

SCHNELLECKE

2019.2

Einblicke in die Schnellecke Group

ITALIENISCHE REISE

Zu Besuch bei Schnellecke
in Atessa und Bologna

BEGINN IN BREMEN

Neuer Standort
beliefert Mercedes



EINSATZ FÜR E-MOBILITÄT

Wie Schnellecke in Glauchau die Umstellung meistert



Die Bagdad-Batterie ist ein Tongefäß, das 1936 bei Ausgrabungen einer parthischen Siedlung an Stelle des Hügels Khujut Rabuah nahe Bagdad gefunden wurde. Da es einen Kupferzylinder und ein Eisenstäbchen enthält, wird spekuliert, dass es bereits vor 2000 Jahren als Batterie gedient haben könnte, als Elektrizität nach bisherigem Wissensstand eigentlich noch unbekannt war.



Lithium-Ionen-Akkumulatoren haben im Vergleich zu anderen Akkus die höchste Energiedichte. Nahezu alle in E-Fahrzeugen verwendeten Akkus setzen als Kathodenmaterial Kobaltoxid ein. Diese Art der Batterie wird Lithium-Polymer-Akku genannt. Ihre Zellen sind hermetisch verschlossen, was sie von minus 20° bis plus 60° Celsius einsatzfähig macht.

Liebe Leserinnen und Leser,

mit dem Produktionsanlauf des ersten reinen Großserien-Elektroautos von Volkswagen, des ID.3, im November 2019 in Zwickau hat eine neue Zeit begonnen. Nicht nur für Volkswagen oder die Autofahrer, sondern auch für Logistikpartner wie Schnellecke. Deshalb sind wir besonders stolz, von der ersten Stunde an in Zwickau mit dabei zu sein.

Dafür haben wir Einiges investiert. Während des Werksumbaus bei Volkswagen haben wir viele unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Trainingsmaßnahmen weiterqualifiziert. Dank dieser nachhaltigen Personalentwicklung standen wir pünktlich zum Produktionsstart mit einem bestens vorbereiteten Team bereit, um unseren Beitrag zum Erfolg der Elektromobilität zu leisten. Erfahren Sie mehr darüber in diesem Heft.

Nachhaltigkeit ist auch das Stichwort für ein weiteres Projekt: Seit Sommer 2019 arbeiten wir in Mexiko für den neu eröffneten BMW Standort in San Luis Potosí. Aus Anlass der Eröffnung startete Schnellecke mit der Förderung einer wichtigen örtlichen Berufsschule, um den jungen Menschen der Region eine gute Ausbildung zu ermöglichen. Näheres dazu können Sie ebenfalls in dieser Ausgabe nachlesen.

Mit dem Zusammenschluss von Peugeot/Citroen (PSA) und Fiat Chrysler (FCA) wird der viertgrößte Automobilkonzern der Welt entstehen. Was allerdings nur Branchenkenner wissen, beide Unternehmen arbeiten bei der Produktion von Nutzfahrzeugen schon lange zusammen, in einem Joint Venture namens Sevel. Schnellecke arbeitet seit einem Jahr für FCA und beliefert die Produktionslinie von Sevel in Atessa/Italien punktgenau mit Teilen. Auch darüber berichten wir in diesem Heft, ebenso wie über den Standort Bologna, an dem Schnellecke seit vielen Jahren die gesamte Werkslogistik für Lamborghini abwickelt.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre unseres Magazins.

