



M+E | REPORT

Aktuelles aus der Metall- und Elektroindustrie in Berlin und Brandenburg

2 | 2026



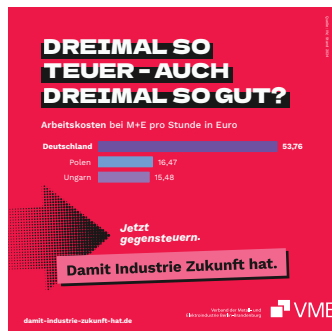
Hohe Kosten, fehlende Aufträge: Ob Autohersteller, Maschinenbauer oder Werkzeugmacher – viele der einstigen Vorzeige-Branchen der deutschen Wirtschaft haben ernste Probleme. Die anstehenden Diskussionen mit der IG Metall werden daher mit Spannung erwartet.

Am Limit – und jetzt?

Die Metall- und Elektroindustrie steht unter Druck wie noch nie. In der Tarifrunde sind Lösungen gefragt, die Investitionen ermöglichen und Beschäftigung sichern.

Zahlen lügen nicht. So schlecht wie heute ging es der Metall- und Elektroindustrie seit dem Bestehen der Bundesrepublik noch nie. 300.000 gut bezahlte Arbeitsplätze sind seit 2019 in der deutschen Leitbranche verschwunden, bislang hält der Trend unvermindert an. Im Durchschnitt sind die Betriebe nur noch zu 79 Prozent ausgelastet.

Seit Jahren bläst der Branche der Wind ins Gesicht. Corona, Kriege in der Ukraine und im Iran, Handelsunbilden, in der Folge dramatisch steigende Kosten für Rohstoffe, Vorprodukte und vor allem für Energie. Hinzu kommen die Transformation und die Digitalisierung in vielen Bereichen – Entwicklungen, die Deutschlands Position auf den Weltmärkten schwächen und zugleich immense Investitionen verlangen. Ganz zu schweigen vom quälenden Reformstau auf der politischen Ebene. All das engt den Spielraum der Industrie empfindlich ein. Die Hoffnungen auf einen Aufschwung in diesem Jahr sind längst wieder zerstoßen.



Jetzt steht auch noch eine Tarifrunde vor der Tür. In der zweiten Oktoberwoche beginnen die Verhandlungen zwischen den Arbeitgebern und der IG Metall – die ersten seit dem Ende der vergangenen Tarifrunde im November 2024. Für die Betriebe bedeutet das Ergebnis eine wichtige Weichenstellung. „Wir müssen alles dafür tun, damit

am Standort Deutschland wieder investiert wird“, sagt der VME-Vorstandsvorsitzende Stefan Moschko. „Das passiert nur, wenn die Unternehmen hier wieder Geld verdienen.“

Das ist der entscheidende Punkt. Aktuell liegen die Abschreibungen der Unternehmen höher als ihre Nettoinvestitionen. Das bedeutet, dass der Kapitalstock mehr und mehr schrumpft. Warum ist das so? Eine Stunde Arbeit in der hiesigen Metall- und Elektroindustrie ist nach Berechnungen des Instituts der deutschen Wirtschaft etwa drei Mal so teuer wie an Standorten in Polen oder in Ungarn. Die deutschen Autohersteller und ihre Zulieferer haben daraus längst ihre Konsequenzen gezogen: Während ihre Fertigungskapazitäten im Ausland stetig zulegen, vor allem in Osteuropa, gehen sie in Deutschland Jahr für Jahr zurück. In anderen Sparten der M+E-Industrie ist es ähnlich.

Der VME und die regionalen Schwesterverbände der Metall- und Elektroindustrie haben deshalb eine Kampagne aufgelegt, die auf die Herausforderungen für die Unternehmen aufmerksam machen soll. „Damit Industrie Zukunft hat“ lautet der Claim, der zunächst auf Social Media und später auf weiteren Kanälen mit Motiven und kurzen Filmen ausgespielt wird. Auffällige Farben und deutliche Texte sollen dafür sorgen, dass die Botschaften bei den Nutzerinnen und Nutzern ankommen.

