



# „LEIPZIGER ALLERLEI“

IN DER SÄCHSISCHEN METROPOLE  
ARBEITET SCHNELLECKE SEIT VIELEN  
JAHREN DIREKT ODER INDIREKT FÜR  
GLEICH ZWEI AUTOMOBILHERSTELLER



Eine strahlendblauer Himmel begrüßt uns an diesem Sommertag in Leipzig. Im Gegensatz zu den sonstigen Besuchern der Stadt steuern wir weder die historische Innenstadt noch die Szeneviertel an. Wir sind nicht wegen der Baudenkmäler oder des Fußballs hier, sondern wegen einer anderen Sache, die Leipzig einzigartig macht: Es ist die einzige deutsche Stadt, in der es Produktionswerke von zwei Automobilherstellern gibt.

Schnellecke arbeitet direkt oder indirekt für beide Unternehmen. „Das sind im Wesentlichen ganz unterschiedliche Dienstleistungen mit ganz unterschiedlichen Herausforderungen“, erklärt uns Ingo Bach, Geschäftsführer der Schnellecke Sachsen GmbH und verantwortlich für die Standorte in Leipzig. „Bei der BMW Group arbeiten wir im Presswerk, im Karosseriebau und im Bereich CFK (Kohlenstofffaserverstärkter Kunststoff). Und das SML ist ein externes Multi-JS-Center, das wir im Auftrag zahlreicher Lieferanten betreiben und von dem aus wir das Werk von Porsche beliefern.“

#### Seit 2001 Logistik für Porsche

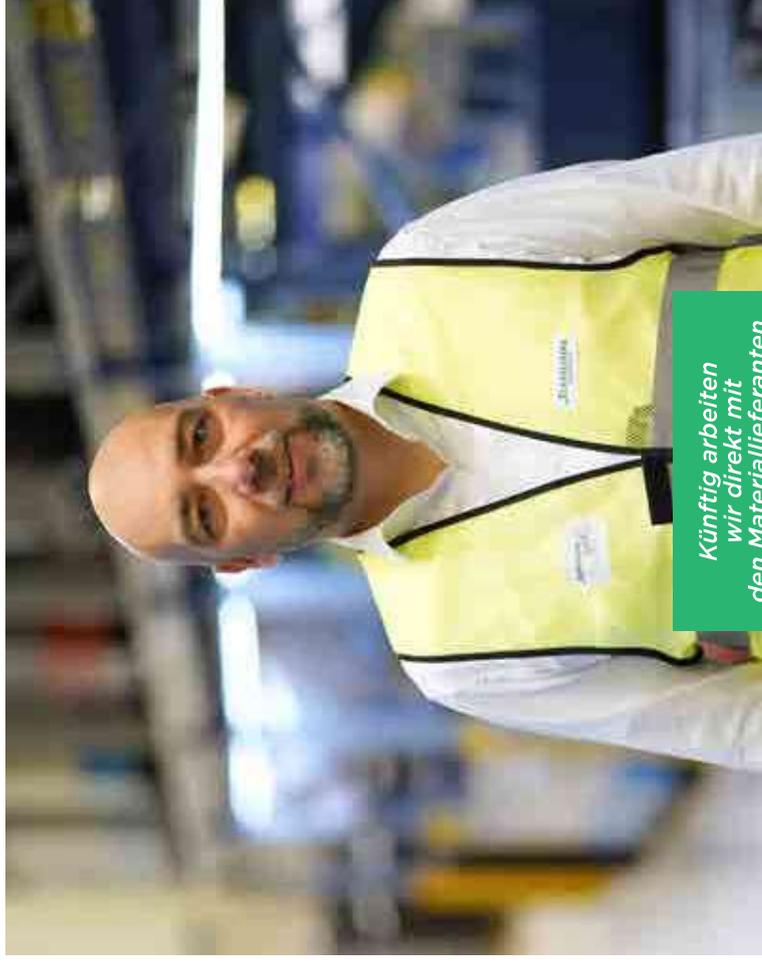
Leipzig ist einer der ältesten Standorte von Schnellecke in Deutschland. Bereits 2001 wurde hier die Arbeit aufgenommen. Die Entwicklung des Standorts ist eng verknüpft mit dem Wachstum des Porsche-Werks in der Messestadt. Seit dem Vorseitenstart des Porsche Cayenne im Dezember 2001 trägt Schnellecke logistische Verantwortung für alle in Leipzig gebauten Porsche-Modelle. Der Cayenne

wird hier inzwischen nicht mehr gebaut; heute laufen der Panamera, der Macan und, seit Sommer, der Taycan vom Band, der erste rein elektrisch Porsche.

