mitte Mai haben sich die Metall-Arbeitgeber und die Gewerkschaft IG Metall in Berlin und Brandenburg auf einen neuen Tarifvertrag geeinigt. In Nordrhein-Westfalen hatten die Tarifvertragsparteien bereits Ende März einen Pilotabschluss erzielt. Die Übernahme dieser Regelungen für die Hauptstadtregion erforderte aber noch mehrere intensive Verhandlungsrunden.

Die Gewerkschaft wollte zusätzlich zum Pilot-Abkommen eine Angleichung der Arbeitsbedingungen über ein Tarifliches Angleichungsgeld erreichen. Dazu hatte es in den vergangenen Wochen Warnstreiks in zahlreichen Betrieben gegeben. Die Arbeitgeber haben dieses Ansinnen aber von Beginn an zurückgewiesen und immer wieder daran erinnert, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Branche in den neuen Bundesländern nicht in Gefahr geraten darf.

VME und IG Metall haben sich nun auf eine Verhandlungsverpflichtung verständigt. Das Ziel ist es, bis Ende Juni 2021 eine Tarifregelung für den Ostteil Berlins und für Brandenburg zu schaffen, die freiwillige Betriebsvereinbarungen zur Angleichung ermöglicht und Kompensationsleistungen regelt. „Wir wollten immer betriebliche Lösungen im Rahmen des Flächentarifvertrags – und eben nicht durch Haustarifverträge", bewertete VME-Verhandlungsführer Stefan Moschko das Ergebnis. „Das bleibt auch weiterhin unsere Linie."

Mit der Übernahme des Pilotabschlusses auch in Berlin und Brandenburg bekämen die Unternehmen nun einen fairen und vernünftigen Tarifvertrag, der ihnen auf dem Weg durch die Krise hilft, fügte Moschko hinzu. „Zentral ist für uns, dass unsere Unternehmen nach 2020 nun auch 2021 keine Erhöhung der Tabellenentgelte schultern müssen. Zudem bekommen sie ein beträchtliches Maß an Planungssicherheit." Der Tarifvertrag ist bis Ende September 2022 gültig.

Für die Beschäftigten der Branche in Berlin und Brandenburg ist eine einmalige Corona-Beihilfe von 500 Euro vorgesehen. Auszubildende bekommen 300 Euro. Mit dem Transformationsgeld wird eine neue Einmalzahlung eingeführt, die jeweils im Februar 2022 und im Februar 2023 fällig ist.

Erstmals ist zudem mit dem nun übernommenen Pilotabschluss für krisenbelastete Betriebe eine automatische Differenzierung vereinbart worden. Dabei wird die Zahlung des tariflichen Zusatzgelds (B) an betriebliche Kennzahlen geknüpft. Darüber hinaus enthält der neue Tarifvertrag optionale Regelungen für den Umgang mit dem Strukturwandel.

Damit geht eine außergewöhnliche Tarifrunde zu Ende, die zum einen von der Pandemie und zum anderen von der intensiven Auseinandersetzung mit der IG Metall geprägt war. Corona, aber auch die anhaltende Transformation in der Metall- und Elektroindustrie stellten und stellen die Firmen vor große Herausforderungen. Zudem konnten Tarifverhandlungen im gewohnten Sinn nicht stattfinden. Gespräche mit den Vertreterinnen und Vertretern der Arbeitnehmer waren entweder nur digital oder in kleiner Runde möglich. „Einerseits haben wir Regelungen gefunden, mit denen unsere Firmen gut umgehen können", resümierte Verhandlungsführer Moschko. „Andererseits mussten wir feststellen, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts bei der Gewerkschaft offenbar nicht immer die zentrale Rolle spielt. Hier brauchen wir für die Zukunft unbedingt mehr Verständnis."

Beim Klimaschutz sind zu viele Fragen offen

Christian Amsinck
VME-Hauptgeschäftsführer

In einem waghalsigen Tempo schraubt die Politik ihre Ziele zum Klimaschutz nach oben. Nur wenige Tage nach der Aufforderung durch das Bundesverfassungsgericht, das Thema ernster zu nehmen, legte die Regierungskoalition neue Einsparziele auf den Tisch: Nicht um 55 Prozent soll der Treibhausgas-Ausstoß bis 2030 im Vergleich zu 1990 sinken, sondern sogar um 65 Prozent. Die vollständige Klimaneutralität Deutschlands ist schon für 2045 geplant, nicht erst für 2050.