Ihr


Nikolaus Külps
CEO Schnellecke Group



◀ **TITELTHEMA:**
ELEKTROMOBILITÄT

SEITE 6
**EINSATZ FÜR
E-MOBILITÄT**

Wie Schnellecke in Glauchau die Umstellung meistert



◀ SEITE 12
BELLA ITALIA

In Italien arbeitet Schnellecke für Lamborghini und Fiat



◀ SEITE 38
**JEDE MINUTE EIN
KÜHLER**

Schnellecke in Bremen



◀ SEITE 50
**MOTIVATION,
BEGEISTERUNG
UND TEAMGEIST**

Schnellecke gewinnt Logistikauftrag für erstes BMW Werk in Mexiko



◀ SEITE 56
**„DAS MACHT
EIGENTLICH KEIN
MITARBEITER
GERN“**

In Soltau läuft ein Pilotprojekt mit einem Gefachesteckroboter



„WIR HABEN GEMEINSAM AN
EINER ZUKUNFTSWEISENDEN
LÖSUNG GEARBEITET“

IN SACHSEN IST SCHNELLECKE BEIM START DES
ID.3 MIT DABEI - GROSSE HERAUSFORDERUNGEN

Geschäftsführer Ralph Hoyer (l.) und
Betriebsratsvorsitzende Elke Merkel im
Gespräch mit Mitarbeitern

Es ist ein grauer
 Novembermorgen, als
 wir auf das Betriebsgelände
 der Schnellecke Logistics Sachsen
 in Glauchau fahren. Auf den ersten
 Blick deutet nichts darauf
 hin, dass sich hier gerade
 etwas Besonderes ereignet – so wie vor
 wenigen Tagen ganz in der Nähe. Denn im
 Zwickauer Werk von Volkswagen lief am
 vierten Novem-
 ber 2019 das
 erste Serienexemplar des neu-
 en Elektroautos ID.3 vom Band.
 Ein Ereignis, das große Auswir-
 kungen auf die SLS hatte.

Im November 2017 traf VW die strategische Entscheidung, den VW-Standort in Zwickau als Mehrmarkenstandort für E-Mobilität zu entwickeln. Den Konzernplanungen zufolge soll Zwickau zum Kompetenzzentrum für E-Mobilität im Konzern gemacht und zum größten und leistungsfähigsten E-Standort im weltweiten Produktionsnetz des Konzerns ausgebaut werden. Ab 2021 sollen rund 330.000 E-Fahrzeuge pro Jahr in Zwickau produziert werden.

Die Umstellung der Produktion erfolgt in zwei Phasen. Im Jahr 2019 wurde die erste Fertigungslinie für die Produktion von Elektrofahrzeugen umgerüstet. Auf der zweiten Montagelinie werden nach wie vor Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor gebaut. Ab Sommer 2020 erfolgt dann auch der Umbau dieser Linie.

Das hat gravierende Auswirkungen auf die Schnellecke Logistics Sachsen (SLS), die in Glauchau und Zwickau mit rund 800 Mitarbeitenden die Werksversorgung von VW gewährleistet. Denn wenn weniger produziert wird, dann sinkt auch

