

European Office



# Unser gemeinsames Ziel ist eine starke Industrie

Wo Europa besser werden muss:  
Unternehmer erzählen aus ihrem Alltag



# Editorial



Thilo Brodtmann  
Hauptgeschäftsführung

## Liebe Leserin, lieber Leser,

manchmal sind Unternehmer nicht gut auf die EU zu sprechen. Dann erregen sie sich über Brüsseler Eurokraten und überflüssige Richtlinien – mitunter ohne klare Vorstellung vom Parlaments- und Kommissionsbetrieb. Umgekehrt schlagen Politiker und EU-Mitarbeiter manchmal Dinge vor, die mit der Realität im Mittelstand wenig zu tun haben – und Wettbewerbsnachteile auf dem umkämpften Weltmarkt mit sich bringen.

Wir als Verband der Maschinenbau-Industrie sehen unsere Aufgabe in Brüssel darin, Unternehmer und Politiker zusammenzubringen und Positionen von Anfang an auszutauschen. Wir sind überzeugt: Je mehr wir voneinander wissen, desto bessere Bedingungen können wir für die Industrie und letztlich für die Gesellschaft in Europa schaffen.

In dieser Broschüre erfahren Sie, was der Maschinenbau von der EU erwartet bei den Themen Handel, Umwelt, Binnenmarkt und Industrie. Vor allem aber möchten wir gleich hier den Dialog beginnen. Deswegen lassen wir auf den folgenden Seiten unsere Mitglieder sprechen – darüber, wie die EU sie unterstützen kann.

Ich möchte Sie ermuntern, mit uns im Gespräch zu bleiben; rufen Sie uns an, treffen Sie sich mit unserem Team in Brüssel oder besuchen Sie unsere Unternehmen. Europas Industrie hat viel vor in den kommenden Jahren. Lassen Sie uns das gemeinsam voranbringen.

Mit herzlichen Grüßen  
**Thilo Brodtmann**



## Hundert Sorgen in einer Maschine

Wenn Carl Martin Welcker heute einen Anruf aus den USA bekommt, hat er hundert kleine Sorgen. Der 54-Jährige ist geschäftsführender Gesellschafter der Alfred H. Schütte GmbH aus Köln, einem Hersteller von Mehrspindeldrehautomaten – technologisch anspruchsvollen Anlagen, die automatisch Drehteile fertigen, damit diese später etwa in einem Autoairbag verbaut werden können. Doch eine Maschine, die Welcker und seine 600 Mitarbeiter für einen Autokonzern in Europa zusammensetzen, dürfen sie so nicht auch an einen Autokonzern nach Michigan verkaufen.

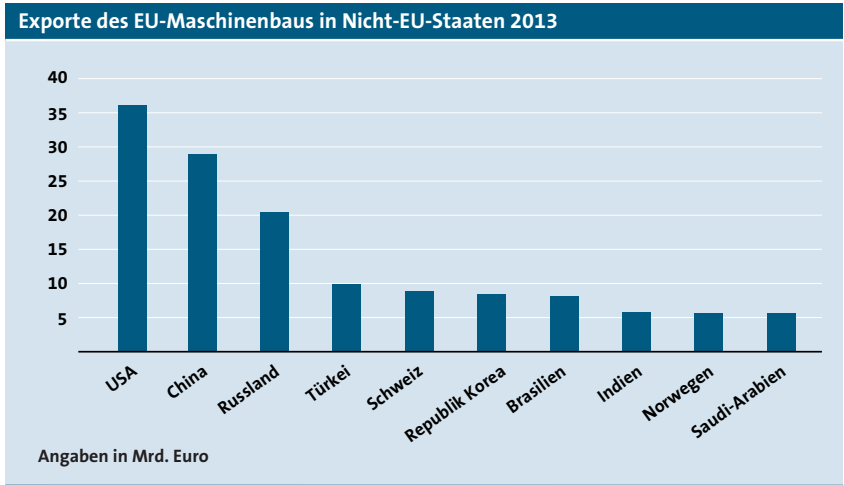
**„Wir müssen uns mit den Amerikanern an einen Tisch setzen und fragen: Wo passiert heute wirklich Unsinn, und wie können wir das ändern?“**