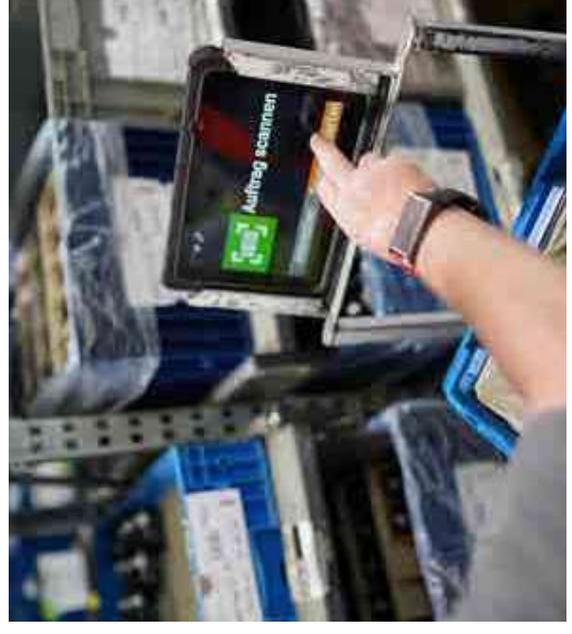
#### SML: Fehlerquote unter 10 ppm

Die erste Station unseres Besuches ist das Schnellecke Modul- und Lieferantenzentrum, das etwa zwei Kilometer vom Porsche-Werk entfernt liegt. Hier ist Schnellecke nicht direkt im Auftrag von Porsche tätig, sondern arbeitet für eine Reihe von Lieferanten, deren Produkte hier zwischengelagert und passend ins Werk geliefert werden. „Manche Lieferanten schicken uns direkt fertige Sequenziergestelle, die wir dann zum richtigen Zeitpunkt ins Werk bringen“, sagt Fachbereichsleiter Stefan Weitzig, der uns durch die Hallen führt.

In der Halle ist es relativ ruhig. Hier wird nicht nur kommissioniert und sequenziert, sondern es finden auch Baugruppenmontagen statt. Wir bleiben an der Himmel fertigung für Panamera und Macan stehen. Ein Himmel (Decke des Fahrzeugs im Innenraum) wird in eine Roboterstation eingelegt, wo Kabel und andere Elemente aufgeklebt werden.



Künftig arbeiten wir direkt mit den Materiallieferanten zusammen



Von dort geht es an weitere Arbeitsstationen, wo Accessoires wie Sonnenblenden oder Spiegel montiert werden. Jeder Himmel ist dabei anders. Modellvarianten, Farben, Ausstattung – selbst das Zielland spielt hier eine Rolle, wie sich an den unterschiedlichen Sprachenaufklebern zeigt.

Für Ersatzlieferungen oder selten angeforderte Fahrzeughimmel gibt es einige Meter weiter von Schnellecke speziell konstruierte Schränke, in denen diese geschützt aufbewahrt werden.

Mit dem Produktionsstart des Macan-Nachfolgers werden sich die Aufgaben des SML verändern. Ab 2022 wird hier der Himmel für die neue Macan-Generation nicht mehr einfach nur montiert und ausgeliefert, sondern Schnellecke wird als Modullieferant Verantwortung übernehmen und somit zum ersten Ansprechpartner in Bezug auf die gesamte Lieferkette dieser Baugruppe.

„Das bedeutet für uns, dass wir künftig direkt mit den Materiallieferanten und Porsche Leipzig zusammenarbeiten, ohne Zwischenschicht“, erläutert Bach.

