

Aktuelles aus der Metall- und Elektroindustrie
in Berlin und Brandenburg



Knackpunkt Arbeitszeit: Für die Betriebe der Metall- und Elektroindustrie im Ostteil Berlins und in Brandenburg gibt es endlich eine Lösung. Den Firmen ermöglicht sie künftig mehr Flexibilität bei der Organisation – und die Möglichkeit, wichtige Details mit der Arbeitnehmerseite auf Unternehmensebene zu regeln.

Bahn frei für betriebliche Lösungen

Ende eines langen Streits: Die Angleichung der Arbeitsbedingungen regeln nun die Betriebsparteien. Für höhere Kosten ist eine Kompensation möglich

In der jahrelangen Debatte über die Arbeitsbedingungen der Metall- und Elektroindustrie in den neuen Bundesländern gibt es endlich eine Lösung. Arbeitgeber und Arbeitnehmer können über die wöchentliche Arbeitszeit künftig auf Betriebsebene miteinander verhandeln. Darauf haben sich der VME und sein Schwesterverband VSME aus Sachsen mit der IG Metall für Berlin, Brandenburg und Sachsen geeinigt. Vor diesem Kompromiss hatte es jahrelange Bemühungen um eine Einigung in dieser umstrittenen Frage gegeben. Eine Lösung war aber immer wieder an den unterschiedlichen Vorstellungen beider Seiten gescheitert.

„Das ist ein echter Durchbruch“, freute sich VME-Verhandlungsführer Stefan Moschko nach der Einigung mit der Gewerkschaft. „Damit befrieden wir einen lange und intensiv geführten Konflikt. Unsere Firmen und die Beschäftigten können jetzt die für sie beste Lösung vereinbaren. Zudem erhalten beide Seiten wertvolle Planungssicherheit.“



„Ein echter Durchbruch“: VME-Verhandlungsführer Stefan Moschko.

Gemäß der Vereinbarung sind freiwillige betriebliche Lösungen zur Arbeitszeit im Ostteil Berlins und in Brandenburg ab dem 1. Januar 2022 möglich. Die Betriebsparteien können sich auf eine Kompensation der entstehenden Kosten einigen. Zudem gibt es mit dem neuen Tarifvertrag weitere dauerhafte Möglichkeiten zur weiteren Flexibilisierung der Arbeitszeit. Damit sind vielfältige betriebliche Lösungen möglich.

Immer wieder hatte es Forderungen nach einer Angleichung gegeben. 2018 hatte der VME das Thema mit einem eigenen Vorschlag adressiert. Daraufhin fand ein Gesprächsprozess unter der Führung

des Dachverbands Gesamtmetall statt, der aber bis Ende 2019 zu keinem Ergebnis geführt hatte. In der jüngsten Tarifrunde hatte die Gewerkschaft die Frage wieder adressiert, war mit ihren Forderungen bei den Arbeitgebern aber auf Widerstand gestoßen.

Die Unternehmen sorgten sich insbesondere um ihre Wettbewerbsfähigkeit. Insbesondere aus diesem Grund hatte es bis Ende Mai gedauert, bis sich die Tarifparteien auf eine Übernahme des Pilotabschlusses aus Nordrhein-Westfalen einigen konnten. Beide Seiten vereinbarten schließlich, nach der Tarifrunde noch einmal gesondert über die Frage zu sprechen.

Zufrieden äußerte sich VME-Verhandlungsführer Moschko vor allem darüber, dass Arbeitgeber und Gewerkschaft eine Lösung im Rahmen des Flächentarifvertrags gefunden haben. „Die Einigung zeigt, dass auch in der Fläche genügend Flexibilität möglich ist, wenn sich beide Seiten dazu bekennen.“ Zugleich werde der Flächentarifvertrag gestärkt, befand er. „Nur wenn die Betriebe genügend Spielraum für die Gestaltung ihrer Arbeitsbedingungen haben, können sie auf Dauer erfolgreich sein.“

Gesamtmetall-Präsident Dr. Stefan Wolf verglich das Verhandlungsergebnis mit einer „Quadratur des Kreises“ und zeigte sich ebenfalls zufrieden. „Die nun gefundene Lösung zeigt wieder einmal, dass die Tarifvertragsparteien in der Lage sind, Antworten auf komplexe Themen zu finden“, sagte er. Dies werde auch die Tarifbindung in den östlichen Bundesländern stärken. „Auch wenn es wahrlich kein leichter Weg dahin war, hat sich die Mühe wirklich gelohnt.“

Strom darf nicht noch teurer werden



Dr. Frank Büchner
VME-Vorstandsvorsitzender

Corona geht zu Ende – doch eine andere Sorge treibt die Industrie um: der immer weiter steigende Strompreis. Aktuell bewegt er sich an der Strombörse auf einem Zwölf-Jahres-Hoch. Getrieben wird der Preis vor allem von der Verteuerung der CO₂-Zertifikate und der immer noch hohen EEG-Umlage.

