



7.3.1.13.1 Vorbemerkungen und Ausgangssituation

Dipl.-Ing. Günter Zschämisch und Dipl.-Ökon. Günter Wohrab



1963 – 1970
290 Millionen Mark
investiert

Autowerk kein reiner
Montagebetrieb

Planwirtschaft führt
zu Problemen mit den
Zulieferbetrieben

VEB IFA-Kombinat
Nutzkraftwagen
Ludwigsfelde am
01.01.1978 gebildet

Der Ministerrat der DDR beschließt am 21.12.1962 den Aufbau einer Lastkraftwagenproduktion – spricht: **LKW W50** – im VEB Industrierwerke Ludwigsfelde.

Um hierfür vor Ort die technischen Voraussetzungen zu schaffen, wurden in den Jahren von 1963 bis 1970 ca. 290 Millionen Mark der DDR für Bauleistungen, Maschinen, Anlagen und Ausrüstungen investiert. Parallel dazu kam es zu erforderlichen Investitionen in ausgewählten Zulieferbetrieben.

Dem Aufbau des Werkes in Ludwigsfelde lag das Prinzip bzw. die „Produktionsphilosophie“ zugrunde, so viel wie möglich Einzelteile- und Untergruppenfertigungen beim Finalproduzenten anzusiedeln, um damit zukünftig Zulieferprobleme weitestgehend auszuschließen. Das bedeutete, der neue Betrieb, der sich ab 1965 **VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde** nannte, und in dem am 17.07.1965 der erste LKW W50 vom Band lief, war kein reiner Montagebetrieb, wie es zu dieser Zeit in der kapitalistischen Wirtschaft vielfach schon üblich war.

Trotz des genannten Grundprinzips waren infolge

- der Größe des Produktionsvolumens und
- der technischen Vielfalt der LKW-Produktion

nicht nur Zulieferungen von klassischen Kaufteilen – wie Halbzeuge, Plastik- und Gummiteile, Glasscheiben, Armaturen, Elektrik, Norm- und Standardteile – erforderlich, sondern auch bestimmte Zulieferungen von LKW-typischen Aggregaten, wie Motoren, Getriebe u.a. Baugruppen, unumgänglich.

Zulieferprobleme waren hier nicht auszuschließen, insbesondere dann, wenn der Finalproduzent und der Zulieferbetrieb unterschiedlichen Fachministerien unterstanden.

Diese Gegebenheiten reduzierten sich enorm als am 01.01.1978 die Nutzkraftwagenproduzenten der DDR und die wichtigsten Zulieferbetriebe zum **VEB IFA-Kombinat Nutzkraftwagen Ludwigsfelde** zusammen geschlossen wurden (siehe hierzu Punkt 3.1.13.6: Zusammenstellung der 27 Kombinatbetriebe).

Weitere Verbesserungen auf dem Gebiet der Planung, Disposition und Koordinierung zwischen Finalprodu-

7.3.1.13.1 Vorbemerkungen und Ausgangssituation

Dipl.-Ing. Günter Zschämisch und Dipl.-Ökon. Günter Wohrab



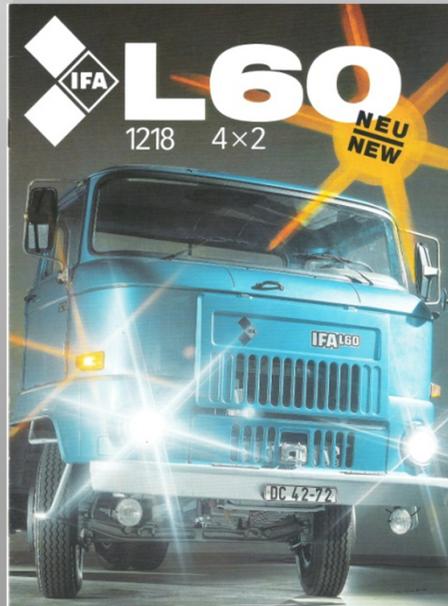
**Zulieferprobleme
wurden leitungs-
mäßig
beherrschbar**

zenten und den Zulieferbetrieben traten ein, als ab 01.09.1979 die Leitung des Kombinates über den Stammbetrieb eingeführt wurde und damit der Direktor des Stammbetriebes (VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde) gleichzeitig als Generaldirektor des IFA-Kombinates Nutzkraftwagen fungierte.