„Wir wollen frühzeitig und ungeschminkt signalisieren, wie die wirtschaftliche Situation vor der Tarifrunde ist“, erklärt VME-Chef Moschko. „Wir sind stolz auf unsere innovativen Unternehmen und auf die motivierten Beschäftigten. Wenn wir uns aus der schwierigen Situation befreien wollen, müssen wir uns gemeinsam anstrengen und einen Beitrag leisten. Damit die Kosten sinken und sich Investitionen unter dem Strich wieder lohnen – auch in Berlin und Brandenburg.“

Informationen, Kennzahlen und die wichtigsten Fragen & Antworten unter:
damit-industrie-zukunft-hat.de



Knapp daneben ist auch vorbei



Stefan Moschko
VME-Vorstandsvorsitzender

Es ist erstaunlich: Wir erleben die tiefste Wirtschaftskrise seit Bestehen der Bundesrepublik – doch Berlin interessiert sich dafür offenbar nur am Rande. Im Wahlkampf zum Abgeordnetenhaus streiten die meisten Parteien lieber über andere Fragen: Wieviele neue Gesetze braucht es für den Wohnungsmarkt? Soll die riesige Freifläche in Tempelhof durch Wohnungsbau ein bisschen weniger riesig werden? Wo pflanzen wir neue Bäume? Brauchen wir mehr oder weniger Radwege in der Stadt?

Sicher, diese Fragen sind wichtig. Ganz oben müsste aber stehen, wie Berlin wieder zu mehr Wachstum kommt. Bislang hatte die Hauptstadt hier einen Vorsprung gegenüber anderen Regionen. Doch erstens schmilzt dieser, und zweitens waren die Herausforderungen an der Spree immer noch ein bisschen größer als die wirtschaftliche Dynamik.

„Wachstum first“ lautet deshalb die Kernforderung unseres Dachverbands UVB an die Adresse der Politik. Die nächste Regierung muss dafür sorgen, dass sich die Industrie besser entfalten kann, dass die Bürokratie endlich konsequent abgebaut wird und die Kosten für die Betriebe insgesamt sinken. Der aktuelle Senat unter der Führung von Kai Wegner hat hier die richtige Richtung eingeschlagen, vor allem mit der Verwaltungsreform.

Wirtschaftliches Wachstum ist die Grundlage, um die Infrastruktur zu modernisieren, die Bildung zu verbessern und Berlins Schuldenlast abzutragen. Das ist die wichtigste Botschaft bei unseren Gesprächen mit der Politik. Hier bitten wir um Ihre Unterstützung als Entscheiderin oder Entscheider: Sorgen Sie dafür, dass dieses Anliegen Verbreitung findet. Nur dann gibt es die Chance, dass sich nach der Wahl wirklich etwas ändert.

Inhalt

Neues Team | 2

Der VME wählt eine neue Spitze. Henning Brandes wird Verhandlungsführer.

Altes Rezept | 2

Berlins Koalition beschließt die Ausbildungsplatzabgabe – allen Warnungen zum Trotz.

Tradition und Zukunft | 3

Mit Innovationen und Investitionen bereiten sich VME-Betriebe auf die Zukunft vor.

Einstieg und Aufstieg | 3

Der M+E-Infotrack ist wieder auf Tour, um junge Menschen für die Branche zu gewinnen.

Offen für Neues | 4

Wie ZF Getriebe Brandenburg mit dem Wandel im Automobilbau umgeht.

Startaufstellung für die Tarifrunde

Henning Brandes wird neuer Verhandlungsführer des VME – Stefan Moschko bleibt Vorstandsvorsitzender

Die neue VME-Spitze: Hauptgeschäftsführer Alexander Schirp, Vorstandschef Stefan Moschko, Christoph von Waldow, Dr. Ingo Rückert, Norbert Mensing, Gerald Paulig, Henning Brandes (v.l.n.r.).



Ein Menschenalter im Verband

75 Jahre Mitgliedschaft im VME – für diese ausdauernde Treue hat der Verband nun eine Reihe von Unternehmen ausgezeichnet. Immerhin gehören sie dem VME seit dessen Gründung im Jahr 1950 an – damals firmierte er noch als Arbeitgeberverband der Berliner Metallindustrie. Die BMW Niederlassung Berlin, die Mercedes-Benz AG Werk Berlin sowie die Pierburg GmbH Werk Berlin gehören zu den Mitgliedern der ersten Stunde. Das gilt auch für die HME Brass Germany GmbH sowie für die Kieback&Petter GmbH & Co. KG. Seit 70 Jahren gehört die GERB Schwingungsisolierungen GmbH & Co. KG zum Kreis der VME-Firmen. Auf 60 Jahre im Verband kommt die Lahr, Gawron GmbH. Auf immerhin 25 Jahre bringen es die ABB Ausbildungszentrum gGmbH, die Mercedes-Benz Mobilität AG sowie die Wolf & Wolf Elektro- und Fernmeldeanlagen GmbH. Alle Unternehmen haben ihren Sitz in Berlin.