Für viele Betriebe, auch für die der Metall- und Elektroindustrie, ist das eine enorme Belastung. Stromkosten sind für ein Industrieland ein wichtiger Standortfaktor. Für Großverbraucher, auch aus dem Mittelstand, fällt die Stromrechnung für 2021 möglicherweise um einige Hunderttausend Euro höher aus als im vergangenen Jahr. Vor allem für Firmen ohne langfristige Strom-Lieferverträge.

Entspannung ist derzeit nicht in Sicht. Viele Atomkraftwerke sind bereits abgeschaltet, Kohle- und Gaskraftwerke vom Netz gegangen. Damit die Kapazitäten zur Stromproduktion nicht knapp werden, müssen erneuerbare Energien und die dafür nötigen Netze ausgebaut werden. Das kostet Geld und treibt die Strompreise weiter.

Zudem wird der Energiebedarf in den kommenden Jahren noch weiter steigen. Die Elektrifizierung etwa des Verkehrs und die Erzeugung von Wasserstoff erfordern riesige Mengen an zusätzlichem grünem Strom. Die Politik muss sich rasch etwas einfallen lassen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen nicht zu gefährden und gleichzeitig ihre Klimaziele zu erreichen. Eines ist klar: Die Abwanderung nicht nur der energieintensiven Betriebe ins Ausland würde der deutschen Wirtschaft und dem Klima gleichermaßen schaden. Wir brauchen eine Lösung, die einerseits der Industrie eine Zukunft gibt und andererseits den Klimaschutz entscheidend voranbringt.

Wahljahr Seite 2

Wie in Berlin und Bund im Superwahljahr die Weichen gestellt werden müssen

wandelbar Seite 3

Was die jüngste Neuentwicklung von BMW Motorrad für urbane Mobilität so alles auf dem Kasten hat

wagemutig Seite 3

Warum Investoren Millionen für Innovationen von Start-ups in der Hauptstadtregion spendieren

wacker Seite 4

Wie Mercedes-Benz in Ludwigsfelde mit dem eSprinter auf die steigende Nachfrage nach Elektromobilität setzt



Foto: Christian Schwiier – Adobe

Für einen starken Standort

Im Superwahljahr 2021 werden Weichen gestellt – bei den Wahlen zum Abgeordnetenhaus in Berlin und zum Bundestag. Die Metall- und Elektroindustrie, das Herz der Wirtschaft, braucht Entscheidungen für mehr Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit. Nicht erst die Pandemie hat Defizite des Standortes aufgezeigt. Seit Jahren plagen Strukturprobleme die Unternehmen, bremsen Dynamik und Innovationen. Wer Verantwortung übernimmt, muss eine lange Aufgabenliste abarbeiten.



Foto: Pixabay/Wikimedia Images

Rotes Rathaus: Die Metall- und Elektroindustrie setzt auf einen intensiven Dialog mit der nächsten Regierungschefin oder dem nächsten Regierungschef.

Berlin: Viel Potenzial – und viele Baustellen

Die Industrie der Hauptstadt ist im Aufbruch. Doch in den vergangenen Jahren ist vieles liegen geblieben

Die Hauptstadt hat viel Potenzial beim Wandel hin zur digitalen Industrie. Doch die Wirtschaft sorgt sich um das Angebot an **Fachkräften**. Die Leistungen der Schulabgänger lassen deutlich zu wünschen übrig, Lehrstellen bleiben unbesetzt. Der neue Senat muss die Qualifikation der Lehrkräfte verbessern und mehr für die Berufsorientierung tun. Bei der Digital-Ausstattung der Schulen ist der Nachholbedarf groß.

Eng mit dem Fachkräfte-Angebot verbunden ist das Thema **Wohnen**. Die Stadt braucht schneller mehr

bezahlbaren Wohnraum. Ein einfacheres Baurecht und zusätzliche Bauflächen helfen dabei. Eingriffe wie Enteignungen dagegen lösen das Problem nicht.