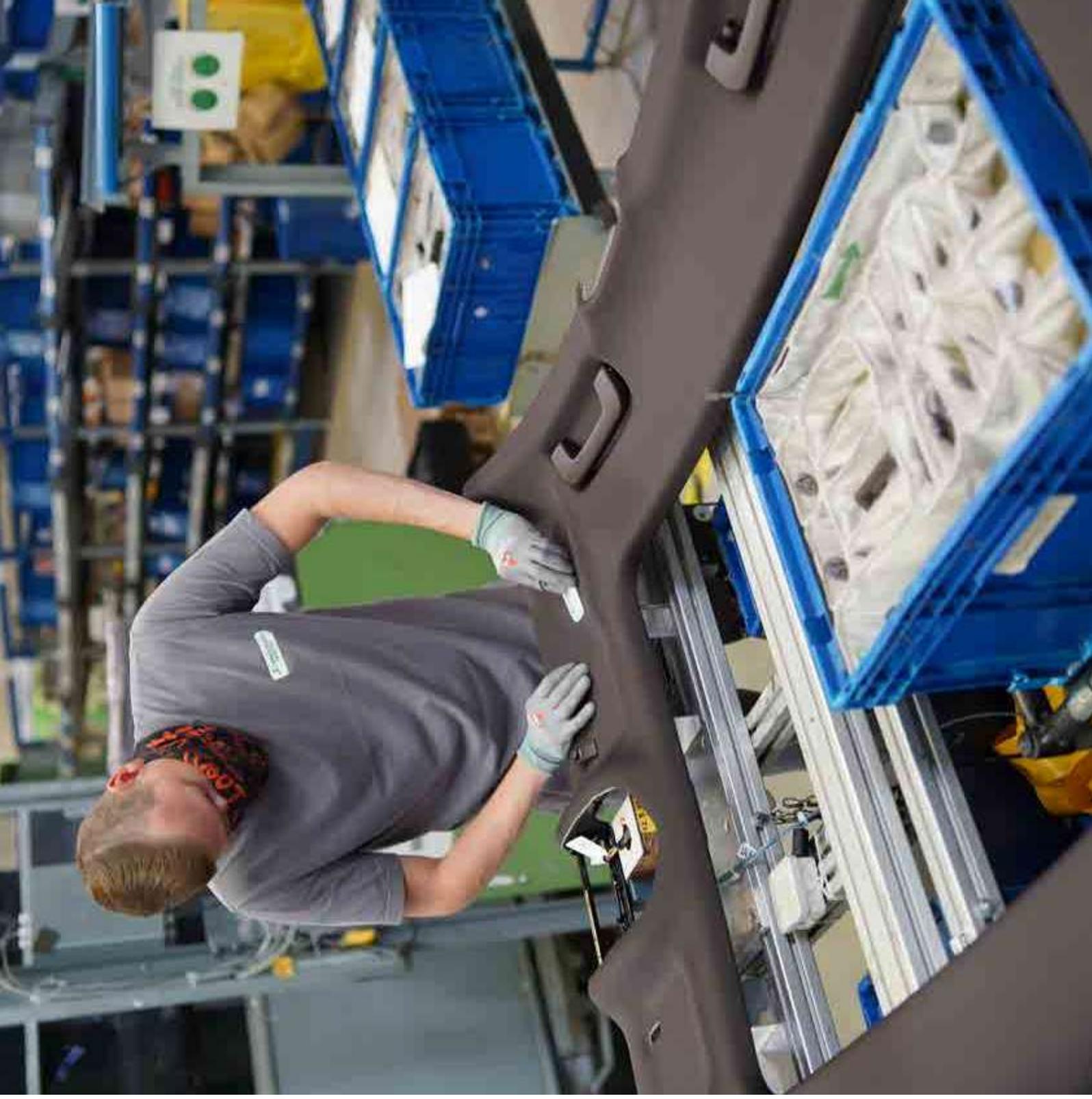
„Dies gilt für die Disposition und Qualität der einzelnen Bauteile ebenso wie für die Entwicklung der Montageanlagen und JIS-Gestelle. Auch die Logistikprozesse werden dann nicht mehr von Dritten vorgegeben, sondern von uns selbst entwickelt und umgesetzt.“