„Wir danken Ihnen für Ihr Vertrauen in den Verband und für Ihr Engagement in unseren Reihen.“

Stefan Moschko, VME-Vorstandschef

Foto: VME/André Wagnack

Als kleiner Junge konnte Henning Brandes beinahe jedes Wochenende dröhnende Motoren und jubelnde Zuschauer in der Nähe hören. Sein Elternhaus stand unweit des Hockenheimrings, seit den 1970er-Jahren ein Rennsport-Mekka. Dort, nahe Heidelberg, duellierten sich die besten Fahrer in den schnellsten Autos um den Sieg. „Damals bin ich zum Fan der Metall- und Elektroindustrie geworden“, sagt Brandes schmunzelnd. „Die Leidenschaft hält bis heute.“

Hingabe ist eine gute Voraussetzung für seine neue Tätigkeit. Brandes, Siemens-Personalleiter in Düsseldorf, wird für die Branche als Verhandlungsführer in die Tarifrunde mit der IG Metall ziehen. Der VME-Mitgliederrat hat ihn auf der jüngsten Versammlung zum Vorsitzenden gewählt. Er muss also die Forderungen und Argumente der Gewerkschaft kontern. Brandes' Premiere wird beim Auf-

takt der Runde im Oktober sein. Die Branche kennt er durch seine lange Karriere bei Siemens wie seine Westentasche.

Stefan Moschko, der seit 2011 die Verhandlungen für den VME geleitet hatte, zog sich von dem Amt zurück und konzentriert sich auf den Vorstandsvorsitz. Die Mitgliedsunternehmen bestätigten ihn einstimmig im Amt. „Ich werde alles daransetzen, den Betrieben unserer Branche in dieser von Krisen und Veränderungen geprägten Zeit zur Seite zu stehen und weiterhin in ihrem Sinne zu handeln“, bekannte er nach der Wahl. Seit 2021 führt er den VME. In seiner Rede analysierte er die aktuell schwierige Lage der

Muss die IG Metall kontern: Henning Brandes (oben) wird die Verhandlungen mit der Gewerkschaft auf Seiten des VME leiten. Seine Premiere wird er beim Auftakt zur neuen Runde im Oktober haben. Alexander Schirp gratulierte zur Wahl (links).

Metall- und Elektroindustrie in der Region und darüber hinaus. Angesichts der tiefen Krise seien rasche und spürbare Entlastungen nötig. „Wir brauchen so schnell wie möglich Reformen, die die Kostenbelastung der Unternehmen senken und ihre Wettbewerbsfähigkeit erhöhen. Hier sehen wir vor allem die Bundesregierung am Zug. Energie, Steuern, Lohnzusatzkosten, Bürokratie – der Standort Deutschland wird in allen Bereichen laufend teurer.“

Im VME-Vorstand gab es anschließend Veränderungen. Ralf Erhart, Personalleiter Deutschland bei Siemens Energy, wurde neu in das Gremium gewählt. Als neuer Verhandlungsführer gehört Henning Brandes der Verbandsführung automatisch an. Ausgeschieden sind Prof. Thomas Edig (Volkswagen Sachsen) und André Sinanian (MTU Maintenance Berlin-Brandenburg).



Wie teuer wird die Abgabe? Welche Belastung auf die Firmen zukommt, legt die Politik erst 2027 fest.

Berlin beschließt Ausbildungsplatzabgabe

Ab 2028 kommen Strafzahlungen. Der VME will weiter gegen das Instrument vorgehen.

Jetzt ist es passiert: Die Berliner Regierungskoalition hat die umstrittene Ausbildungsplatzabgabe beschlossen, dem erbitterten und geschlossenen Widerstand der Wirtschaft zum Trotz. 2027 beginnen die Vorarbeiten, ab 2028 wird das Instrument scharf gestellt. Es soll für zusätzliche Ausbildungsplätze in der Hauptstadt sorgen. Der VME befürchtet indes zusätzliche Bürokratie und Kosten für die Unternehmen – und trotzdem keine Verbesserung der Lage auf dem Ausbildungsmarkt.