„Die elektronischen Bauteile in unseren Maschinen sind durch Stecker verbunden. Davon befinden sich in jeder Maschine mehrere hundert Stück“, sagt Welcker. „In Europa gilt ein Stecker als sicher, wenn er ein CE-Kennzeichen hat. In den USA dagegen prüfen nationale Testlabors die Sicherheit. Im Prinzip sind die Dinger überall gleich sicher, aber was in der EU zugelassen ist, ist in Amerika nicht normgerecht. Und umgekehrt.“

Für Welckers Ingenieure sind die Stecker nicht das einzige Problem. Bei einer Bestellung aus Amerika müssen sie berücksichtigen, was in den USA sonst noch alles anders geregelt ist – zum Beispiel die Farbe der Kabel, oder Gewinde, die nicht nach dem metrischen System genormt sind. Neben Einkauf und Lagerung für die Komponenten der deutschen Maschinen gibt es bei Welcker daher parallel den ganzen Ablauf für Anlagen für die USA – mit den richtigen Kabeln, den passenden Gewinden und hunderten US-Steckern.

Für Welcker ist das ein Wettbewerbsnachteil. „Für eine europäische Maschine brauchen wir sechs bis neun Monate, für eine amerikanische sieben bis zwölf“, sagt der Unternehmer. „Zudem sind wir durch den Umbau in den USA zwischen fünf und fünfzehn Prozent teurer.“ Welcker hofft daher, dass sich EU und USA im Freihandelsabkommen TTIP auf gemeinsame Regeln einigen. „Wir müssen uns mit den Amerikanern an einen Tisch setzen und fragen: Wo passiert heute wirklich Unsinn, und wie können wir das ändern?“ Welcker und seine Mitarbeiter müssten dann nicht jede Maschine für einen amerikanischen Kunden auseinandernehmen – und hätten bei einem Anruf aus den USA hundert kleine Sorgen weniger.

## Aus Europa in die Welt



Quelle: eurostat, VDMA

Der Maschinenbau ist eine Exportindustrie. Im Jahr 2013 erzielten europäische Unternehmen einen Gesamtumsatz von rund 620 Milliarden Euro, davon 239 Milliarden durch Verkäufe außerhalb der EU. Damit liegt die Exportquote des europäischen Maschinenbaus bei **38,6 Prozent**.

38,6

Im Jahr 2013 verkaufte der europäische Maschinenbau Produkte im Wert von rund 36 Milliarden Euro in die USA.

13

Damit entfallen fast **13 Prozent** des Handelsvolumens von der EU in die

USA auf den Maschinenbau und damit mehr als beispielsweise auf die Automobilindustrie.

Durch nicht-tarifäre Handelshemmnisse wie unterschiedliche Standards oder zusätzliche Zertifizierungen verteuern sich die Produkte europäischer Hersteller außerhalb der EU erheblich. Mitgliedsunternehmen des VDMA sprechen etwa bei Exporten in die USA von Mehrkosten von **5 bis 20 Prozent**, abhängig etwa von Maschine oder Unternehmensgröße.

5 bis 20

## Für freien und fairen Handel

Für die exportstarken und mittelständischen Branchen des Maschinenbaus sind offene Märkte wichtig. Mit den USA, China oder Russland liegen einige der größten Märkte für europäische Maschinenbauer nicht in der EU. Um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten, muss gewährleistet sein, dass Unternehmen möglichst unbürokratisch arbeiten können. Dies betrifft auch Corporate Social Responsibility (CSR), welche aus Sicht des VDMA freiwillig bleiben muss.

Seit 2013 verhandelt die EU mit den USA das Freihandelsabkommen TTIP. Ziel ist es, zwischen Hawaii und dem schwarzen Meer einen Binnenmarkt für Unternehmen und 800 Millionen Verbraucher zu schaffen. Für den Maschinenbau wäre das Abkommen ein Erfolg; viele Unternehmen leiden unter abweichenden Standards, die für kleine und mittelgroße Hersteller einen Wettbewerbsnachteil auf dem amerikanischen Markt darstellen.

## Daher fordern wir

- **Das Freihandelsabkommen mit den USA abschließen**  
Sämtliche Zölle zwischen der EU und den USA sollten durch TTIP entfallen.
- **Die Beseitigung nicht-tarifärer Handelshemmnisse**  
Im Rahmen von TTIP müssen die Anforderungen an Produkte in EU und USA harmonisiert und wo möglich gegenseitig anerkannt werden.
- **Die soziale Verantwortung von Unternehmen, Corporate Social Responsibility, muss freiwillig bleiben**  
Unnötige Bürokratie ist ein Handelshemmnis. Die international aufgestellten Unternehmen des Maschinenbaus engagieren sich schon heute effektiv und unbürokratisch.