Papier ist geduldig. Doch im Detail bedeutet dieser Plan drastische Schritte. Die Industrie muss demnach ihren Kohlendioxid-Ausstoß auf ein Fünftel des Niveaus von 1990 senken, die Energiewirtschaft sogar auf ein Zehntel – in nicht einmal neun Jahren.

Zweifellos ist der Klimaschutz eine der zentralen Herausforderungen der kommenden Jahrzehnte. Doch nicht alarmistische Minderungspläne entlasten die Umwelt, sondern konkrete Maßnahmen. Der Ausbau der Ladesäulen für Elektroautos oder die flächendeckende Gebäudedämmung sind noch vergleichsweise überschaubare Themen. Für die Produktion von umweltfreundlichem Stahl und Zement, für die Dekarbonisierung von Wärmeversorgung und Mobilität werden wir Unmengen an grün erzeugtem Strom und Wasserstoff benötigen. Woher diese Energie kommen soll, sagen die Streiter für schärfere Klimaziele leider nicht.

Das ist indes die Kernfrage. Ein Industrieland wie Deutschland muss ökologische Nachhaltigkeit mit ökonomischen und sozialen Aspekten zusammendenken. Dazu braucht es zwingend mehr Ideen, Innovationen, Technologieoffenheit und Beharrlichkeit. Nur zusammen mit der Wirtschaft wird es gelingen, Arbeitsplätze und Wohlstand zu sichern.

Einig Seite 2
Flexibilität, Planbarkeit, Beschäftigungssicherung – Details des Tarifabschlusses in der Metall- und Elektroindustrie.

Einstimmig Seite 2
Clemenz Dobrawa ist neu im Vorstand des VME.

Effizient Seite 3
Das Mercedes-Benz-Werk in Berlin-Marienfelde wird weiter digitalisiert. Siemens hilft dabei.

Elektrisch Seite 3
In Ludwigsfelde laufen bald Lieferwagen mit Batterieantrieb vom Band.

Endlich Seite 4
Wie Maschinen des Mittelständlers Ambeg dabei helfen, die Pandemie einzudämmen.

Die Einigung im Detail

Planungssicherheit, Flexibilität, Differenzierung – das Tarifergebnis bietet viele Vorteile für die Metall-Unternehmen

Die Tarifparteien in Berlin und Brandenburg haben sich darauf geeinigt, den Pilotabschluss aus Nordrhein-Westfalen in weiten Teilen zu übernehmen. Er soll der in vielen Unternehmen angespannten Lage Rechnung tragen.

Entgelt und Laufzeit: Die Tabellenentgelte werden nicht erhöht. Die Beschäftigten erhalten eine Corona-Beihilfe von 500 Euro. Zudem vereinbart wurde das neue Transformationsgeld: Im Februar 2022 werden 18,4 Prozent eines Monatsgehalts gezahlt, im Februar 2023 noch einmal 27,6 Prozent. Der Tarifvertrag gilt rückwirkend ab Januar 2021 und endet nach 21 Monaten am 30. September 2022.

Flexibilität: Das tarifliche Zusatzgeld B (T-ZUG B) wird 2021 im Oktober fällig und kann je nach Unternehmensergebnis verschoben werden oder entfallen.

Arbeitszeit: Schon bislang war es möglich, die Arbeitszeit per Betriebsvereinbarung bis zu ein Jahr lang abzusenken. Neu ist, dass der Zeitraum verlängert werden kann. Bei einer Verkürzung zwischen 13 und 24 Monaten Dauer zahlt der Arbeitgeber allerdings einen Aufschlag von 25 Prozent, wenn die Wochenarbeitszeit auf 32 Stunden (Tarifgebiet I) oder 35 Stunden (Tarifgebiet II) sinkt. Soll die Arbeitszeitabsenkung 25 Monate oder länger andauern, erhalten die Beschäftigten einen Zuschlag von 25 Prozent bei 33 Stunden (36 Stunden) Wochenarbeitszeit. Bei einer Absenkung auf 32 Stunden (35 Stunden) werden 50 Prozent Zuschlag fällig.