Betroffen sind alle Unternehmen mit mindestens zehn Mitarbeitenden, bei denen die Auszubildenden weniger als 4,6

Prozent der Beschäftigten ausmachen. Das ist die bundesweite durchschnittliche Ausbildungsquote. Teilzeitkräfte werden anteilig berücksichtigt. Wer zu wenig ausbildet, muss einen Prozentsatz seiner Brutto Lohnsumme an die landeseigene Ausbildungskasse zahlen. Wie hoch dieser Satz ausfallen wird, steht noch nicht fest.

Allerdings bekommen Firmen die Chance, sich aus dem Ausbildungsfonds Geld erstatten zu lassen. Bei einer betrieblichen Ausbildungsquote von mehr als 3,1 und unter 4,6 Prozent erhalten sie eine Rückerstattung für jeden Ausbildungsplatz, der ab 2025 zusätzlich neu entstanden ist. Da-

bei geht es um die tariflich vereinbarte Ausbildungsvergütung. Liegt die Ausbildungsquote im Unternehmen unter der Marke von 3,1 Prozent, ist keine Erstattung möglich.

Dem Gesetz von CDU und SPD zufolge soll die Abgabe wieder weggelassen, wenn drei Jahre in Folge 2.000 zusätzliche Ausbildungsplätze im Vergleich zu 2023 eingerichtet worden sind. Der VME und die übrigen Wirtschaftsorganisationen wollen weiter gegen die Abgabe vorgehen. „Es ist das falsche Instrument zur falschen Zeit“, sagt VME-Geschäftsführer Sven Weickert. „Die Angelegenheit wechselt bei uns nun von der Politik- in die Rechtsabteilung.“

Hier wird Zukunft gemacht

Mit Hightech und Innovationen behaupten sich Unternehmen der M+E-Industrie im globalen Wettbewerb – mitunter schon seit einem Jahrhundert.



Mehr Effizienz, mehr Zukunft: BMW verspricht sich von der Investition in die Lackieranlage im Spandauer Motorradwerk niedrigere Kosten und eine umweltfreundlichere Produktion. Im Bild prüft ein Mitarbeiter die Lackierung eines Bauteils.



Familienangelegenheit: Jörg und Antje Dichter (Mitte) führen Ambeg in dritter Generation. Der Regierende Bürgermeister Kai Wegner, VME-Hauptgeschäftsführer Alexander Schirp und Bezirksbürgermeister Jörn Oltmann waren zum Gratulieren gekommen.

Sparen beim Lackieren:

BMW hat in seinem Motorradwerk in Spandau eine neue Lackieranlage in Betrieb genommen. 50 Millionen Euro hat das Unternehmen dafür investiert. Die neue Anlage verfügt über eine Gebäudefläche von 4.300 Quadratmetern, eine Kapazität von bis zu 1,3 Millionen Bauteilen pro Jahr und ermöglicht eine hohe Variantenvielfalt von rund 90 Bauteilen in 20 Farben. Zum Einsatz kommen hochpräzise Roboter. „Mit der neuen Lackieranlage investieren wir gezielt in die Zukunft unseres Standorts“, sagte Produktionschef Prof. Helmut Schramm. „Sie verbindet modernste Produktionstechnologie mit einem klaren Fokus auf Ressourceneffizienz – ein starkes Signal für Berlin und für BMW Motorrad.“ Im Vergleich zur bestehenden Lackieranlage gehe der Wasserverbrauch um 86 Prozent zurück, die Abfallmenge um 89 Prozent. Durch eine bessere Wärmenutzung soll die gesamte Anlage 47 Prozent weniger Energie verbrauchen als die Vorgängerin. Die CO₂-Emissionen sollen insgesamt um etwa 85 Prozent reduziert werden. „Die Investition ist ein klares Bekenntnis der BMW Group zum Berliner Standort und zur Zukunft der industriellen Wertschöpfung in unserer Stadt“, sagte Berlins Regierender Bürgermeister Kai Wegner beim Besuch des Werks.

„Sie zeugen von unternehmerischem Mut, von Beständigkeit und von der Fähigkeit, sich immer wieder neu zu erfinden.“ Ambeg gehört zu den VME-Gründungsmitgliedern.