## Viel Papier für den Ofen

Eines Morgens saß Joachim Wünning vor seinem Computer und klickte auf eine PDF-Datei der EU, in der es um Regulierungsvorschläge für die Umweltverträglichkeit von Industrieöfen ging; auf dem Bildschirm öffnete sich eine Textdatei mit über 700 Seiten. Der 50-Jährige ist geschäftsführender Gesellschafter der WS Wärmeprozess-technik GmbH aus dem süddeutschen Renningen, die Brenner herstellt, beispielsweise für die Wärmebehandlung von Metallen bei Autozulieferern. Doch als er in den Industrieöfen-Ideen der Kommission blätterte, war auch der Experte etwas ratlos.

**„Wenn Konzerne in Brüssel vermitteln, dass sich alle Detailregeln nach ihren Methoden richten müssen – dann haben die kleineren Unternehmen ein Problem.“**

„Der Ansatz war offenbar, für jeden denkbaren Prozess eine Regel zu formulieren“, sagt Wünning. „Ganz ehrlich: Komplett durchgelesen habe ich mir diese 700 Seiten nicht.“

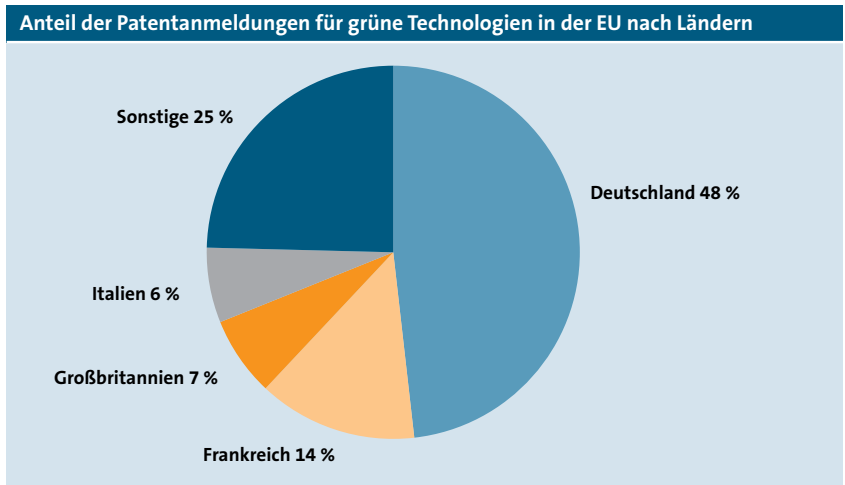
Dabei ist Energiesparen eigentlich Wünning's Thema. In einem Industrieofen zum Glühen und Verzinken etwa werden stündlich über 100 Tonnen Stahlblech auf 800 Grad erwärmt. In diesem Ofen

sind 200 bis 300 Brenner verbaut; die Energiekosten pro Jahr gehen in die Millionen Euro. In Brüssel aber kann sich Mittelständler Wünning mit seinen 100 Mitarbeitern nur begrenzt einbringen, wenn die EU in Konsultationen nach Meinungen aus der Wirtschaft fragt. „Da kommen vor allem größere Unternehmen zu Wort, die die Kommission dauernd mit Papieren versorgen können“, sagt Wünning. „Wenn Konzerne in Brüssel vermitteln, dass sich alle Detailregeln nach ihren Methoden richten müssen – dann haben die kleineren Unternehmen ein Problem.“

Der Vorschlag, den er damals zu Industrieöfen nach Brüssel geschickt hatte, war genau zwei Seiten lang. Darauf stand, was ein Ofen an Abgasverlusten aufweisen darf, analog zu den maximal zulässigen Schadstoffen. „Das ist es doch, worum es eigentlich geht“, meint der Unternehmer. Was sich Wünning von der EU-Umweltpolitik wünscht, ist Verlässlichkeit – wie diese Politik ausgefüllt wird, sollte seiner Meinung nach Sache der Unternehmen bleiben. „Ich habe nichts gegen Regulierung. Allerdings sollten Gesetze aus Brüssel keine einzelnen Technologien vorziehen oder benachteiligen. Die großen Linien soll die Politik ziehen – für Innovationen sind wir in den Unternehmen zuständig.“



## Wo grüne Innovationen herkommen



Quelle: EAA: Ressource-efficient green economy and EU policies 2/2014

Der Maschinenbau forscht seit Jahren intensiv für den Umweltschutz. So konnten von den Unternehmen des Maschinenbaus, die zwischen 2006 und 2008 mit Innovationen an den Markt gegangen sind, **40 bis 50 Prozent** damit einen positiven Beitrag zum Umweltschutz leisten.