Der LKW W50 wurde nahezu unverändert bis 1990 produziert und entsprach zu diesem Zeitpunkt längst nicht mehr dem internationalen Stand. Insgesamt liefen bis zu diesem Zeitpunkt **573.379 Fahrzeuge** in den unterschiedlichsten Varianten vom Band.

Ein weiterentwickelter LKW sollte schon 1972 folgen, wurde aber aus den verschiedensten Gründen erst im Dezember 1986 als **LKW L60** eingeführt und ab 17. Juni 1987 in Serie (L60 1218, 4x2, Pritsche) parallel zum LKW W50 produziert.

**Die neue Nutzkraft-
wagengeneration
der Mittelklasse aus
Ludwigsfelde
bestimmt das IFA-
Konzept**



L 60 1218, 4x2



L 60 1218, 4x4

7.3.1.13.1 Vorbemerkungen und Ausgangssituation

Dipl.-Ing. Günter Zschämisch und Dipl.-Ökon. Günter Wohrab



1984 bis 1987 1 Milliarde jährlich investiert

Die Vorbereitungen für den Anlauf des neuen LKW L60 begannen bereits 1983. In den Jahren 1984 bis 1987 wurden in diesem Zusammenhang im VEB IFA-Kombinat Nutzkraftwagen Ludwigsfelde Investitionen von ca. 1 Milliarde Mark ! der DDR jährlich getätigt und damit in 18 Produktionsbetrieben des Kombinats neue hochproduktive technologische Prozesse installiert bzw. aufgebaut. Ende 1989 waren für den LKW L60 Produktionskapazitäten mit einem hohen technisch-technologischen Niveau für ca. 35.000 Fahrzeuge pro Jahr verfügbar.

1989/1990 die politische Wende

Auf diesem „Plateau“ stehend vollzog sich 1989/1990 eine politische Wende, die mit tiefgreifenden wirtschaftlichen und sozialen Umbrüchen verbunden war. Für die „IFA-Produkte“, u.a. für die LKW`s W50 und L60, entstanden daraus **einschneidende** absatzseitige Konsequenzen.

Auf den folgenden Folien ist der Lageplan des ehemaligen VEB IFA Automobilwerkes (Stand Oktober 1991) dargestellt, die vorhandenen Gleisanlagen sind grün gezeichnet.

- Folie 4: Gesamtansicht
- Folie 5: Nordteil
- Folie 6: Mittelteil
- Folie 7: Südteil