Erleuchtung aus Spandau:

Das japanische Elektrounternehmen Ushio Denki hat die Lampen-Sparte der AMS Osram in Berlin-Spandau übernommen. Die Transaktion im Volumen von 114 Millionen Euro wurde Ende April vollzogen, wie beide Unternehmen mitteilten. Bei der Sparte geht es um das Geschäft mit Speziallampen etwa für Kino oder Theater sowie für die Fertigung von Halbleitern. Betroffen davon sind 500 Mitarbeiter, die nun Teil von Ushio werden. Die übernommene Sparte sei hochprofitabel mit einer Umsatzrendite von mehr als zehn Prozent, hieß es. Die Glasproduktion wurde allerdings wegen der hohen Energiepreise hierzulande eingestellt. Die Übernahme stärke Umsatz und Wettbewerbsfähigkeit, erklärte Ushio. Das Unternehmen beschäftigt weltweit rund 6.000 Menschen.

Schub aus Marienfelde:

Im ältesten Produktionswerk von Mercedes-Benz in Marienfelde entsteht künftig der neuartige Axial-Fluss-Motor im Großserienbau. Dies sei „eine weltweit einmalige, hochinnovative Antriebstechnologie“, die für Pioniergeist und industrielle Exzellenz stehe, erklärte das Unternehmen. Für die Herstellung seien 65 Fertigungsprozesse neu entwickelt worden, hinzugekommen seien 30 Patente und 98 präzise orchestrierte Produktionsschritte. Das Werk Marienfelde sei zu einem hochmodernen Kompetenzzentrum umgebaut worden. Der Axial-Fluss-Motor, eine Weiterentwicklung des herkömmlichen Elektroantriebs, soll in allen AMG-Modellen zum Einsatz kommen. Er leistet mehr als ein herkömmlicher Motor, zudem ist die Bauform kompakter und das Gewicht geringer.

100 Jahre Spitzentechnologie:

Der Berliner Spezial-Maschinenbauer Ambeg Dr. J. Dichter GmbH hat sein 100. Gründungsjubiläum gefeiert. Der Mittelständler fertigt mit 100 Beschäftigten Maschinen, die Spritzen und Ampullen für die Pharmaindustrie herstellen. Heute exportiert Ambeg in alle Welt. 2023 eröffnete Ambeg eine zweite Fertigung in Brandenburg. „Hundert Jahre Firmengeschichte sind in der Wirtschaftswelt, wie wir sie heute kennen, etwas ganz Besonderes“, sagte der VME-Hauptgeschäftsführer Alexander Schirp in seiner Laudatio.

M+E-Infotruck im Einsatz

Beste Berufsorientierung – die Branche zeigt ihre Ausbildungs-Angebote in der Region.

Er ist das Vorzeige-Projekt in Sachen Berufsorientierung: der InfoTruck der Metall- und Elektroindustrie. In dem Sattelschlepper stecken 320 PS und jede Menge Informationen über Karrierewege in Deutschlands wichtigster Industrie. Die verschiedenen Ausbildungswege sind das zentrale Thema, ob duale Ausbildung, Fachschulausbildung, duales oder Hochschulstudium. Auch um Praktika und Bewerbungsverfahren geht es. Wer direkt einsteigen will, kann sich über freie Stellen und Ansprechpersonen in der Region informieren. Hinzu kommt das Angebot, die eigenen Fähigkeiten vor Ort

zu testen: an der CNC-Fräse, mit einem Roboter oder an der Pneumatik-Maschine. Zudem gibt ein Multitouch-Screen Einblicke in die Produktion eines Autos.

2026 macht der InfoTruck an 70 Tagen Station in Berlin und Brandenburg – auf Messen, bei Betrieben und an Schulen. Die nächsten Stopps sind das Gymnasium Templin (26. Juni) und das BMW-Werk in Berlin-Spandau (4. Juli). Nach den Ferien sind Veranstaltungen an der Clay-Schule in Berlin (7. September), mit der Agentur für Arbeit Senftenberg (18. September) sowie ein Auftritt auf der Messe vocatium II in Falkensee geplant (22. September).