**40 bis 50**

Der Maschinenbau ist anderen Branchen beim Thema Umweltschutz voraus. Laut Bundesumweltamt kamen in Deutschland 2010 umsatzmäßig von

allen Waren aus dem Bereich Umweltschutz mehr als **60 Prozent** aus dem Maschinenbau, vor Fahrzeugen und Fahrzeugteilen (13,1 Prozent).

**60**

Ressourceneffizienz ist eine Chance für den Maschinenbau. Zwischen 2002 und 2011 stieg der weltweite Handel mit Umweltschutzgütern im Schnitt um **12,7 Prozent** pro Jahr an. Allein der Markt für rohstoff- und materialeffiziente Produkte wird bis 2025 im Schnitt jährlich um 7,6 Prozent wachsen.

**12,7**

## Für eine verlässliche Umweltpolitik

Der Umgang mit endlichen Ressourcen – ob Wasser, Energie oder mineralische Rohstoffe – ist Alltagsgeschäft für die Unternehmen des Maschinen- und Anlagenbaus. Dazu besteht schon ein natürlicher Anreiz: Nicht nur die eigenen Produktionskosten werden niedrig gehalten, auch die Kunden erwarten einen geringen Ressourcenverbrauch, wenn sie hohe Summen in eine Maschine mit einer Lebensdauer von mehreren Dekaden investieren.

Aus diesem Grund kann die Industrie einen entscheidenden Beitrag zur Erfüllung der europäischen Ziele in der Umwelt- und Energiepolitik leisten. Allerdings gilt es, technische Möglichkeiten, politische Ziele und unternehmerische Wirtschaftlichkeit in Einklang zu bringen. Technologiesprünge lassen sich selten regulatorisch vorwegnehmen. Gesetzgebung muss besonders kleinen und mittelständischen Unternehmen Raum für Kreativität lassen.

## Daher fordern wir

- **Keine neuen Instrumente für die Ressourceneffizienz**  
Stattdessen sollte bei bestehenden Instrumenten darauf geachtet werden, dass eine robuste Datengrundlage und ausgereifte Methodologien vorliegen, bevor Anforderungen festgelegt werden.
- **Eine sachgerechte Umsetzung der Ökodesign-Richtlinie**  
Starre Grenzwerte erhöhen die Gefahr der Designlenkung bei Investitionsgütern. Auf die Regelung technischer Details in Durchführungsverordnungen sollte verzichtet, dagegen die Eigenverantwortung der Industrie gestärkt werden.
- **Eine ambitionierte Klima- und Energiestrategie 2030**  
Verbindliche und verlässliche nationale Umsetzung machen neue Instrumente auf europäischer Ebene überflüssig.



## Die Römer kommen

Hin und wieder machen sich drei Beamte aus dem italienischen Wirtschaftsministerium in Rom auf die Reise nach Wildeshausen bei Bremen, um Helmut Lorch zu besuchen. Der 63-Jährige ist Geschäftsführer der Atlas Weyhausen GmbH, einem Hersteller von Radladern; robusten Baufahrzeugen, die mit Schaufel oder Palettengabel auf Baustellen oder in der Industrie eingesetzt werden. Doch bevor Lorch seine Radlader in Italien verkaufen darf, wollen sich die Behörden dort die Gefährte genau anschauen. Eine Woche lang führt Lorch dann die drei italienischen Prüfer durch seine Werkshallen. Alles an den Radladern ist interessant. Wie lang ist der Bremsweg? Wie ist die Position der Warnlampen? Wie laut ist die Hupe?