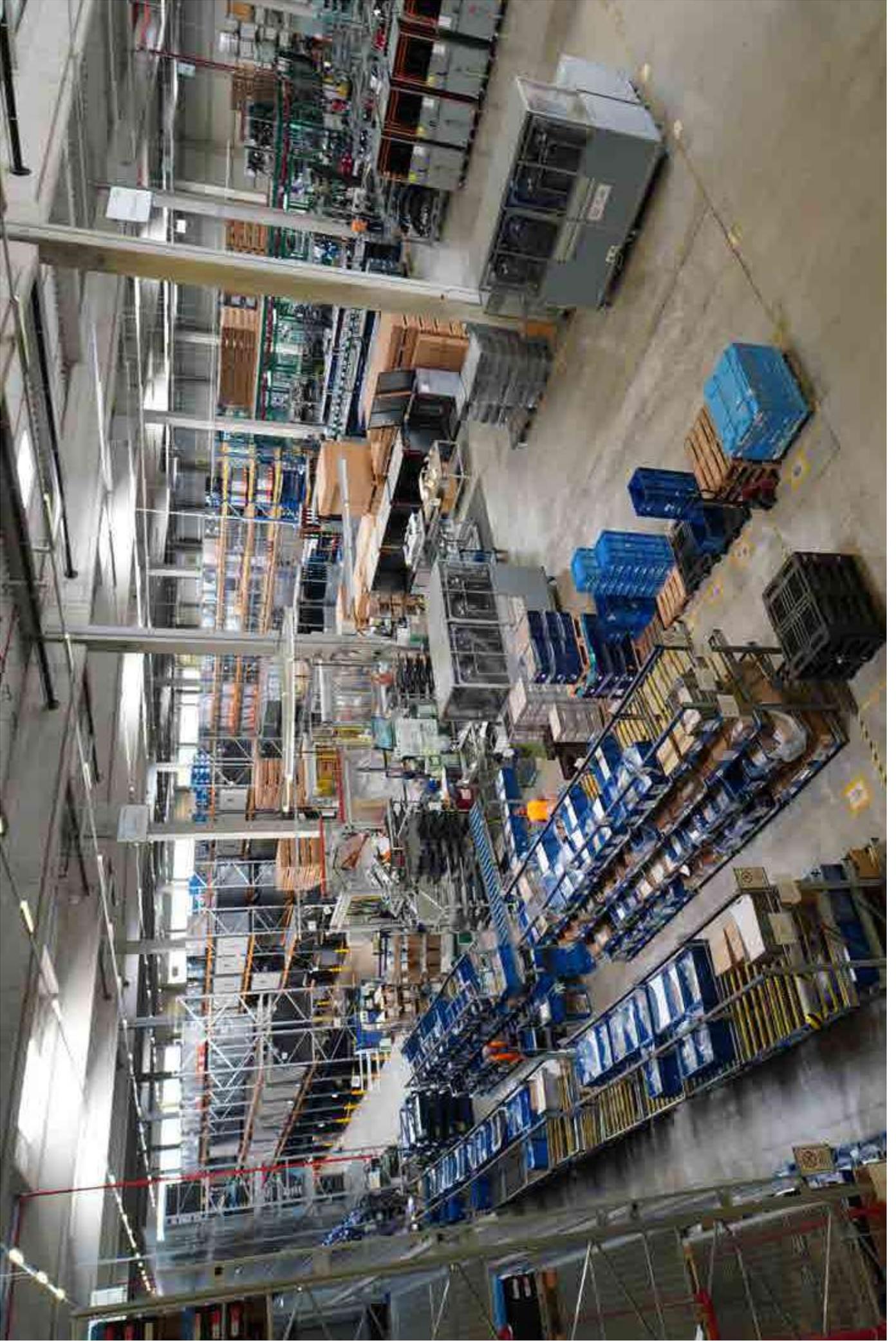
Vorbei an Sequenziergestellen mit Karosserieteilen wie Bug- und Heckverkleidungen, die hier fertig angeliefert und dann von Schnellecke ans Band geliefert werden, gelangen wir in einen weiteren Halblebereich, wo angelieferte Tankblasen im Auftrag des Herstellers um weitere Funktionsteile ergänzt und anschließend in einer Heliumkammer auf Dichtigkeit geprüft werden.