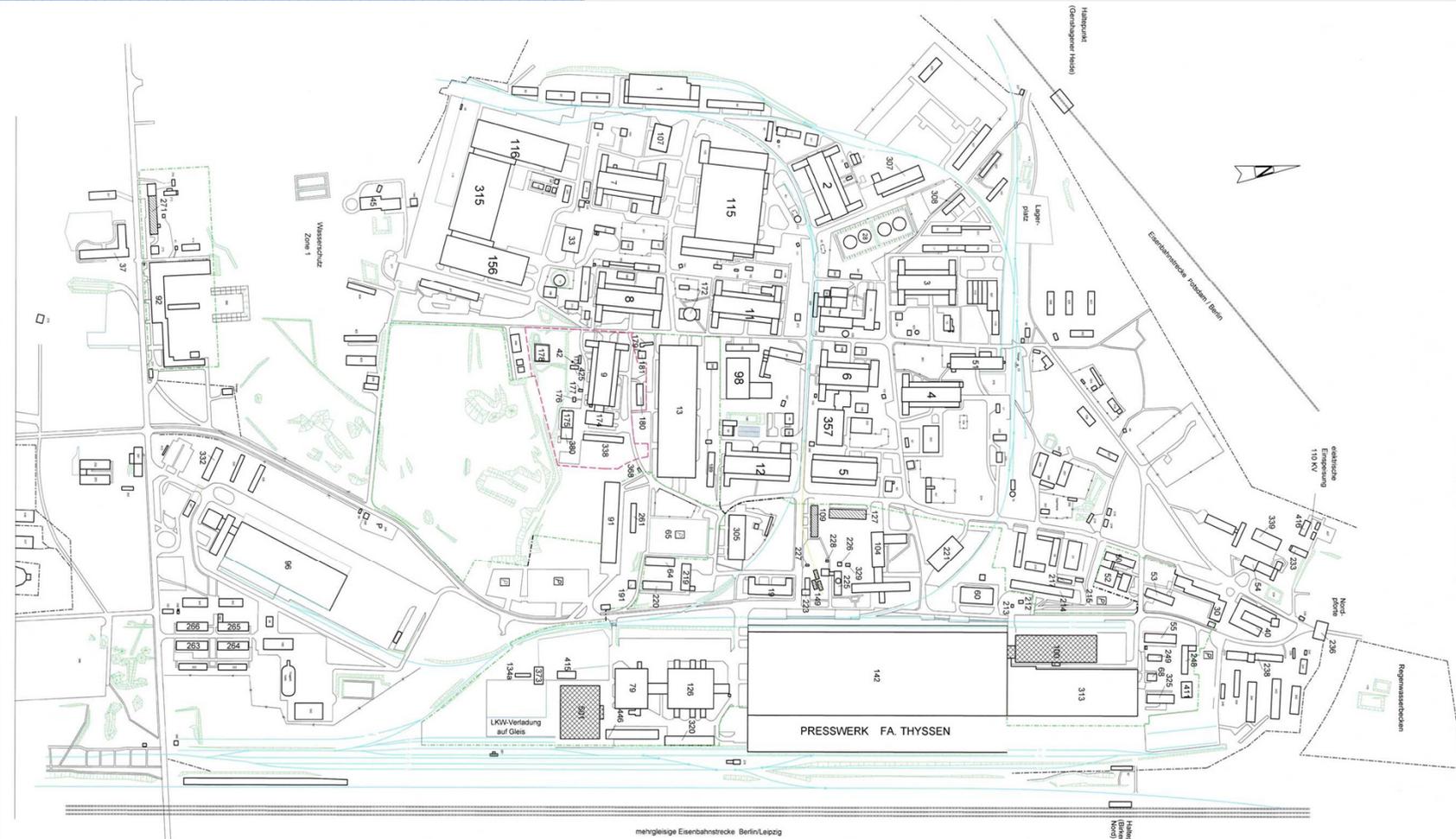
7.3.1.13.1 Vorbemerkungen und Ausgangssituation

Dipl.-Ing. Günter Zschämisch und Dipl.-Ökon. Günter Wohrab



Erläuterungen der wichtigsten ehemaligen Standorte der Produktions- und Hilfsprozesse der „IFA“:

- 1: Zuschnitt für die mech. Fertigung
- 2: mech. Großteilfertigung
- 3: Achsbrückenfertigung
- 4: Kipperfertigung
- 5: Pritschenmontage
- 6: Gesenkerherstellung
- 7: Schmiedeproduktion
- 8: Instandhaltung
- 9: Versuch und Musterfertigung
- 11: Fertigungsmittelherstellung
- 12: Wärmebehandlung und Galvanik
- 13: mech. Kleinteilfertigung
- 79: Fahrzeugfertigmacherei
- 91: Rohrfertigung
- 98: Fertigungsmittelherstellung
- 100: Containerumschlagplatz
- 115: Verzahnung, Wärmebehandlung, Achsbrückenbearbeitung, Achsmontage
- 116: Schmiedeproduktion
- 126: Fahrzeugfertigmacherei
- 142: Fahrzeugendmontage, Rahmenfertigung, Presserei
- 156: Schmiedeteilnachbehandlung und -wärmebehandlung
- 313: Fahrerhausfertigung
- 315: Schmiedeproduktion
- 357: Wärmebehandlung der Gesenke



VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde, Flächenplan mit verfügbaren Gebäuden, Straßen und Gleisen (Gesamtansicht)

7.3.1.13.1 Vorbemerkungen und Ausgangssituation

Dipl.-Ing. Günter Zschämisch und Dipl.-Ökon. Günter Wohrab

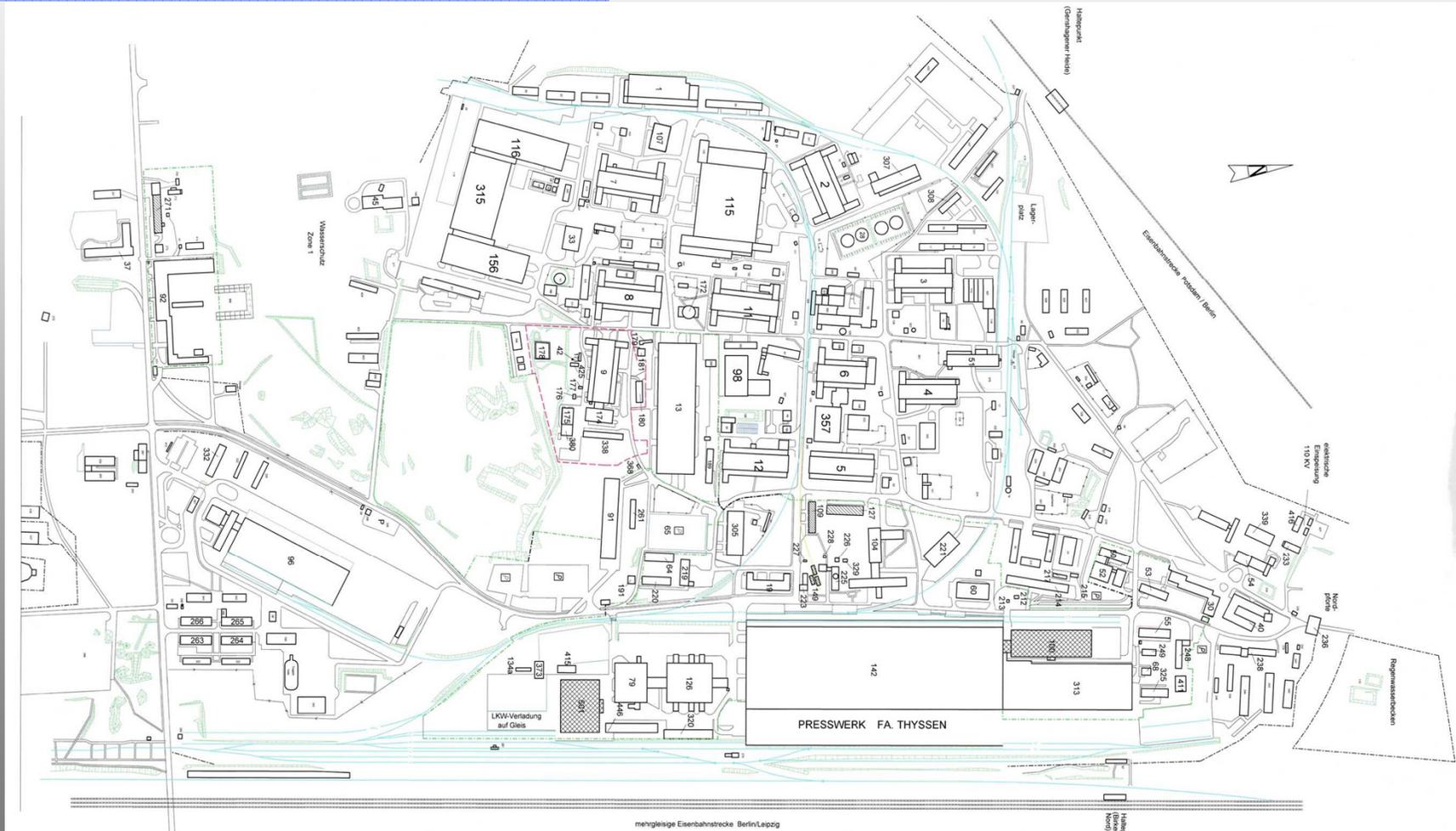


Erläuterungen der wichtigsten ehemaligen Standorte der Produktions- und Hilfsprozesse der „IFA“: Legende zu Folie 4