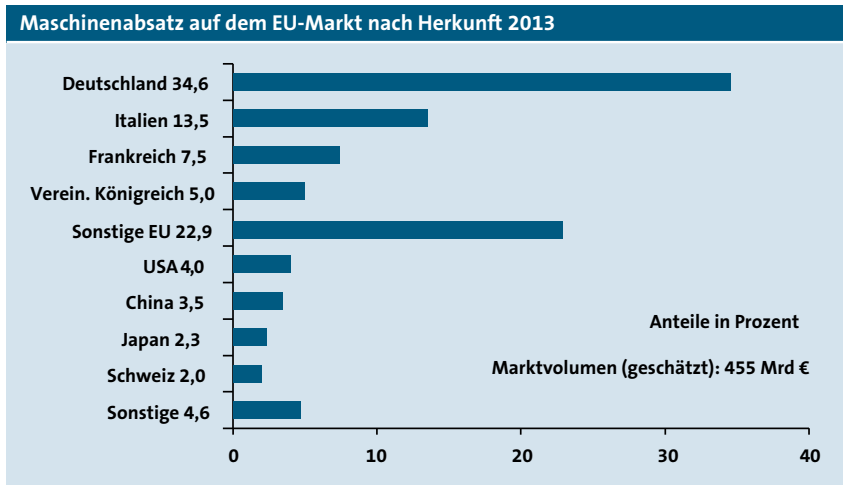
**„Der Binnenmarkt ist eine der großen Errungenschaften der EU. Trotzdem brauchen wir nicht so zu tun, als ob es für Europas Unternehmen keine Grenzen mehr gäbe.“**

Im Fachjargon nennt man diesen Zauber Homologation – die technische Angleichung an die Gesetze in dem Land, in die eine Baumaschine geliefert werden soll. Mit dem Prozess kennt sich Lorch aus, verstehen kann er ihn nicht. „Schon

immer entwickeln und produzieren wir nach der Maschinenrichtlinie, den harmonisierten Normen und den gültigen Abgasrichtlinien, alle Maschinen sind vom TÜV abgenommen“, sagt Lorch. Für ihn geht es nicht nur um den Arbeitsaufwand, sondern auch ums Geld. Atlas Weyhausen hat 190 Mitarbeiter in Deutschland und 200 Angestellte in Ungarn, nur einen überschaubaren Anteil ihrer Fahrzeuge verkauft die Firma nach Italien. Doch um für die fünf gängigsten Modelle die Zulassung zu bekommen, ist ein Mitarbeiter drei Monate damit beschäftigt, Unterlagen zu technischen Details zusammenzustellen. Hinzu kommen Gebühren, Kosten für die Tests, und die Hotelrechnungen für die drei Abgesandten aus Rom. Lorch sagt: „Für die einmalige Homologation von fünf Maschinen zahlen wir 50.000 bis 60.000 Euro.“

Das Problem ist kein deutsch-italienisches, von Sonderregelungen berichtet Lorch auch beim Export in andere EU-Länder. Er wünscht sich, dass seine Firma nach ganz Europa liefern kann, ohne jedes Mal kontrolliert zu werden. „Der Binnenmarkt ist eine der großen Errungenschaften der EU“, sagt Lorch. „Trotzdem brauchen wir nicht so zu tun, als ob es für Europas Unternehmen keine Grenzen mehr gäbe.“

## Stark auf dem Heimatmarkt



Quelle: eurostat, VDMA

Europas Maschinenbauunternehmen sind in ihrer Produktion eng mit dem Binnenmarkt verflochten. Die Exporte deutscher Firmen etwa enthalten

**25** **25 Prozent** ausländische Wertschöpfung – davon kommen wiederum 60 Prozent aus den anderen europäischen Mitgliedsstaaten.

Um im Binnenmarkt verkaufen zu können, muss ein Hersteller nachweisen, dass sein Produkt den Regeln entspricht. Im Maschinenbau führen

**95**

**95 Prozent** der Unternehmen diese Konformitätsprüfung selbst durch – was nicht zu einer erhöhten Anzahl von Arbeitsunfällen führt.

Deutschland ist in der EU nicht nur der größte Hersteller von Maschinen, sondern auch der größte Markt: Im Jahr 2013 gingen **33,5 Prozent** der Verkäufe in der EU nach Deutschland. Weitere Schlüsselmärkte sind Italien mit 11,7 Prozent und Frankreich mit 10,9 Prozent.

**33,5**

## Für einen funktionierenden Binnenmarkt

Der Binnenmarkt ist eine Errungenschaft für eine Exportindustrie wie den Maschinenbau. Die Anstrengungen der EU in den vergangenen Jahrzehnten, nationale Rechtsvorschriften und Regelungen anzugleichen, haben den grenzüberschreitenden Handel in Europa immens vorangetrieben. Für den Maschinenbau ist die EU dadurch nicht nur der wichtigste Absatzmarkt, sondern auch der wichtigste Zulieferer geworden.