Zukunftstarifverträge: Die Betriebsparteien können Transformationsprozesse begleiten. Dabei können sie die Lage analysieren und Gespräche über die Zukunft führen, wenn beide Seiten zustimmen. Am Ende entscheidet stets die Arbeitgeberseite.

Clemenz Dobrawa neu im Vorstand

VME-Mitgliederversammlung wählt Daimler-Werksleiter einstimmig

Clemenz Dobrawa ist neu im Vorstand des Verbands der Metall- und Elektroindustrie in Berlin und Brandenburg. Die Mitgliederversammlung wählte ihn Ende April einstimmig. Dobrawa leitet seit November 2020 das Mercedes-Benz-Werk der Daimler AG in Marienfelde. Er folgt auf René Reif, der zuvor den Standort verantwortet und sich beruflich verändert hatte. Dobrawa hat bislang an mehreren Standorten in Deutschland, in Südafrika und in China für Daimler gearbeitet. Zuletzt leitete er die Batteriefabrik Accumotive in Kamenz (Sachsen). Das Werk in Marienfelde, 1902 eröffnet, ist der älteste Produktionsstandort des Konzerns weltweit.

Der VME-Vorstandsvorsitzende Dr. Frank Büchner gratulierte ihm nicht nur zum neuen Amt, sondern auch zur langjährigen Mitgliedschaft des Mercedes-Benz-Werks im VME. Seit 70 Jahren wirken Vertreter des Standorts beim Arbeitgeberverband mit, der Beitritt erfolgte 1951 gut ein Jahr nach der Gründung des VME-Vorläufers AVBM (Arbeitgeberverband der Berliner Metallindustrie). Die entsprechende Urkunde konnte Dobrawa nicht persönlich entgegennehmen, da die Sitzung rein digital stattfand.

Das ging auch den übrigen Firmenvertretern so, deren Unternehmen schon seit sieben Jahrzehnten im VME vertreten sind. Dazu gehören die KME Brass Germany GmbH, die Kieback & Peter GmbH & Co. KG sowie die Pierburg GmbH. Seit 50 Jahren in den VME-Reihen ist die Biotronik SE & Co. KG. Auf 25 Jahre Verbandsmitgliedschaft kommt die KST Kraftwerks- und Spezialteile GmbH.

Foto: privat.

Clemenz Dobrawa, neues Vorstandsmitglied im VME, Leiter Mercedes-Benz-Werk, Berlin-Marienfelde

Aus den Unternehmen

Tradition mit Zukunft: Marienfelde wird zum neuen Kompetenzzentrum für Digitalisierung im weltweiten Produktionsnetzwerk von Mercedes-Benz.