Wichtig für den Erfolg der Industrie ist eine moderne **Infrastruktur**, sowohl für die Digitalisierung als auch für den Verkehr. Der Gigabit-Ausbau der Industriestandorte braucht mehr Tempo, ebenso die Sanierung der vielen maroden Straßen und Brücken. Beim Neubau stehen die Tangentialverbindung Ost und der Weiterbau der Autobahn A100 im Fokus.

Auch in der **Verwaltung** ist viel zu tun. Die Firmen wünschen sich mehr Service, mehr Tempo sowie schnellere Planungen und Genehmigungen.

Ganz oben steht für die Metall- und Elektroindustrie eine engere Verzahnung mit dem Nachbarland **Brandenburg**. Das gilt etwa für Ansiedlungen, aber auch für eine länderübergreifende Fachkräfte- und Ausbildungsstrategie. Die Stärken Berlins, etwa als Start-up-Hauptstadt oder als Zentrum der Wissenschaft, könnten auf diese Weise noch besser zur Geltung kommen.

Bund: Gestalten statt verwalten

Damit Deutschland stark bleibt, braucht es mutige Reformen bei Energie, Steuern und in der Sozialpolitik

Auf die neue Bundesregierung warten große Aufgaben. Etwa im Bereich **Klima und Energie**: Die Industrie braucht mehr grünen Strom, zugleich müssen die Strompreise bezahlbar bleiben. Das Ziel ist, die ehrgeizigen CO₂-Ziele in praktische Politik zu übersetzen.

Das Ziel muss es sein, vor allem private Investitionen in Deutschland wieder attraktiver zu machen. Das

Steuerrecht ist ein Hebel dazu – mit reduzierten Steuersätzen, aber auch mit verbesserten Sonderabschreibungen für Investitionen in Digitalisierung, mit einer steuerlichen Forschungsförderung oder dem Ausbau der Verlustverrechnung.

Daneben sind höhere öffentliche **Investitionen** unausweichlich. Bei der digitalen Infrastruktur etwa

hinkt Deutschland international hinterher. Für eine führende Industrienation ist das nicht akzeptabel.

Ein wichtiges Handlungsfeld ist die Zukunft der **Sozialversicherung**. Nötig sind strukturelle Reformen, bei der Rente ebenso wie bei Pflege, Gesundheit oder Arbeitslosenversicherung, damit die Lohnsatzkosten unter der 40-Prozent-Schwelle bleiben.



Foto: Pixabay/Wikimedia Images

Bundestag: Nach dem Krisenmanagement in der Pandemie geht es jetzt darum, die Rahmenbedingungen für die Betriebe wieder deutlich zu verbessern.

Termine

18. August: Wie lässt sich 5G in Städten nutzen? Darum geht es beim zweitägigen 5G-Anwenderforum, das die Forschungsfabrik Mikroelektronik erstmals mit dem Fraunhofer Leistungszentrum Digitale Vernetzung und dem Land Berlin organisiert.

22. September: Über die neuesten Entwicklungen in der E-Mobilität informiert die zweitägige Intercharge Network Conference 2021.

29. September: Der Mittelständische Metalltag in Schwedt/Oder diskutiert über Digitalisierung, Automatisierung und Energiewende und ihre Auswirkungen auf die Metallbranche.

Neues aus Industrie und Digitalwirtschaft



Gruß aus der Zukunft: Wie der CE 04 sollen künftig alle neuen Motorräder, die BMW für urbane Mobilität plant, rein elektrisch durch Stadt und Land flitzen.

In der Cloud und auch auf Erden

Junge und etablierte Unternehmen stellen sich für die Zukunft auf

BMW Motorrad: In 2,6 Sekunden von 0 auf 50 km/h. Und das lautlos, vollelektrisch und emissionsfrei. Der neue BMW CE 04 lässt viele andere Fahrzeuge nicht nur beim „Ampelstart“ spielend hinter sich. Auch mit seinem mutigen Design fährt der Scooter ganz weit vorne. Nichts weniger als ein „Fortbewegungs- und Kommunikationsmittel“ wollte BMW mit dem Roller schaffen. Der Motor ist bis zu 42 PS stark und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. So kann man in der Innenstadt und auf Schnellstraßen und Autobahnabschnitten jederzeit locker mithalten. Im Unterboden sitzt die