Für die Unternehmen der Industrie ist entscheidend, dass dieser Binnenmarkt wirklich funktioniert. Dies ist nicht immer der Fall. Es gibt nach wie vor Lücken, und es droht die Gefahr, dass Unternehmern unnötige Bürokratie aufgebürdet wird. Wettbewerbsverzerrungen durch sich widersprechende nationale Regelungen oder unterschiedliche Umsetzung von EU-Vorschriften sind genauso problematisch wie schlechte Infrastruktur.

## Daher fordern wir

- **Ein einheitliches Produkt-Prüfsystem durch den Hersteller**  
Die CE-Kennzeichnung muss in der EU erhalten und ausgeweitet werden. Zusätzliche Prüfungen durch Dritte sind kostenintensiv und schaffen keinen zusätzlichen Nutzen.
- **Eine effiziente und effektive Marktaufsicht**  
Gemeinsame Regeln in der EU machen nur Sinn, wenn jeder sie einhält. Wettbewerbsverzerrungen durch eine lückenhafte Überwachung müssen eingedämmt werden.
- **Energie- und Datenübertragungsnetze kosteneffizient modernisieren**  
Der Binnenmarkt muss auch digital funktionieren. Das bedingt eine EU-weite Vernetzung, um den Bedürfnissen einer modernen Wirtschaft gerecht zu werden.



## Befehle aus dem Internet

Die Zukunft des Maschinenbaus erklärt Dr. Manfred Wittenstein mit einer Glühbirne und einem iPhone. Auf der Industriemesse in Hannover packte der Unternehmer ein 100-Kilogramm-Gewicht auf einen der Antriebe, die seine Firma aus dem süddeutschen Igersheim mit weltweit 1.800 Mitarbeitern produziert. Das Objekt ließ Wittenstein auf eine Glühbirne zufahren – stoppen konnten es Messebesucher mit ihren eigenen Smartphones. Über eine App schickten sie den Befehl zum Bremsen per Internet an den Antrieb, sodass die Birne nicht zu Bruch ging. „Ich mag diesen Versuch, weil man sieht, wie Maschinenbau und IT-Branche miteinander verschmelzen“, sagt Wittenstein. „Und, weil er zeigt, was passieren kann, sollte das nicht richtig funktionieren.“

**„Die Frage ist: Wo wird die Zukunft gestaltet?**

**Je schneller wir für Industrie 4.0 einen**

**Rahmen schaffen, desto wahrscheinlicher wird dieser Ort Europa sein.“**

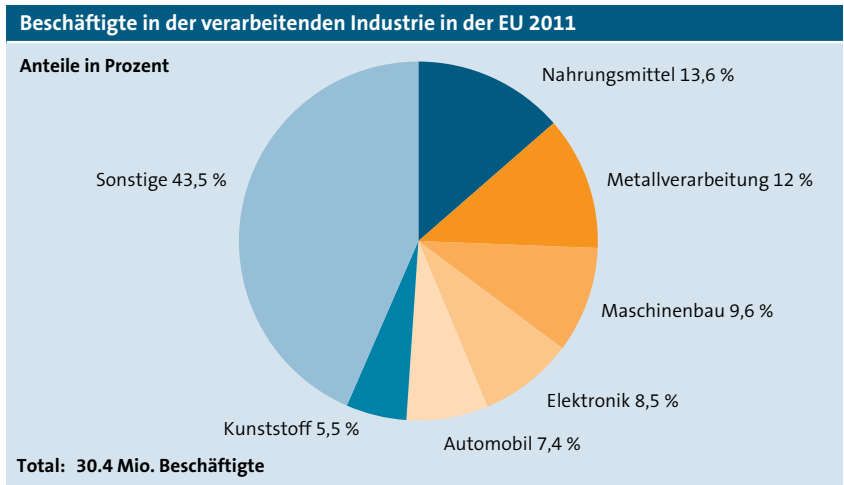
Die Antriebssysteme von Wittenstein können praktisch überall verbaut werden, wo sich etwas bewegt, etwa in der Türverriegelung des Airbus A380 sind sie zu finden. „Jahrzehntelang haben wir uns immer gefragt: Wie können wir nachvoll-