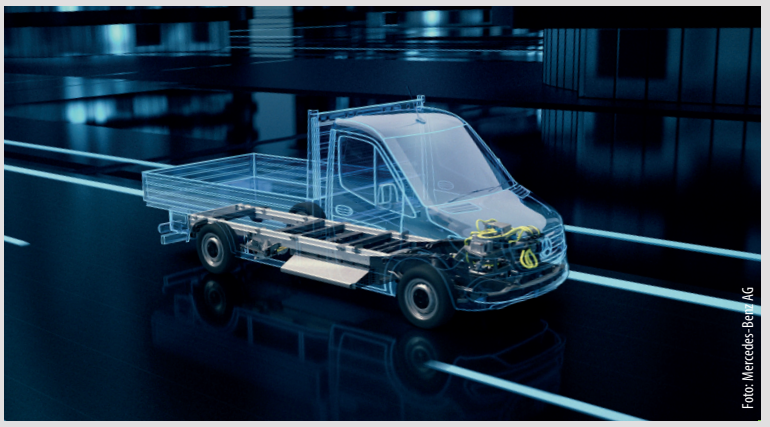
Erfolgsfaktor Effizienz

Die Industrie in der Region führt neue Produkte und Verfahren ein

Mercedes-Benz/Siemens: Die beiden Industrie-Schwergewichte machen das Mercedes-Benz-Werk Berlin der Daimler AG fit für die Zukunft. Das Ziel: Die Automobilproduktion soll hochflexibel, effizienter und nachhaltiger werden. Marienfelde soll dazu zu einem Kompetenzzentrum für Digitalisierung umgebaut werden. Mercedes-Benz-Vorstand Jörg Burzer: „Mercedes-Benz hebt die Digitalisierung im globalen Mercedes-Benz Cars Produktionsnetzwerk auf das nächste Level. Wir treiben gemeinsam mit Siemens die Entwicklung von nachhaltigen Zukunftstechnologien voran – aus Berlin für die ganze Welt." Marienfelde ist der älteste Daimler-Standort im weltweiten Produktionsverbund für Antriebsstränge. Schon 1902 wurden dort Fahrzeuge gefertigt, später Motoren und Antriebskomponenten. Nun entsteht dort der Mercedes-Benz Digital Factory Campus Berlin, der zum technologischen und digitalen Vorreiter im Produktionsnetzwerk von Mercedes-Benz werden soll. Dazu bringt Siemens umfassendes Know-how in den Bereichen Automatisierung, industrielle Software und intelligente Infrastruktur ein.

Siemens-Vorstand Cedrik Neike erklärt: „Gemeinsam wollen wir den nächsten großen Schritt hin zu einer nachhaltigen und noch wettbewerbsfähigeren Automobilproduktion unternehmen. Dafür setzen beide Partner auf durchgängige digitale Technologien, um Technik, Nachhaltigkeit und neue Arbeitswelten enger als je zuvor miteinander zu verbinden."

Mercedes-Benz-Werk Ludwigsfelde: Im Februar wurde das dreißigste Jubiläum des Standortes unter der Daimler-Ägide gefeiert. Jetzt meldet das Unternehmen einen weiteren Meilenstein: Auch die vollelektrische Version des Sprinter wird in Ludwigsfelde vom Band rollen. Weitere Produktionsstandorte sind Düsseldorf und Charleston (USA). Die Produktion startet im zweiten Halbjahr 2023. Die elektrisch angetriebenen Vans werden dann auf der Basis der neuen Electric Versatility Platform aufgebaut, die viele unterschiedliche Aufbauformen ermöglicht: vom Kastenwagen über Krankenwagen oder Reisemobil bis zum Kühltransporter. Marcus Breitschwerdt, Leiter Mercedes-Benz Vans, sagt: „Die Zukunft der Mobilität ist auch im Transportsektor insbesondere auf der letzten Meile elektrisch. Unser Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge wächst daher stetig." Mercedes-Benz lässt sich die nächste Generation des eSprinter insgesamt rund 350 Millionen Euro kosten. Jeweils rund 50 Millionen Euro fließen in die drei Produktionsstandorte. Die nötigen Umbauten und Qualifizierungsmaßnahmen für das Personal sind bereits in Vorbereitung. Ab 2022 sollen alle Pkw- und Van-Werke von Mercedes weltweit CO_2-neutral produzieren.



Flotte Vielfalt: Mit drei Batterie- und zahlreichen Aufbauvarianten soll der vollelektrische Sprinter allen Kundenwünschen gerecht werden und die steigende Nachfrage nach emissionsfreien Vans bedienen.

Ensemble aus Alt und Neu: Der Eingang zur neuen Siemensstadt kombiniert historische, denkmalgeschützte Bestandsgebäude mit einem 60 Meter hohen Holzhybrid-Hochhaus, grünen Dachterrassen und einem weiten Atrium.

Siemensstadt²: Auf dem mehr als 70 Hektar großen Industrieareal entsteht bis 2030 ein „Reallabor zur Zukunft von Arbeit und Wohnen". Bis zu 600 Millionen Euro lässt Siemens sich das Projekt kosten. Nie hat der Konzern mehr Geld in ein einzelnes Vorhaben investiert. Bislang wurde das Großprojekt unter dem Arbeitstitel „Siemensstadt 2.0" vorangetrieben. Bei einer öffentlichen Abstimmung Anfang des Jahres kam nun der Vorschlag „Siemensstadt²" auf den ersten Platz. 7.500 Berlinerinnen und Berliner hatten sich an dem Namens-Voting beteiligt. Siemens-Vorstand Cedrik Neike erklärte: „In der Siemensstadt² wollen wir einen Platz für Begegnung und Austausch schaffen." Der neue Name werde „Siemensstadt Square" ausgesprochen und stehe für einen Treffpunkt, an dem Menschen zusammenkommen – zum Leben, Wohnen und Arbeiten. Gleichzeitig weise der Name auf den neu entstehenden, zentralen Platz hin, das Herz der neuen Siemensstadt. Als Vorbild für zeitgemäße, nachhaltige Stadtentwicklung wurde Siemensstadt² bereits national und international ausgezeichnet – mit Vorzertifikaten in der jeweils höchsten Stufe in Platin. Ein Ende 2020 abgeschlossener Hochbauwettbewerb zeigt, wie das Areal einmal aussehen wird. Berlins Senatsbaudirektorin Regula Lüscher bezeichnete den Gewinnerentwurf des Architekturbüros als „wichtiges Statement für die Gesamtentwicklung der Siemensstadt, da er Maßstäbe für die architektonische Qualität und die Themen der Nachhaltigkeit, wie Holzbau, Einsatz von Photovoltaik und innovative energetische Konzepte setzt".