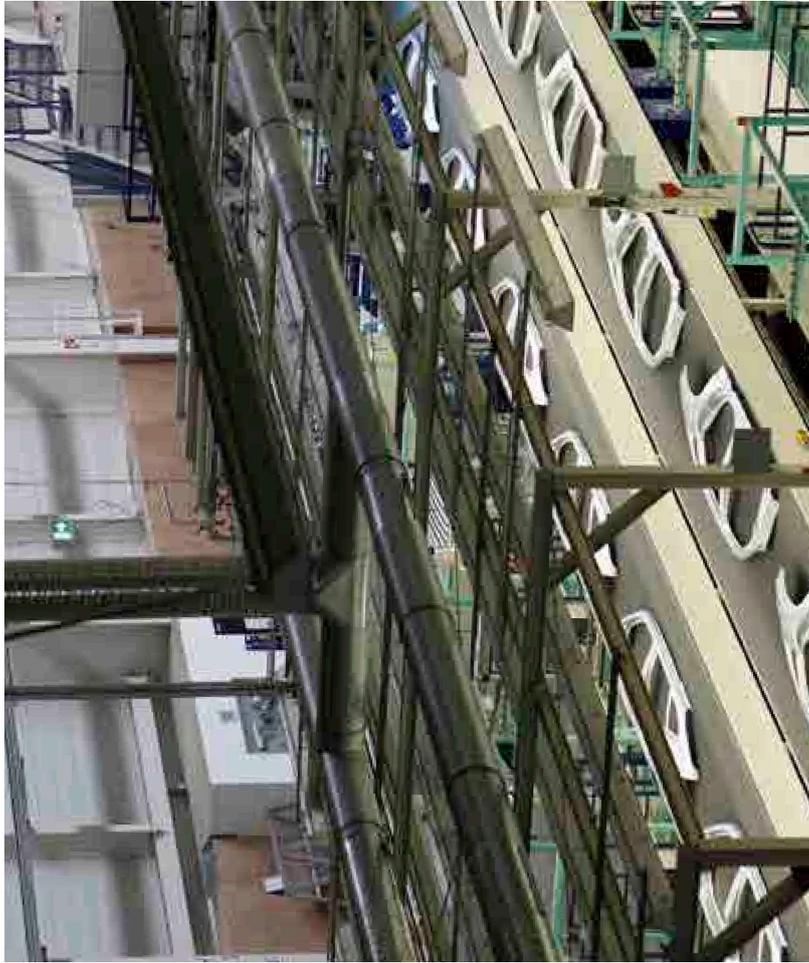
„Dazu kommen noch eine Reihe von Sonderprozessen“, betont Wetzig. „So erhalten wir beispielsweise im Prozess Farbe nach Wahl Stoßfänger mit Grundlackierung, die werden von Porsche in der Wunschfarbe des Kunden lackiert und kommen dann wieder zu uns zurück, um in die Sequenz eingeschleust zu werden.“

Rund vierzig Lkws werden hier pro Tag im Wareneingang abgefertigt, über 110 Lkws verlassen täglich das Zentrum in Richtung Porsche. Abfahrtsmonitore zeigen an, wann der nächste Lkw eingepplant ist.

Das alles läuft zwar nicht immer reibungslos, aber stets zur Zufriedenheit des Kunden. „Wir haben bei der Sequenzierung eine Fehlerquote von unter 10 ppm, das ist extrem gut“, ist Ingo Bach dann auch stolz auf seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Vielleicht ist das auch ein Grund dafür, warum man sich gerne meldet, wenn es innerhalb der Schnellecke Gruppe um Pilotprojekte geht.







## BMW: COILS, PRESSEN UND KAROSSERIEN

**A**m nächsten Morgen fahren wir zur BMW Group. Als wir aus dem Auto steigen, zögern wir einen Moment: Das soll ein Automobilwerk sein? Das Zentralgebäude wurde nach Entwurfen der weltberühmten Architektin Zaha Hadid gebaut. Im Foyer blicken wir hoch: Über uns gleiten Fahrzeuge vorbei. Nahezu lautlos ziehen sie durch den Raum – vorbei an den Schreibischen der Planer, Spezialisten und Manager und hoch über den Köpfen der Besucher.

Das BMW Group Werk in Leipzig ist eine der modernsten und nachhal-

tigsten Automobilfabriken der Welt. Seit März 2005 entstehen hier Automobile für Kunden in der ganzen Welt. Mehr als 1.000 Fahrzeuge der BMW 1er und 2er Reihe und des 13 rollen täglich vom Band.

Wir werden von Arnd Rockser, dem Leiter der Schnellecke Business Unit bei der BMW Group in Leipzig, abgeholt. Ein paar Meter hinter der Cafeteria öffnet er eine Metalltür – und wir stehen mitten in der Produktion.

Wenn hier ein neuer BMW seinen Weg in die Welt beginnt, dann ist Schnellecke von Anfang an dabei. Seit

Juli 2011 ist man verantwortlich für die logistische Versorgung von Presswerk, Karosseriebau und CFK-Fertigung. Als wir am Wareneingang ankommen, wird gerade eine gewaltige Stahlrolle, ein „Coil“, per Kran vom Lkw gehoben und im Vorbereitungsbereich der Schneideanlage abgeladen. „Wenn wir die Coils passend neben der Zuführung zur Anlage abgestellt haben, dann übernimmt der Kunde das Übersetzen auf die Haspel“, erklärt uns Rockser.