26. Juni
Templin

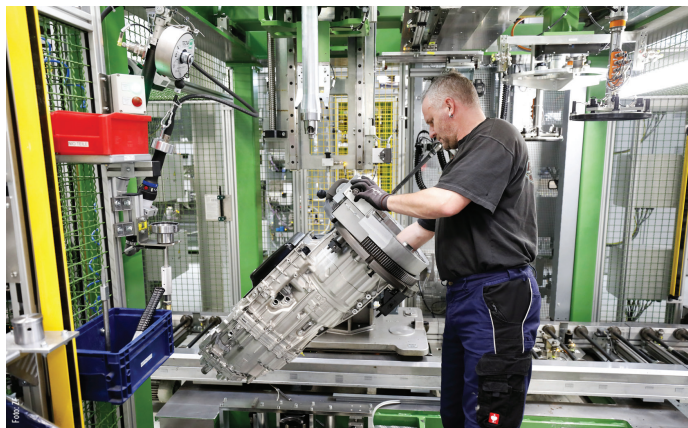
4. Juli
Berlin

7. September
Berlin

18. September
Senftenberg

Transformation ist Tradition

Seit Jahrzehnten ist ZF in Brandenburg ein führender Standort für hochkomplexe Getriebe. Nun öffnet sich das Werk neuen Branchen und Geschäftsfeldern, um das nächste Kapitel aufzuschlagen.



Meisterwerke: Die Produktion der Doppelkupplungsgetriebe erfordert viel Präzision und industrielles Know-how. Rund 100.000 Getriebe fertigt ZF Brandenburg aktuell pro Jahr – allerdings ausschließlich für Verbrenner- und Hybrid-Modelle.



Treibt die Transformation: Matthias Retsch möchte, dass die ZF Getriebe Brandenburg GmbH unternehmerisch wie ein Startup denkt und handelt – und sich zu einer „ZukunftsFabrik“ entwickelt.



Platz für Wachstum: Das 263.000 Quadratmeter große Werksgelände bietet viel Potenzial für Neues. Einen Kreativraum mit Co-Working Space, gestaltet nach dem Vorbild von Startups und Inkubatoren, hat ZF bereits eingerichtet.

Müheles wirbelt der Kuka-Roboter den 150 Kilogramm schweren Metallblock durch die Luft. Wenige Momente später wird ein Elektromotor an das silbern glänzende Sammelsurium aus Zahnrädern, Wellen, Ölleitungen und Kupplungsbauteilen angeflanscht. Nach seiner langen Reise durch die über 80.000 qm große Fertigungshalle hat das hybride Doppelkupplungsgetriebe jetzt eine letzte Bewährungsprobe zu bestehen: Vollautomatisierte Prüfstände checken das Getriebe sorgfältig hinsichtlich Dichtigkeit, Schaltverhalten und Geräuschentwicklung. Dann zeigt das an- und dann wieder absteigende Sirren aus der schalldämpften Kabine: Das Getriebe beschleunigt problemlos bis zur maximalen Drehzahl. Seiner Auslieferung steht nichts mehr im Wege.

Wer das weitläufige Werksgelände der ZF Getriebe Brandenburg GmbH an der Caasmannstraße betritt, erlebt ein Stück Industriegeschichte. Die Wurzeln des Unternehmens reichen zurück bis in das Jahr 1871. Damals wurden in Brandenburg zunächst Fahrräder produziert, dann Motorräder und Automobile der Marke Brennabor, zeitweise einer der größten Automobilhersteller Europas. Zwischen 1934 und 1945 rollten dann Kampfflugzeuge des Rüstungskonzerns Arado vom Band. Ein Teil des einstigen Hangars ist heute in der Werkshalle eine sichtbare Erinnerung an Brüche, die tiefer gingen als jeder Eigentümerwechsel. Nach dem Krieg kamen Traktoren und Raupenschlepper, von 1965 bis 1990 wurden Getriebe für die Lkws des IFA-Kombinats gefertigt. Knapp 3.500 Menschen arbeiteten hier vor der Wende. Nach der Übernahme durch die ZF Friedrichshafen AG waren es zeitweilig nur noch 600. Dieser Einschnitt prägt das kollektive Gedächtnis des Werks bis heute.

Kleiner Standort, große Bedeutung

Inzwischen hat ZF in Brandenburg 1.377 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und zählt zur E-Division des ZF-Konzerns, die an 22 Standorten weltweit rund 28.000 Beschäftigte und 10 Milliarden Euro Umsatz zählt. Der Mutterkonzern ZF Group gehört mit 153.000 Mitarbeitern und über 38 Milliarden Euro Umsatz zu den größten Automobilzulieferern der Welt. Brandenburg ist ein kleiner Baustein in diesem Gefüge – und mit Abstand größter Arbeitgeber in der Stadt.