Tesla: Schon im Juli 2021 sollten ursprünglich die allerersten Teslas „Made in Germany" aus der Gigafactory Berlin-Brandenburg rollen. Doch daraus wird nichts. Denn der US-amerikanische Autobauer hat kürzlich bekanntgegeben, in Grünheide nicht nur ein Werk für Elektroautos errichten zu wollen. Nun soll dort auch die größte Batteriefabrik der Welt entstehen. Geplant ist eine Mitarbeiterzahl von 1.000, die dort jährlich bis zu 100, später sogar bis zu 250 Gigawattstunden in Batterien packen soll. Für ein Vorhaben dieser Größenordnung muss nun der Bauantrag angepasst werden. Tesla hat die Behörden entsprechend informiert. Der genaue Umfang der Veränderungen gegenüber den ursprünglichen Planungen ist noch unklar. Doch das zuständige Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg erwartet bereits, dass die Unterlagen für den Bau erneut öffentlich ausgelegt werden müssen. Weitere Einsprüche wären dann sehr wahrscheinlich. Einige Umweltverbände und Anwohner befürchten, dass sich das Großprojekt negativ auf den Wasserhaushalt und auf die Tierwelt in Grünheide auswirken könnte.

Unabhängig davon ist „Giga Berlin", wie Konzernchef Elon Musk das Projekt nennt, insgesamt bis heute noch nicht vollständig genehmigt. Der US-Autobauer arbeitet weiterhin ausschließlich mit Teil- und Ausnahmegenehmigungen und auf eigenes Risiko. In den Medien wurde darüber spekuliert, dass die ersten Elektroautos aus Grünheide jetzt voraussichtlich erst im Januar 2022 fertiggestellt werden können.

Rettung von der Roten Insel

Impfen ist das Entscheidende beim Kampf gegen Corona. Eine wichtige Rolle spielt dabei der Familienbetrieb Ambeg aus Berlin-Schöneberg