Flachspeicher-Batterie mit rund 130 Kilometer Reichweite. Bei der Entwicklung des Akkus nutzte BMW Motorrad Synergieeffekte zu BMW Automobile. Wie bei BMW iX und BMW i4 kommt im neuen BMW CE 04 ein mit Grünstrom gefertigtes Lithium-Ionen-Speichermodul zum Einsatz. Eine völlig entleerte Batterie ist nach 4 Stunden und 20 Minuten wieder voll, mit Schnellladegerät nach 1 Stunde und 40 Minuten. Auch „kommunikativ“ ist der Scooter sehr gut ausgestattet: Das serienmäßige 10,25 Zoll große TFT-Farb-Display bietet interaktive Kartennavigation und zeigt Bordcomputer, Smartphone-Telefonate

oder Media an. Über die BMW Motorrad Connected App werden alle Updates einfach drahtlos übertragen. Zum gelungenen Gesamtauftritt gehört auch das eigens für den Scooter geschaffene funktionale und gleichzeitig modische Fahrer-Outfit.

MTU Maintenance Berlin-Brandenburg: Die Triebwerks-Experten aus Ludwigsfelde feierten im Juni ihr 30-jähriges Jubiläum. Seit 1991 entwickelte sich das Unternehmen zu einem weltweit führenden Anbieter für die Instandhaltung und Überholung von Triebwerken für Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge, Businessjets und Hubschrauber. Ludwigsfelde wurde zu einem leistungsfähigen Kompetenzzentrum für die Instandhaltung von Industriegasturbinen und Serienabnahmetests des militärischen TP400-D6-Triebwerks ausgebaut. Über 300 Millionen Euro hat MTU seit 1991 in den Standort investiert, 50 Millionen davon im Jahr 2021. In den vergangenen fünf Jahren hat die MTU Maintenance Berlin-Brandenburg mit ihren rund 850 Beschäftigten über 400 Kunden betreut. Brandenburgs Ministerpräsident Dietmar Woidke erklärte in seinem Grußwort: „Das Unternehmen ist für den Erfolg unseres Landes als Luftfahrt-Standort in Deutschland unverzichtbar. MTU und Brandenburg passen zusammen.“



Runde Sache: Ministerpräsident Woidke und Wirtschaftsminister Steinbach freuen sich mit MTU Maintenance.



An der Spitze des Einhorns: Erik Muttersbach, Michael Wax und Michael Ardel (von links nach rechts) haben weitere 240 Millionen Dollar eingesammelt. Damit wollen sie die internationale Präsenz von Forto nun weiter ausbauen.

Forto: Lieferketten sind komplex und verletzlich. Umso mehr, wenn sie sich um die ganze Welt spannen. Das zeigt die aktuelle Corona-Krise, in der Mikrochips schlagartig zur Mangelware wurden und die Automobilproduktion ins Stocken geriet. Lieferketten besser steuern – dabei hilft das Berliner Start-up Forto seinen Kunden. Mithilfe von Datenanalytik und Prozessautomatisierung digitalisiert und vereinfacht die zentralisierte Forto-Plattform komplexe Logistik-Abläufe. Die Lieferung von Waren und Dienstleistungen vom Hersteller bis zum Endkunden wird dadurch effizienter, kostengünstiger und transparenter. Bei Investoren kommt diese Geschäftsidee gut an: Erst kürzlich hat Forto in einer neuen Finanzierungsrunde 240 Millionen Dollar erhalten. Neben dem japanischen Tech-Investor Softbank Citi beteiligten sich Citi Ventures, G Squared und weitere Geldgeber. Forto wird nun mit 1,2 Milliarden Dollar bewertet und ist damit der jüngste Neuzugang im exklusiven Zirkel deutscher „Einhörner“. Das sind Start-ups, die mit über einer Milliarde Dollar bewertet werden. Aktuell beschäftigt Forto mehr als 550 Mitarbeiter an elf Standorten in Europa und Asien.