ziehen, warum manchmal ein Antrieb ausfällt“, sagt Wittenstein. „Plötzlich gab es da eine Antwort: über das Internet.“ Heute empfangen Maschinen nicht nur Befehle online, sondern senden auch allerhand Daten an einen Server: Temperatur, Drehzahl, Vibration. Doch viele Rahmenbedingungen sind heute noch nicht auf das ausgelegt, was der Maschinenbau Industrie 4.0 nennt, die Verbindung von Maschinen und Internet. „Wenn ich heute einem Kunden unsere vernetzten Antriebe zeige, sagt der erstmal: Ich stelle doch nicht ins Internet, wie wir produzieren.“ Unklar ist etwa, wem die Daten gehören, die eine Maschine zurück an Wittensteins Server sendet – dem Inhaber der Maschine oder dem Hersteller? Wer haftet, wenn die Daten gestohlen werden? Wer, wenn eine Maschine doch versagt?

Von der EU wünscht sich Wittenstein, dass sie bei ihrer Industriepolitik die neuen Entwicklungen im Blick hat. Viele Unternehmen trauen sich nur mit einem verlässlichen Rechtsrahmen an die neuen Technologien. „Es gibt keinen Zweifel, dass der Verbindung von Maschine und Internet die Zukunft gehört“, sagt Wittenstein. „Die Frage ist: Wo wird die Zukunft gestaltet? Je schneller wir für Industrie 4.0 einen Rahmen schaffen, desto wahrscheinlicher wird dieser Ort Europa sein.“



## Maschinenbau – Kraftvoll in Europa



Quelle: eurostat, VDMA

30

Maschinenbau bedeutet Mittelstand. Im Schnitt beschäftigt ein Maschinenbauunternehmen in der EU **30 Mitarbeiter**. Betrachtet man nur die Unternehmen mit mindestens 20 Angestellten, hat ein europäischer Maschinenbauer durchschnittlich 127 Mitarbeiter.

Der Maschinenbau in Europa lebt von Innovationen und technischem Vorsprung. Im Jahr 2011 wendeten die europäischen Unternehmen

**11,5 Milliarden Euro** für Forschung und Entwicklung auf. Mehr als 40 Prozent der Summe entfielen auf deutsche Firmen.

11,5

Für viele Jugendliche bietet der Maschinenbau eine Zukunft. In Deutschland sind 6,6 Prozent der Beschäftigten in dieser Industrie Auszubildende. Zudem hat der Maschinenbau eine der höchsten Ausbildungsquoten: über **40 Prozent** der Unternehmen bilden selbst neue Fachkräfte aus.

40

## Für eine industrielle (R)Evolution

Mit dem Aufruf zur industriellen Renaissance hat die EU-Kommission das Thema Produktion in den Fokus gerückt. Gleichzeitig steht die Industrie vor dem Wandel: Auf der einen Seite fordern globale Märkte mehr Flexibilität und Produktivität – bei gleichzeitiger Schonung der Ressourcen. Auf der anderen Seite öffnet der Fortschritt in Produktions- und Kommunikationstechnologien neue Wege für Innovation, Produktion und Nutzung von Produkten.

Im Zentrum dieser (R)Evolution steht die Digitalisierung industrieller Wertschöpfungsketten, bekannt unter dem Namen Industrie 4.0. Mehr und schneller verfügbare Informationen werden helfen, den Ressourcenverbrauch zu optimieren, Anlaufzeiten zu verkürzen und die Produktivität zu steigern. So ergibt sich die Chance, Arbeitsplätze zurück nach Europa zu holen. Dafür aber muss die Art und Weise, wie produziert, gehandelt und gearbeitet wird, neu organisiert werden.

## Daher fordern wir

- Neue Regeln für eine vernetzte Industrie**  
Der rechtliche und regulatorische Rahmen muss überprüft werden, um Geschäftsgeheimnisse zu schützen und Regeln für die Eigentumsrechte an den Daten zu etablieren.
- Exzellente Kommunikationsinfrastrukturen**  
Die Integration von Wertschöpfungsketten braucht flächendeckend leistungsfähige und sichere Infrastrukturen hinsichtlich Verfügbarkeit, Geschwindigkeit und Datenmenge.
- Forschungsförderung zur Unterstützung des digitalen Wandels**  
Alle Unternehmen müssen gleiche und gute Bedingungen bekommen, um von Industrie 4.0 profitieren zu können. KMUs und Mittelstand müssen in der Breite durch F&I-Förderung vorbereitet werden.