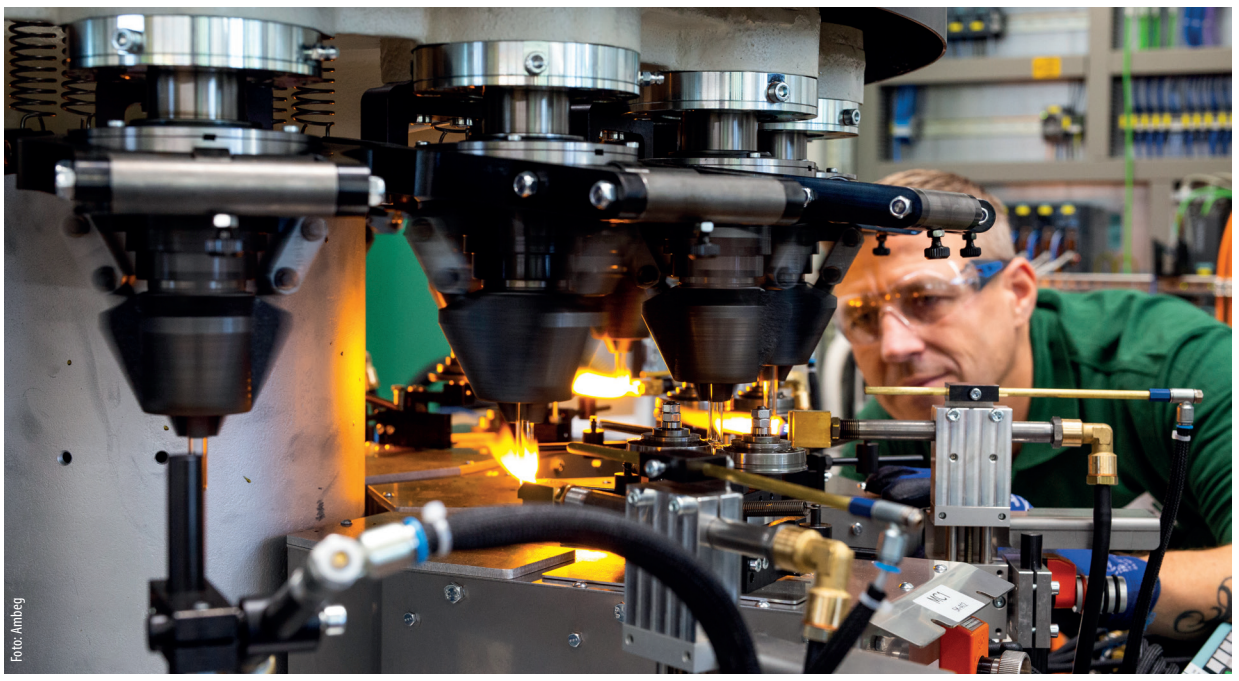


Foto: Ambeg

Ohne Maschine kein Impfstoff: Als einziger deutscher Hersteller baut Ambeg Maschinen, die Ampullen, Spritzen und Fläschchen aus Glas produzieren.

Auf der Roten Insel in Berlin-Schöneberg haben sie schon oft Pläne geschmiedet, um die Welt zu retten, vermeintliche oder tatsächliche Übel zu überwinden. Jetzt klappt es endlich – aber anders, als es sich Linksbewegte erträumt haben. Das Corona-Virus wird besiegt, und ein Unternehmen, das in dem einstigen Arbeiterkiez zu Hause ist, spielt dabei eine wichtige Rolle.

Entscheidend beim Kampf gegen COVID-19 sind die Impfstoffe von AstraZeneca oder Biontech. Sie müssen ihren Weg in Praxen und Impfzentren finden, abgefüllt in Fläschchen, Fertigspritzen und Ampullen aus Glas. Hier kommt die Ambeg Dr. J. Dichter GmbH ins Spiel. Seit 95 Jahren baut das Unternehmen in Schöneberg Maschinen, die Packmittel für Medikamente produzieren. 94 Jahre der Ambeg-Geschichte verliefen bewegt, aber wirtschaftlich gesehen weitgehend unauffällig. „Dann kam Corona", berichtet Firmenchef Andreas Dichter. „Seitdem ist alles anders."

Foto: Ambeg

Made in Berlin. Diese Maschine mit der Bezeichnung RP16 kann bis zu 3.000 Glasfläschchen pro Stunde herstellen, bedrucken und verpacken.

Vor der Pandemie baute Ambeg zwischen 20 und 50 Maschinen pro Jahr. 2021 hat sich die Zahl der Bestellungen glatt verdoppelt. Die Kunden von Ambeg sind große Packmittel-Hersteller, die ihrerseits mit den Ambeg-Maschinen produzierte Pharmaglas-Produkte an die Impfstoff-Hersteller liefern. Dabei sind Stückzahlen im dreistelligen Millionenbereich keine Seltenheit, Vakzine sind der Goldstaub der Gegenwart. Doch ohne sterile und stabile Packmittel nutzt der beste Impfstoff nichts. Maschinenbauer wie Ambeg lassen sich in Europa an einer Hand abzählen, in Deutschland ist Ambeg der einzige Hersteller auf diesem Markt.

Bislang beschäftigte der Betrieb um die 80 Männer und Frauen, heute sind es 120, Tendenz steigend. Das plötzliche Wachstum war für einen Mittelständler gar nicht so leicht zu stemmen. „Glücklicherweise konnten wir eine Reihe von Fachkräften von anderen Firmen übernehmen, die Stellen abbauen mussten", berichtet Antje Dichter, die das Unternehmen zusammen mit ihrem Mann führt und sich um das Personal kümmert. „Sonst wäre es schwierig geworden."