### Pressen geben den Takt vor

Vier Pressen und zwei Coillagen laufen hier rund um die Uhr. In den Coillagen werden die Stahlrollen in Bleche von unterschiedlicher Größe und Form geschnitten. Am anderen Ende kommen die Platinen heraus, die dann von Schnellecke per Gabelstapler zu den Pressen gebracht werden. „Das sieht auf den ersten Blick einfacher aus als es ist“, weiß Rockser. „Die Platinen sind an den Kanten messerscharf, der Umgang damit erfordert besondere Sorgfalt.“

Weiter geht es zu den gigantischen Pressen, welche die verschiedenen Teile für die Karosserien herauspressen. Diese werden an weiteren Stationen gestanzt und kaltverformt. Die fertigen Teile werden von den Schnellecke Staplerfahrern in automatischen Lager- und Fördertürmen verstaut, von wo sie bei Bedarf für die Karosserie montage entnommen werden – entweder automatisch oder ebenfalls durch Schnellecke.

Überall flitzen die Gabelstapler durch die Halle, um den von den Maschinen vorgegebenen Takt einhalten zu können. „Das

ist deshalb besonders herausfordernd, weil sich die Art der Pressteile ständig ändert“, erklärt Rockser. „Die BMW Group produziert hier nicht in standardisierter Serie, sondern je nach Anforderung. Das heißt, mal kommen größere Teile aus der Anlage, die fast im Minutentakt abgefahren werden müssen, damit es keinen Stau gibt. Und dann kommen wieder viele kleinere Teile, bei denen der Rhythmus nicht ganz so schnell ist. Eine Planung über eine längere Zeit im Voraus ist da nicht möglich.“

Auch die Pausen während des Werkzeugwechsels der gigantischen Pressen sind kurz. Nur etwa drei Minuten dauert es, bis eines der Werkzeuge gegen ein neues ausgetauscht ist. Dann sind die Staplerfahrer sofort wieder gefordert.

### Über 1.000 Anstellpunkte

Eine weitere wichtige Aufgabe ist die Kleinteileversorgung von über eintausend Anstellpunkten. Rund 85 verschiedene Teile werden allein für Türen gebraucht, rund hundert für einen Seitenrahmen. Eine fehlende Schraube an einer Montagestation kann die gesamte Produktion zum Stoppen bringen. Die Fahrer müssen auf ihren Routen immer prüfen, ob noch genügend Kleinteile da sind; wenn nicht, wird automatisch Nachschub gebracht.

Wir bleiben an einer von vier Fertigungsinseln stehen, wo aus einzelnen Bauteilen komplette Türen entstehen. Auch hier ist eine feste Routenplanung schwer möglich, so Rockser: „Laut Vertrag bedienen wir im Durchschnitt 45 Türen pro Anlage. Aber der Kunde kann mal an einer Anlage null fahren, weil die

Türkonfiguration gerade nicht benötigt wird, dafür aber an einer anderen Anlage 65 Türen produzieren. Darauf müssen wir uns immer wieder neu und flexibel einstellen.“

Die gesamte Halle ist für den Neuankommling auf den ersten Blick völlig unübersichtlich, wie ein gigantisches Labyrinth. „Das sind ganz andere Prozesse und Steuerungsbedarfe, als wir es sonst in getakteten oder von uns durchgeführten Prozessen kennen“, unterstreicht Ingo Bach. „Jede Fertigungszelle kann anhand der vor- und nachgelagerten Puffer ziemlich autark produzieren. Die Versorgung planerisch und organisatorisch hinzukriegen, ist eine ganz besondere Herausforderung.“

Neben dem Karosseriewerk bewirtschaftet Schnellecke auch ein 40.000 qm großes Losgrößenlager. Hier lagern Pressteile für andere BMW Group Werke. Die BMW Group verfolgt die Strategie, jeden Werkzeugsatz für die Pressen nur einmal in Deutschland vorzuhalten. Das bedeutet, bestimmte Karosserieteile werden zugeliefert, andere werden hier gefertigt und gehen an andere Werke.

Zum Schluss unseres Besuches setzen wir uns noch auf einen Kaffee in der Cafeteria zusammen. Wie Porsche, so ist auch das BMW Group Werk eine Welt für sich, jeweils eine kleine Stadt in der Stadt. Es ist faszinierend mitzuerleben, wie hier in Leipzig die Ideen der Ingenieure und Konstrukteure Wirklichkeit werden. Und wie es möglich ist, dass jeder Kunde trotz Serienfertigung ein individuelles Fahrzeug bekommen kann, genau nach seinen Wünschen konfiguriert.

Und dabei spielt Schnellecke eine wichtige Rolle.