- | | |
|---|--|
| 1: Zuschnitt für die mech. Fertigung | 116: Schmiedeproduktion |
| 2: mech. Großteilmontage | 126: Fahrzeugfertigmacherei |
| 3: Achsbrückenfertigung | 142: Fahrzeugendmontage, Rahmenfertigung,
Presserei |
| 4: Kipperfertigung | 156: Schmiedeteilenachbehandlung und
-wärmebehandlung |
| 5: Pritschenmontage | 313: Fahrerhausfertigung |
| 6: Gesenkerstellung | 315: Schmiedeproduktion |
| 7: Schmiedeproduktion | 357: Wärmebehandlung der Gesenke |
| 8: Instandhaltung | |
| 9: Versuch und Musterfertigung | |
| 11: Fertigungsmittelherstellung | |
| 12: Wärmebehandlung und Galvanik | |
| 13: mech. Kleinteilmontage | |
| 79: Fahrzeugfertigmacherei | |
| 91: Rohrfertigung | |
| 98: Fertigungsmittelherstellung | |
| 100: Containerumschlagplatz | |
| 115: Verzahnung, Wärmebehandlung,
Achsbrückenbearbeitung, Achs-
montage | |

7.3.1.13.1 Vorbemerkungen und Ausgangssituation

Dipl.-Ing. Günter Zschämisch und Dipl.-Ökon. Günter Wohrab



7.3.1.13.1 Vorbemerkungen und Ausgangssituation

Dipl.-Ing. Günter Zschämisch und Dipl.-Ökon. Günter Wohrab



VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde, Flächenplan mit verfügbaren Gebäuden, Straßen und Gleisen (Nordteil)