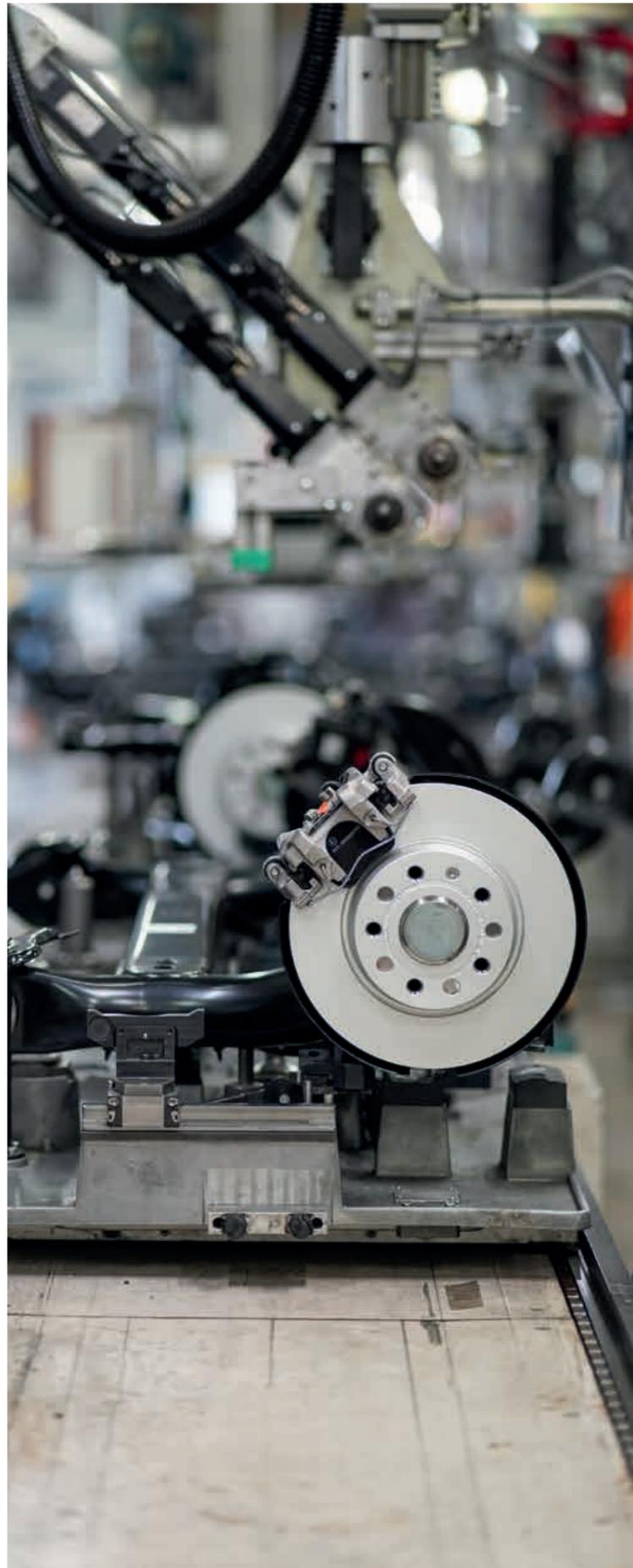
die Zahl der erforderlichen logistischen Dienstleistungen. Mit dem Ende der Verbrenner-Produktion endet auch der Auftrag für die Achsmontage, die bislang noch bei Schnellecke durchgeführt wird. Achsen und Antriebsstränge für die E-Fahrzeuge werden künftig von einer VW-Gesellschaft montiert.

In der ganzen Region herrscht derzeit viel Bewegung, wie SLS-Geschäftsführer Ralph Hoyer berichtet: „Manche Dienstleister haben, wie wir, bereits Verträge für die Produktion der Elektrofahrzeuge. Sie suchen nach neuen Flächen oder qualifizierten Mitarbeitern. Und das in einem Markt, der bereits leergefegt ist.“

In der Tat gibt es praktisch kaum Arbeitslosigkeit in der Region um Glauchau. „Arbeitssuchende finden in der Regel hier innerhalb von einer Woche einen Job“, so Hoyer. Und das ist für Unternehmen ein Problem, denn in zwei Jahren wird das Werk von Volkswagen wieder auf Hochtouren laufen und es werden jede Menge neue Arbeitskräfte gebraucht werden.

Volkswagen Werk Zwickau





„Außerdem spielt die Demographie hier eine ganz wichtige Rolle“, betont Hoyer. „Die Altersstruktur der Beschäftigten wird sich weiter nach oben verschieben.“

