

prägnant 32

OKTOBER 2025

Bezirkliche Automobilkonferenz
der IG Metall Berlin-Brandenburg-Sachsen
am 16. September 2025 in Chemnitz

DIE AUTOINDUSTRIE IN OSTDEUTSCHLAND – KRISE, HERAUSFORDERUNGEN, ZUKUNFT!

Am 16. September 2025 trafen sich über 80 Betriebsräte und Vertrauensleute aus der Automobilindustrie zur alle zwei Jahre stattfindenden bezirklichen Automobilkonferenz in Chemnitz. Die Automobilindustrie im IG Metall Bezirk Berlin-Brandenburg-Sachsen umfasst neben einigen Standorten von Autoherstellern (OEM's) zahlreiche Zuliefererbetriebe, eine wachsende Halbleiterindustrie und eine etablierte Stahlindustrie. Alle bilden zusammen die seit Jahrzehnten erfolgreiche deutsche automobiler Wertschöpfungskette.

Auf der Konferenz diskutierten die VertreterInnen der Branche über die aktuelle Krise der Industrie, den schlep-penden und dringend zu verbessernden Hochlauf der Elek-tromobilität, sowie die zu erwartenden Konjunkturimpulse durch die vielen Milliarden Infrastruktursondervmögen, die Bund und Länder in den kommenden Jahren ausrei-chen werden.

Nach der Begrüßung durch den örtlichen ersten Bevoll-mächtigten **Eddie Kruppa**, der auf die wirtschaftliche Lage der Stadt und Region Chemnitz hinwies und die Chancen der Industriestadt Chemnitz aufzeigte, eröffnete Jan Otto, Bezirksleiter Berlin-Brandenburg-Sachsen die Automobilkonferenz.



Jan Otto zeigte in seiner Rede die Bedeutung der Auto-mobilindustrie, sowie die großen Herausforderungen für den Bezirk Berlin-Brandenburg-Sachsen auf.

Die Automobilindustrie im Bezirk Berlin-Brandenburg-Sachsen ist ein starker Player mit ca. 100.000 Beschäftig-ten in der Automobilindustrie in Sachsen. Dazu kommt die wachsende Halbleiterindustrie in und um Dresden. Auch in der Berliner Hauptstadtregion ist die Fahrzeugindustrie stark: sie umfasst ca. 30.000 Beschäftigte in der Berlin-Brandenburger Automobilindustrie.



Jan Otto, Bezirksleiter der IG Metall Berlin-Brandenburg-Sachsen



Eddie Kruppa, 1. Bevollmächtigter IG Metall Chemnitz



Christoph Hahn, IG Metall Bezirkssekretär

Gleichzeitig sind die Herausforderungen für die Branche groß: Nachfrageschwäche, schleppender Hochlauf der Batteriebetriebenen Elektromobilität, Verlagerung und Schließung dominieren die letzten Monate. Werke der OEM's, wie bspw. Das Volkswagen Werk in Zwickau brauchen weitere Produktzusagen um auch in Zukunft ausgelastet zu sein. Darüber hinaus muss die Zukunftstechnologie Kreislaufwirtschaft in der Fahrzeugindustrie schwerpunktmäßig in Sachsen aufgebaut werden.

Während das Volkswagen Werk in Zwickau mit Auslastungsschwierigkeiten kämpft, läuft das VW Motorenwerk in Chemnitz gut. Gleiches gilt für das BMW Werk in Leipzig.

Das BMW-Werk in Leipzig peilt neue Produktionsrekorde an. Zwar stagniert der Absatz des Konzerns, in Leipzig erhöhte sich im ersten Halbjahr 2025 jedoch die Produktion um 18 Prozent auf 138.219 Fahrzeuge. Es werden im BMW Werk die verschiedenen Antriebsarten auf einem Band produziert. Das gibt BMW Flexibilität, auf unterschiedliche Kundenwünsche in den Märkten zu reagieren. Mit der Unterzeichnung für den Bau einer Wasserstoffpipeline direkt auf das Werksgelände schlägt BMW den Weg in Richtung Zukunft konsequent fort. Ab Mitte 2027 kann Wasserstoff per Pipeline direkt ins Werk transportiert werden und dort Erdgas als Energie für die Lackiererei ersetzen. Das ist weltweit einmalig.