7.3.1.13.1 Vorbemerkungen und Ausgangssituation

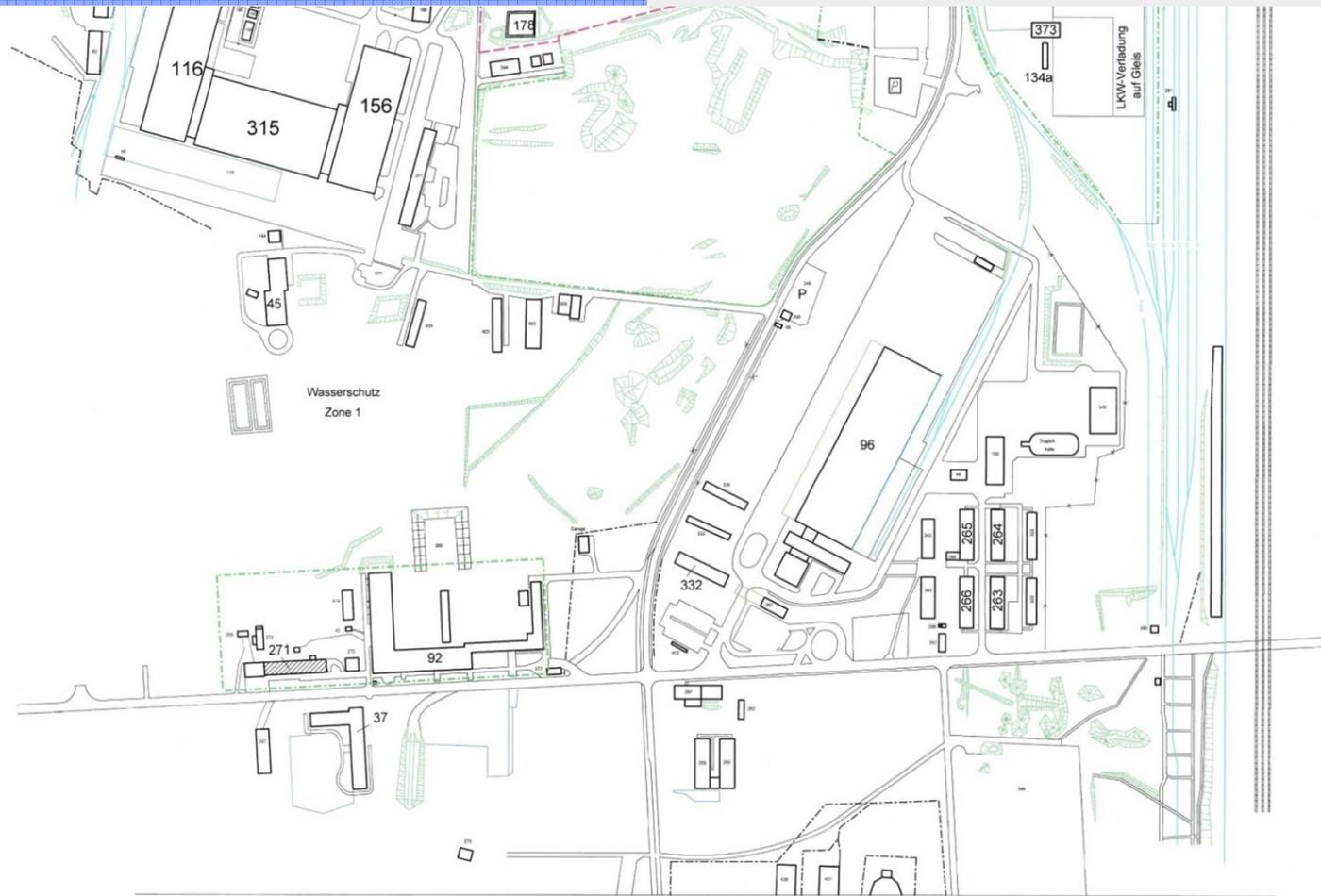
Dipl.-Ing. Günter Zschämisch und Dipl.-Ökon. Günter Wohrab



VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde, Flächenplan mit verfügbaren Gebäuden, Straßen und Gleisen (Mittelteil)

7.3.1.13.1 Vorbemerkungen und Ausgangssituation

Dipl.-Ing. Günter Zschämisch und Dipl.-Ökon. Günter Wohrab



VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde, Flächenplan mit verfügbaren Gebäuden, Straßen und Gleisen (Südteil)

7.3.1.13.1 Vorbemerkungen und Ausgangssituation

Dipl.-Ing. Günter Zschämisch und Dipl.-Ökon. Günter Wohrab



Reduzierung und Umprofilierung des Potenzials erforderlich

Fakt war, dass die mit größten Anstrengungen von 1983 bis 1989 geschaffenen hochproduktiven Fertigungskapazitäten nicht mehr voll genutzt werden konnten, d.h. eine Reduzierung und Umprofilierung des vorhandenen Potenzials an

- Arbeitskräften
- Flächen
- Maschinen, Anlagen, Ausrüstungen und
- Produktionshallen

stand mehr oder weniger in allen Kombinatbetrieben als Aufgabe.

Es galt Lösungswege zu finden, um die neue Situation zu meistern. Für die Fortsetzung der Nutzkraftwagenproduktion am Standort Ludwigsfelde kamen 2 Varianten in Betracht:

Variante 1: Gewinnung eines geeigneten Partners, mit dem die Möglichkeit bestand, gemeinschaftlich Nutzfahrzeuge wirtschaftlich zu produzieren und abzusetzen.

oder

Variante 2: Bewältigung der Situation als „Einzelkämpfer“ mit der Konsequenz, die vorhandenen Kapazitäten allumfassend auf ein „Restpotenzial“ zu reduzieren, um die noch absetzbaren LKW`s wirtschaftlich produzieren zu können.