shyftplan: Das Berliner Start-up erhält ebenfalls frisches Kapital für seine Cloud-basierten Personalmanagement-Lösungen. Sieben Millionen Euro stellen Investoren wie DIVC, Coparion, UVC und Senovo

bereit. shyftplan will damit seinen Großkundenbereich ausbauen und zum führenden Cloud-Anbieter für automatisiertes Workforce-Management aufsteigen. Die Software von shyftplan ermöglicht es, automatisiert Dienstpläne zu erstellen, Abwesenheiten zu koordinieren, Ersatz bei Ausfällen zu finden und Arbeitszeiten zu erfassen. Alles in Echtzeit. So lässt sich der Personaleinsatz flexibler und genauer an bestimmte Produktionserfordernisse anpassen. Das spart Kosten und erhöht die Zufriedenheit der Belegschaft. shyftplan sieht sich auf einem guten Weg: Nach Angaben des Start-ups arbeiten inzwischen über 600 Unternehmen in 29 Ländern mit shyftplan. Der Umsatz im Großkundengeschäft konnte im Jahr 2020 verdoppelt werden.



Gegen die Zettelwirtschaft: Dank der Cloud lässt sich Personal auch unterwegs ganz einfach digitalisiert und automatisiert planen.

Science & Startups: Im Bereich der Künstlichen Intelligenz (KI) sollen deutlich mehr Start-ups entstehen. Das ist das Ziel eines bundesweiten Modellvorhabens der Initiative „Science & Startups“. Dafür hat das Bundes-

wirtschaftsministerium nun 6,85 Millionen Euro bewilligt. Mit dem Geld soll das Start-up-Ökosystem im KI-Bereich deutlich ausgebaut werden. Gründungspotenziale in der Forschung sollen frühzeitig erkannt und die Machbarkeitsphase gezielt beschleunigt werden. Dafür wird ein Accelerator-Programm am neuen Artificial Intelligence Campus Berlin ins Leben gerufen. Industriepartner sollen in allen Innovations-Phasen eingebunden werden. Außerdem wird eine eigene KI Academy für Startups und Stakeholder aufgebaut. Mit Dr. Tina Klüwer leitet eine promovierte Computerlinguistin das Modellvorhaben. Klüwer engagiert sich schon lange für die Förderung von KI und KI-Startups in Deutschland und Europa. Sie war unter anderem Sachverständige der Enquetekommission für Künstliche Intelligenz des Bundestages. In „Science & Startups“ haben sich die Gründungsservices der Berlin University Alliance zusammengeschlossen. Dazu gehören die Freie Universität, die Humboldt-Universität, die Technische Universität und die Charité – Universitätsmedizin Berlin.



KI soll Fliegen: An den Unis schlummern gute Ideen, die jetzt viel häufiger zu funktionierenden Geschäftsmodellen werden sollen.

Ludwigsfelde liefert

Das Mercedes-Benz-Werk rechnet mit einer steigenden Nachfrage nach Sprintern mit Elektroantrieb – und will ab 2022 klimaneutral produzieren



Foto: Mercedes-Benz AG

Volle Ladung: Die offene Variante des Sprinters ist die Basis für Varianten wie Reisemobile, Krankenwagen oder Kühltransporter. Darauf ist das Werk Ludwigsfelde spezialisiert.

Mit Wandel kennen sie sich aus in Ludwigsfelde. Roller, Motoren für Flugzeuge und für Rennboote sind über die Jahrzehnte an dem Standort südlich von Berlin schon entstanden. Im Jahr 1990 musste das Nutzfahrzeuge-Werk den Umstieg von veralteten DDR-Fabrikaten zu modernen Mercedes-Benz-Lastwagen stemmen. Jetzt steht wieder eine Zeitenwende an – der allmähliche Abschied vom Verbrennungsmotor und der Start ins Zeitalter der Elektromobilität. „Wir gehen davon aus, dass es nur eine Frage der Zeit ist, bis die Nachfrage nach elektrischen Transportern überwiegt“, sagte Dr. Markus Keicher, der Leiter des Mercedes-Benz-Werks Ludwigsfelde, im Gespräch mit dem M+E-Report. „Daher baut Mercedes-Benz Vans die Kapazitäten zum Bau der elektrischen Modelle unter anderem hier am Standort auf.“

Der Sprinter

Ludwigsfelde ist auf große Transporter spezialisiert. Seit 2006 läuft hier der Sprinter vom Band. Rund 2.000 Menschen produzieren ihn dort, damit ist der Standort einer der größten industriellen Arbeitgeber in Brandenburg. In mehr als 130 Ländern fährt der Sprinter heute, seit seiner Einführung wurden bereits 3,6 Millionen Exemplare gebaut. Neben Ludwigsfelde bauen auch die Mercedes-Benz-Werke Düsseldorf und Charleston/South Carolina den Sprinter.