Porsche Leipzig verkauft zu je einem Drittel seine Autos in Europa, China und den USA. Durch Zölle in den USA und aufgrund eines harten Wettbewerbs in der Elektromobilität in China hat Porsche in diesen beiden Märkten gleichzeitig Probleme. Sowohl Verbrenner, Hybrid- als auch reine E-Autos werden in Leipzig auf einer Linie gebaut.

Das traditionsreiche Mercedes-Benz Werk in Berlin-Marienfelde ist auf Zukunftskurs: Der neue Digital Factory Campus ist eröffnet. Vor fünf Jahren verkündete das Management den Investitionsstopp und wollte perspektivisch das Werk schließen. Doch die Beschäftigten haben

für ihre Zukunft gekämpft. Elektromotorenproduktion und ein Kompetenzzentrum für Digitalisierung sind die Perspektive für Berlin Marienfelde. Die Beschäftigung ist bis 2030 gesichert. Neueste Technologien rund um den Axialflussmotor sind der Plan für den Standort.

Ab 2026 startet hier die Serienproduktion von Elektromotoren, aktuell laufen bereits die Vorbereitungen. Mit dem Digital Factory Campus zeigt Marienfelde zudem, wie KI- und Robotik-Lösungen die Industrie von morgen gestalten. Damit ist der älteste produzierende Mercedes-Benz Standort heute auch ein Symbol für die Transformation der Berliner Industrie.

Bei Mercedes-Benz in Ludwigsfelde sieht die Lage aktuell unsicher aus: Der Konzern will die Sprinter-Serienproduktion in Ludwigsfelde bis 2030 beenden. Das Unternehmen beabsichtigt, die Serienproduktion von Sprinter-Modellen am Standort Ludwigsfelde bis Ende 2029 auslaufen zu lassen.

Bis dahin ist die Auslastung des Werks gewährleistet. Ab 2030 ist die geplante Verlagerung der Produktion von E-Sprinter-Modellen nach Polen geplant. In Ludwigsfelde stellen rund 2.000 Beschäftigte Sprinter mit offenen Baumustern her.

Für die Zeit ab 2030 gibt es noch keine Lösung, die eine vollständige Kompensation für die auslaufende Produktion auf konstantem Beschäftigungsniveau bieten könnte. Nach Angaben der Landesregierung ist bisher eine sogenannte Anlauffabrik für künftige Van-Modelle und ein Kompetenzzentrum für die Individualisierung von E-Vans geplant.

Zu den traditionsreichen Standorten der Autohersteller im IG Metall Bezirk Berlin-Brandenburg-Sachsen kommt noch das Tesla Werk in Grünheide und der von Tesla angekündigte Plan im Südosten Berlins, nahe der Fabrik in Grünheide, für viele Millionen eine leerstehende Fabrik zu einem Entwicklungszentrum umzubauen. Ab 2026 sollen dort bis zu 250 Ingenieure und Techniker an neuen Modellen und Batterien arbeiten. Im Bezirk gibt es darüber



Prof. Dr. Jens Südekum,
Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf



Christiane Benner,
Erste Vorsitzende der IG Metall



Dirk Panter, sächsischer Staatsminister
für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Klimaschutz

hinaus zahlreiche Zuliefererstandorte, die sich ebenfalls in der Transformation befinden. ZF Brandenburg ist ein prominentes Beispiel.

Jan Otto betonte die Notwendigkeit entschlossenen Handelns sowohl von den Unternehmen, aber auch von Seiten der Politik, um die Automobilindustrie zukunftsfest aufzustellen. Die Austauschformate mit der Politik im Bezirk BBS, wie bspw. der Berliner Steuerungskreis Industriepolitik (SKIP) oder der sächsische Jour Fix zur Autoindustrie sind dafür eine gute Ausgangsbasis.