Was in Brandenburg gefertigt wird, ist eine der anspruchsvollsten Komponenten im modernen Fahrzeugbau: Das Doppelkupplungsgetriebe – technisch gesprochen zwei mechanische Schaltgetriebe in einem, die blitzschnell und nahezu lautlos automatisch schalten. Zusammen mit starken Motoren bildet dieses Getriebe das Herzstück von exklusiven Sportwagen, Rennwagen oder Luxuslimousinen. Es ist das Kernprodukt des Standorts, entwickelt für Kunden, die höchste Präzision und Zuverlässigkeit fordern. Inzwischen fertigt man auch ein noch komplexeres Plugin-Hybrid-Getriebe mit integriertem E-Motor. Jedes Jahr verlassen rund 100.000 Hochleistungsgetriebe das Werk.

Welche Zukunft haben die technischen Meisterwerke von ZF angesichts des früher oder später kommenden Verbrennerverbots? „Den Kopf in den Sand zu stecken, ist keine Option für uns“, sagt Matthias Retsch. Der Diplom-Ingenieur leitet das fünfköpfige Kernteam, das bei der ZF Getriebe Brandenburg GmbH die Zukunftsstrategie vorantreibt. Der 52-jährige hat das Werk von der Pike auf kennengelernt. Eigentlich ausgebildeter Fotograf, fing er im Jahr 2000 neben seinem Maschinenbau-Studium an der FH Brandenburg als Werkstudent in der Entwicklungsabteilung von ZF an und stieg auf zum Leiter der Konstruktionsabteilung.

Seit 2024 trägt Retsch noch mehr Verantwortung: Er sorgt dafür, dass eine Strategie für die langfristige Neuausrichtung des Standorts zum Erfolg wird: „ZukunftsFabrik“ heißt das Projekt. Mit dem Slogan „Transformation ist unsere Tradition“ zeigt der Standort, dass er die Herausforderung annimmt. Das Konzept sieht vor, das laufende Geschäft zu sichern und gleichzeitig eine neue Fabrik zu erfinden. Ein interdisziplinäres Team treibt es voran, an der Spitze und auf Arbeitsebene paritätisch besetzt mit Vertretern der Geschäftsführung und des Betriebsrats.

Schlüssel zum Erfolg: unternehmerisch denken

Die Strategie sieht drei Zeithorizonte vor: Kurzfristig geht es darum, die Wertschöpfungstiefe im Werk zu erhöhen – etwa durch Ausbau der Gehäusebearbeitung und des Aftermarket-Geschäfts. Mittelfristig sollen neue Kunden im Premiumsegment gewonnen werden. Langfristig richtet sich der Blick bewusst über die Automobilbranche hinaus in Bereiche wie Aerospace, Eisenbahn, erneuerbare Energien, Elektromobilität und weitere industrielle Anwendungen. Die Aufgabe ist klar: „In Zeiten der Unsicherheit muss man sich die eigenen Stärken bewusst machen“, sagt Retsch. Bei ZF ist das professionelle Industrialisieren und

Produzieren. Deshalb sucht man Unternehmen, die Innovationen entwickeln und professionelle Unterstützung bei der industriellen Serienproduktion benötigen. Der Schlüssel: Networking, Kooperationen, unternehmerisches Denken, Akquisition.

In dieser Hinsicht ist Retsch auch dem VME dankbar, der ihm mit der Veranstaltungsreihe „Industrie trifft Startups“ vielversprechende Kontakte in die Startup-Szene ermöglicht hat. „Wir agieren mit der Agilität mittelständischer Unternehmen“, findet Retsch. „Wir brauchen diese Beweglichkeit. Das Spannende ist: Neben Automotive wächst gerade eine ganz neue Welt. Deswegen müssen wir uns draußen tummeln und sondieren, welche Chancen sich ergeben.“

Wo könnte der Übergang in diese neue Welt besser funktionieren als in Brandenburg, wo man schon so viele Umbrüche erlebt und bewältigt hat?

Impressum

Herausgeber:

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

Verantwortlich im Sinne des Presserechts:
Carsten Brönstrup

Text und Redaktion:
Carsten Brönstrup, Oliver Panne

Gestaltung und Produktion:
IW Medien, Köln · Berlin

Druck:
Warlich Druck Meckenheim GmbH, Meckenheim

Verband der Metall- und Elektroindustrie Berlin-Brandenburg