Gerade im innerstädtischen Lieferverkehr werde das emissionsfreie Fahren immer wichtiger. „Die Zukunft des Verkehrs, besonders im städtischen Bereich und im Lieferverkehr, ist elektrisch“, urteilte der Werkleiter. Die nächste Version des Sprinters wird es darum auch mit elektrischem Antrieb geben. 2023 soll die Serienproduktion des neuen Modells auf Basis der Electric Versatility Platform starten. Dafür will das Unternehmen 50 Millionen Euro investieren. Auf demselben Band wird auch die konventionell angetriebene Variante des Transporters hergestellt. „Das gibt uns eine maximale Flexibilität in der Produktion und wir können sehr genau auf die Marktanforderungen reagieren“, erklärte Dr. Keicher zur Begründung.

Nicht nur die Fahrzeuge selbst, auch ihre Herstellung soll in Zukunft ohne Kohlendioxid-Ausstoß auskommen, plant das Unternehmen. „Wir werden schon 2022 vollkommen CO₂-neutral produzieren und weiter an den unterschiedlichsten Themen arbeiten“, versicherte Dr. Keicher gegenüber dem M+E-Report. „Nachhaltigkeit ist ein Grundprinzip für unser Unternehmen und fester Bestandteil unserer Strategie.“

Sparen beim Licht und beim Lackieren

Zum Einsatz kommt deshalb ab dem kommenden Jahr im Werk nur noch Grünstrom. In den vergangenen Jahren habe Mercedes-Benz weitere Maßnahmen ergriffen, um CO₂ einzusparen, sagte der Werks-

chef. Als Beispiel nannte er den Einsatz von LED-Licht bei der Hallenbeleuchtung, was „riesige Mengen an Strom“ spare. Auch die Umstellung der Lackieranlage helfe der Umwelt, heute brauche man wesentlich weniger Wasser und Lacke in dem Werk.

In wirtschaftlicher Hinsicht geht es den Ludwigsfeldern aktuell so gut wie lange nicht. Die Corona-Krise hat die Produktion im Frühjahr 2020 nur für kurze Zeit gestoppt. Auch als Folge der Pandemie sind die Sprinter stark nachgefragt. Dr. Keicher nannte als Grund vor allem die Beliebtheit des offenen Baumusters des Sprinter, das als Grundfahrzeug für verschiedene Aufbauvarianten gerade jetzt gebraucht werde. „Sei es als Kühltransporter, als Pritsche oder auch als Wohnmobil – die sind momentan ja sehr begehrt.“

Drei Schichten als Dauerlösung

Seit Ostern arbeiten die gut 2.000 Beschäftigten in Ludwigsfelde daher im Drei-Schicht-Betrieb. Dies soll vorerst so bleiben. „Wir gehen davon aus, dass die Nachfrage auch weiterhin hoch bleiben wird und werden daher bis auf weiteres drei Schichten fahren.“

Mehr Elektromobilität und hohe Nachfrage – das hat eine Bedeutung über Mercedes-Benz hinaus. Brandenburgs Wirtschaftsminister Jörg Steinbach (SPD) sieht durch den Strukturwandel das Profil des Lan-



Foto: Daimler AG

Unterm Stern: Dr. Markus Keicher leitet das Werk seit April 2020.

des „deutlich geschärft“. Als Beleg führt er die Pläne für den Elektro-Sprinter, aber auch die Investitionen des Batteriebauers Microvast in Ludwigsfelde oder die Batterie-Aktivitäten von BASF in Schwarzheide an. Und natürlich die Tesla-Ansiedlung in Grünheide. Konkret will Mercedes-Mann Dr. Keicher zur Entscheidung des Wettbewerbers zwar nichts sagen. „Eine Bereicherung“ sei die Ansiedlung eines weiteren Unternehmens aus der Autobranche, findet er. „Was die Region stärkt, ist auch für uns als Unternehmen positiv.“



Foto: Mercedes-Benz AG

In Brandenburg eine Größe: Die Geschichte des Werks Ludwigsfelde geht zurück bis in die 1930er Jahre. Später, in der Zeit als volkseigener Betrieb, liefen dort Lastwagen für den gesamten Ostblock vom Band. 1990 übernahm und modernisierte Daimler-Benz den Standort. Pro Tag verlassen heute rund 200 Sprinter-Modelle die Produktionshallen.

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