Die Erste Vorsitzende der IG Metall, **Christiane Benner** betonte die Wichtigkeit der Automobilindustrie für die deutsche Wirtschaft und für die IG Metall.

Auszüge aus der Präsentation von Christiane Benner



Auch wenn die gegenwärtigen Herausforderungen für die Branche groß sind und Christiane Benner die Forderungen der IG Metall deutlich adressierte um gegen Stagnation, Kostendruck und langsamen Hochlauf der Elektromobilität anzukämpfen, zeigte sie auch einen positiven Ausblick. Die Zukunft gehört der Elektromobilität und der Anteil der Elektroautos wird weiterwachsen.

Christiane Benner, Erste Vorsitzende der IG Metall sagte in Chemnitz: „Elektromobilität ist die Mobilität der Zukunft und gerade in Ostdeutschland eine zentrale Industrie. An ihr hängen zigtausende Arbeitsplätze bei Herstellern und Zulieferern. Einigen steht das Wasser bis zum Hals. Deshalb müssen wir sie stärken und setzen uns daher national und europäisch dafür ein, die Rahmenbedingungen für den Hochlauf der Elektromobilität zu verbessern. Wir müssen so Beschäftigung erhalten, deutsche und europäische Wertschöpfung sichern, unsere Regionen vor Ort stärken!

Auf politischer Ebene muss hier viel passieren – die Unternehmen dürfen sich aber nicht darauf verlassen, sondern müssen selber endlich loslegen. Mit Investitionen, mit Innovationen und indem sie Jobs sichern, statt Menschen rauszuwerfen.“

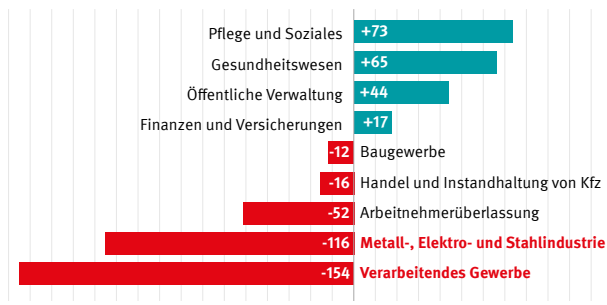


In seinem Vortrag betonte **Prof. Dr. Jens Südekum**, Ökonom und Berater von Bundesfinanzminister Lars Klingbeil die negativen Auswirkungen der gegenwärtigen Arbeitsplatzverluste vor allem im verarbeitenden Gewerbe. Gegenwärtig verliere Deutschland ungefähr 10.000 Arbeitsplätze pro Monat im verarbeitenden Gewerbe.

Verlust von Arbeitsplätzen in Deutschland

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Veränderung der Beschäftigtenzahl in ausgewählten Wirtschaftszweigen gegenüber Vorjahr in Tausend (Stand Juli 2025)

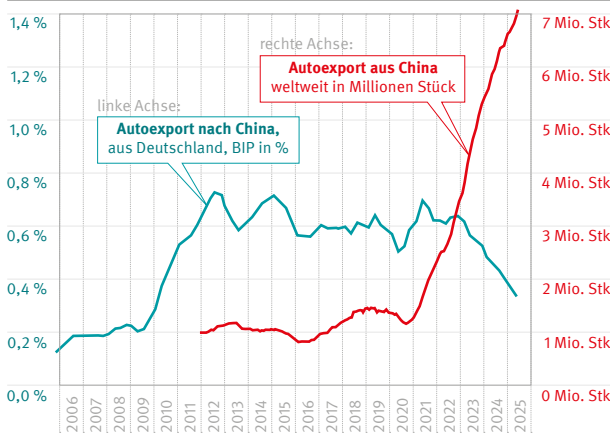


Quelle: BfA Arbeitsmarktbericht, September 2025

Darüber hinaus verwies er auf den zurückgehenden Absatz deutscher Automobile in China und den gleichzeitigen Anstieg chinesischer Autoexporte. Besonders seit 2022 ist der Absatz deutscher Autos und Maschinen in der Volksrepublik rückläufig.