Andreas Dichter, gelernter Maschinenbau-Ingenieur, hat das Unternehmen 2003 von seinem Vater übernommen. Ihn und seine Frau, eine gelernte Ingenieurin für Werkstoffwissenschaften, lässt der plötzliche Erfolg äußerlich ungerührt. Sie arbeiten einfach weiter. Die Firma erfordert ihre volle Aufmerksamkeit, auch wegen der Pandemie. Mittlerweile ist es am Standort recht eng geworden. „Wir hätten gerne einige an unser Grundstück angrenzende Flächen übernommen. Das hat aber leider nicht geklappt", berichtet Antje Dichter. Nun haben sie eine Halle in Köpenick angemietet, dort werden die fertig produzierten Anlagen zusammengebaut, probeweise in Betrieb genommen und für die Auslieferung an die Kunden vorbereitet.

„Automatische Maschinen zur Bearbeitung des Glases" – dafür steht die Abkürzung Ambeg. Die Maschinen, die am Stammsitz auf drei Etagen entstehen, tragen so nüchterne Bezeichnungen wie RP16, FS18 oder KM28. Einige sind so lang wie ein Lieferwagen, andere so lang wie ein Sattelschlepper, aber weitaus filigraner konstruiert. Die einen stellen Spritzen her, die anderen Fläschchen. Doch alle arbeiten nach einem ähnlichen Prinzip, erklärt Andreas Dichter: Sie erwärmen Röhrenglas, das Ausgangsmaterial, formen es um, lassen es erkalten, bedrucken und verpacken es schließlich. Eine Maschine zur Produktion von Glasfläschchen für Vakzine schafft mehr als 3.000 Stück in einer Stunde. Der Bau von der ersten bis zur letzten Schraube dauert bei Ambeg rund drei Monate.

Das Ambeg-Portfolio besteht aus einem guten Dutzend Maschinen. Auf Wunsch konstruiert das Unternehmen auch Spezialmaschinen, etwa zur Produktion von Erlenmeyer-Kolben oder von Christbaumkugeln. 4.000 Maschinen haben seit der Gründung des Betriebs den Werkshof verlassen.

Und wie schaut die Geschäftsleitung auf die Pandemie, die dem Unternehmen so viel Arbeit beschert, aber das Land weitgehend lahmlegt? „In Deutschland haben wir die besten Voraussetzungen, die Impfstoffproduktion voranzubringen", sagt Andreas Dichter. Hierzulande seien alle Kompetenzen für die Wertschöpfungskette vorhanden – die Packmittel-Produktion sowieso, aber auch Impfstoff-Forschung und -Produktion. „Man müsste alle Beteiligten an einen Tisch bringen, um das Tempo zu erhöhen", findet er. „Andere Länder sind da konsequenter."

Foto: Ambeg

„Seit Corona ist alles anders." Andreas (l.) und Antje Dichter führen das Unternehmen in dritter Generation, Matthias Rau (r.) kümmert sich um den Vertrieb in alle Welt.

Termine

1. Juni: Wo und wie lässt sich in der Produktion Kohlendioxid einsparen? Darum geht es beim M+E-Netzwerk Energiewende mit vielen Praxisbeispielen für Unternehmen.

2. Juni: Die Konferenz Berlin Urban Tech Summit richtet ihre Scheinwerfer auf die Zukunft von Tegel. „Die Stadt der Zukunft am Beispiel der Urban Tech Republic" lautet das Thema. Alle Details finden sich unter www.berlinurbantech.com.

21.–23. Juni: 2021 ist ein Jahr der Entscheidungen. Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) erklärt auf dem Tag der Deutschen Industrie in Berlin seine Sicht auf die Dinge vor den richtungweisenden Wahlen.

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-online.de · Internet: www.vme-online.de

Verantwortlich im Sinne des Presserechts:
Carsten Brönstrup

Text und Redaktion:
Carsten Brönstrup, Oliver Panne

Gestaltung und Produktion:
IW Medien, Köln · Berlin

Druck:
Druckerei Kopp GmbH & Co. KG, Köln

Verband der Metall- und Elektroindustrie Berlin-Brandenburg

VME

MIX Papier aus verantwortungsvollen Quellen FSC® C022478 FSC www.fsc.org

bvdm. klimaneutral gedruckt www.klima-druck.de ID-Nr. 21102429