## Das European Office in Brüssel

Das Büro des VDMA in Brüssel versteht sich als Brücke zwischen Wirtschaft und Politik. Seine Mitgliedsunternehmen informiert der Verband frühzeitig über politische Entwicklungen, die den Maschinenbau betreffen. Für die Entscheidungsträger in Brüssel ist der VDMA kompetenter Ansprechpartner mit tiefem Fachwissen über den Maschinenbau, damit Gesetzgebung nicht an der Realität in den Betrieben

vorbei geht. Immer wieder organisiert das European Office (EurO) auch direkte Treffen zwischen Politikern und Unternehmen. Seit dem Jahr 2000 ist der Verband daher mit dem breit aufgestellten European Office in Brüssel vertreten; mit sieben Experten direkt für den VDMA und weiteren acht Mitarbeitern, die im EurO für europäische Verbände von Teilssektoren des Maschinenbaus tätig sind.

## Der VDMA – Verband für den Maschinenbau

Europa will innovativer werden, effizienter und wirtschaftlich stabiler durch eine starke industrielle Basis – dafür repräsentiert der Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA) eine Schlüsselindustrie. Rund drei Millionen Menschen in Europa arbeiten derzeit im Maschinenbau, eine Million davon in Deutschland. Gleichzeitig steht die Industrie für Mittelstand und Innovation; ein typisches Maschinenbauunternehmen beschäftigt wenige hundert Mitarbeiter

und behauptet sich am Markt durch zukunftsweisende Technologien. Mit 3100 Mitgliedern, darunter immer mehr aus dem europäischen Ausland, ist der VDMA die mit Abstand größte und schlagkräftigste Organisation der Investitionsgüterindustrie in Europa. Dabei greift der Verband auf das Fachwissen von über 500 Mitarbeitern zurück mit Büros in Frankfurt, Berlin, Brüssel, Peking, Moskau, Sao Paulo, Kalkutta und Tokio.



**Holger Kunze**  
Leiter European Office

E-Mail [holger.kunze@vdma.org](mailto:holger.kunze@vdma.org)  
Telefon +32 2 706 8 213



**Marleen De Vijlder**  
Sekretariat

E-Mail [marleen.devijlder@vdma.org](mailto:marleen.devijlder@vdma.org)  
Telefon +32 2 706 8 205



**Ann-Marie Goossens**  
Sekretariat

E-Mail [anmarie.goossens@vdma.org](mailto:anmarie.goossens@vdma.org)  
Telefon +32 2 706 8 208



**Hanna Blankemeyer**  
Technik, Umwelt, Energie

E-Mail [hanna.blankemeyer@vdma.org](mailto:hanna.blankemeyer@vdma.org)  
Telefon +32 2 706 8 217



**Daniel Kern**  
Handel und Recht

E-Mail [daniel.kern@vdma.org](mailto:daniel.kern@vdma.org)  
Telefon +32 2 706 8 207



**Kai Peters**  
Forschung und Entwicklung

E-Mail [kai.peters@vdma.org](mailto:kai.peters@vdma.org)  
Telefon +32 2 706 8 219



**Eike Radszuhn**  
Presse und Kommunikation

E-Mail [eike.radszuhn@vdma.org](mailto:eike.radszuhn@vdma.org)  
Telefon +32 2 706 8 123

# Impressum

## Herausgeber

VDMA

Lyoner Straße 18  
60528 Frankfurt am Main

## Redaktion

Telefon +32 2 706 8205

Fax +32 2 706 8210

E-Mail [european.office@vdma.org](mailto:european.office@vdma.org)

## Design und Layout

VDMA Verlag GmbH

DesignStudio

## Produktion

h. reuffurth GmbH

Mühlheim am Main

## Fotos

Titel, Seite 4, Seite 8, Seite 12,

Seite 16: Sebastian Berger

Seite 20, Seite 22: Benjamin Brolet

## Stand

September 2014

© VDMA

**VDMA European Office**

Diamant Building

Boulevard A. Reyers 80

B-1030 Brüssel

Telefon +32 270682-05

Fax +32 270682-10

E-Mail [european.office@vdma.org](mailto:european.office@vdma.org)

[www.vdma.org](http://www.vdma.org)