Verkäufe deutscher Autos in China und chinesischer Autos weltweit

China Schock für die Autoindustrie



Quelle: Brad W. Setser auf www.cfr.org/blog; Darstellung IGM

Die expansive Fiskalpolitik des Bundes und der Länder werde jedoch zu einem Nachfrageimpuls vor allem im Bausektor führen. Wenn die 500 Mrd. Euro Sondervermögen umgesetzt werden (400 Mrd. Euro durch den Bund und 100 Mrd. Euro durch die Bundesländer) wird das Wirtschaftswachstum anziehen. Es müsse jedoch bei öffentlicher Auftragsvergabe die heimische Industrie profitieren. Dies könne bspw. durch das neue Tarifreuegesetz umgesetzt werden, wenn Tarifreue als Kriterium der öffentlichen Auftragsvergabe umgesetzt würde.

Dirk Panter, sächsischer Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Klimaschutz betonte die Bemühungen der sächsischen Staatsregierung möglichst viele Industriearbeitsplätze zu erhalten. Das Engagement umfasse sowohl die Fahrzeug-, als auch die Stahl-, und chemische Industrie. Sachsen habe jedoch besonders durch den Ausbau der Halbleiterindustrie in Dresden riesige Chancen ein Industriestandort für Zukunftstechnologien zu werden. Mit diesem Pfund müsse man weiter wuchern. Er sprach sich für eine Fortsetzung des intensiven Dialogs zwischen seinem Ministerium und der IG Metall aus. Der monatliche Jour Fix mit den Betriebsräten aus der Automobilindustrie und den Hauptamtlichen der IG Metall werde fortgesetzt.

In der Runde der betrieblichen Vertreter konnte **Christoph Hahn**, IG Metall Bezirkssekretär mit den Betriebsräten von ZF, BMW und Porsche die aktuelle Lage an den Standorten, sowie die größten Herausforderungen für die Beschäftigten erörtern.

Während sich ZF Brandenburg an der Havel seit längerer Zeit auf die Suche nach zukünftigen Geschäftsfeldern aufgemacht hat, Porsche Leipzig gegenwärtig mit Nachfrageschwäche zu kämpfen hat, läuft das BMW Werk in Leipzig auf Hochtouren. Diese Gleichzeitigkeit von verschiedenen betrieblichen Realitäten spiegelt die gegenwärtige Lage wider.

v.l.n.r.: Christian März, Porsche Leipzig; Christoph Hahn, IG Metall Bezirksleitung Berlin-Brandenburg-Sachsen; Jens Köhler, BMW Leipzig und Robert Pastor



Christiane Benner im Gespräch mit Betriebsräten.

Um das Tempo der Transformationsbemühungen zu erhöhen, arbeiten die drei gewerkschaftlich besetzten Transformationsnetzwerke im IG Metall Bezirk BBS kontinuierlich weiter. Die drei Projektleiter **Robert Drewnicki** (RETRANETZ BB), **Marcus Galle** (ITAS) und **Michael Schmiedel** (MoLeWa) diskutierten in ihren Foren über folgende Themen:

- ▶ **ITAS:** Kreislaufwirtschaft in der Automobilindustrie – Handlungsprinzipien und rechtliche Rahmenbedingungen.
- ▶ **MoLeWa:** Was brauchen die Betriebsräte vom MoLeWa Team als Unterstützung?
- ▶ **RETRANETZ BB:** Heute an morgen denken: Der Qualifizierungs-Check.



Die drei Projektleiter der Gewerkschaftsteams der Transformationsnetzwerke Robert Drewnicki, Marcus Galle und Michael Schmiedel (v.l.)

Die IG Metall wird um jeden Arbeitsplatz in der Automobilindustrie kämpfen und gleichzeitig die Transformation weiter gestalten. Die Unternehmen müssen sich zu den Standorten bekennen und von Schließung und Verlagerung Abstand nehmen.

Folie aus der Präsentation von Christiane Benner