Programm „SLS Zukunft“

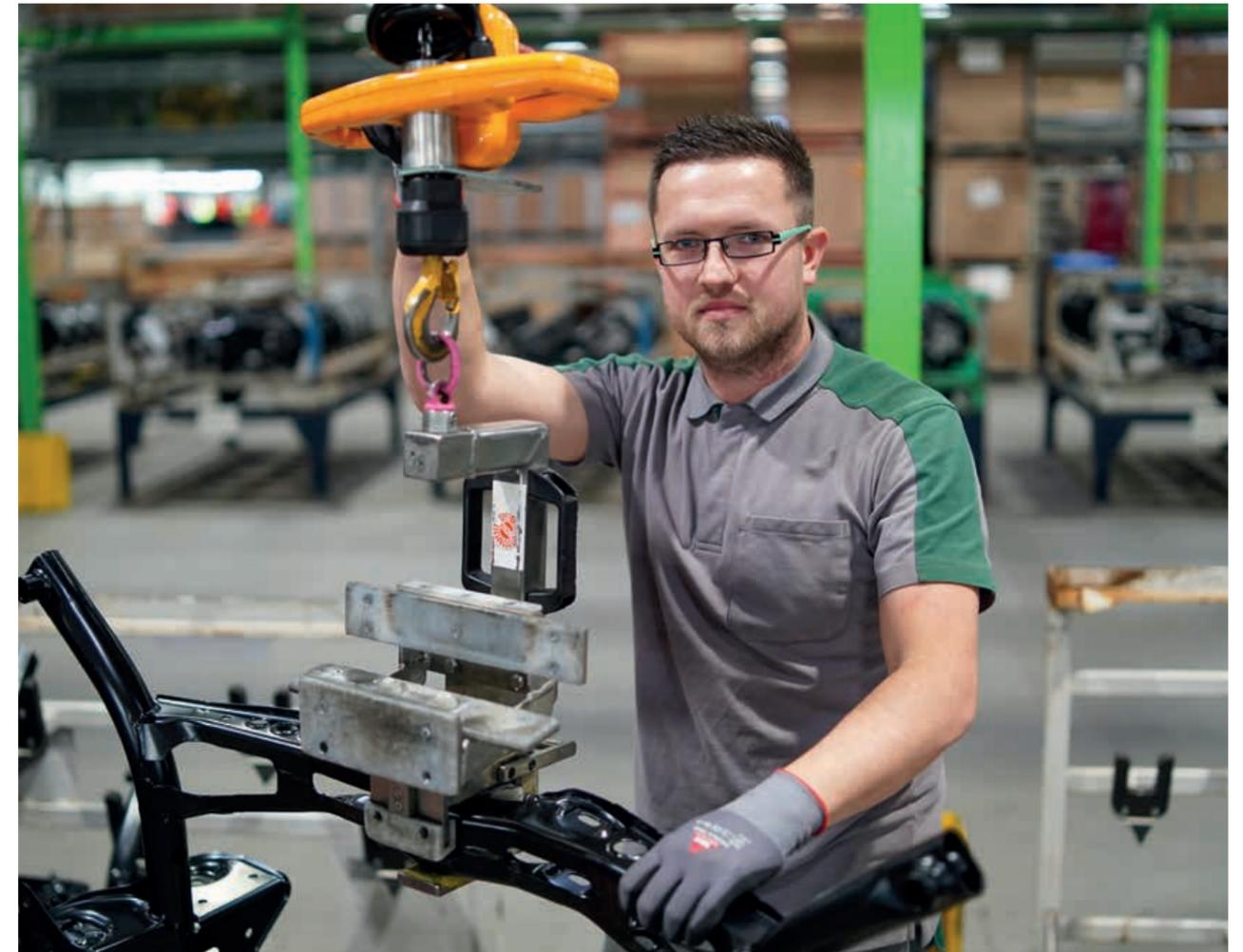
Vor dieser Perspektive standen Geschäftsführung und Betriebsrat der SLS also im Jahr 2017. „Unsere erste Frage war natürlich: Was machen wir mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die in den Umbauphasen nicht benötigt werden?“, so Hoyer.

Die klassische Reaktion in einem solchen Fall wäre es gewesen, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, deren Tätigkeit wegfällt, freizusetzen. Doch Schnellecke ging einen anderen Weg. „Wir haben gemeinsam einen Prozess angestoßen, der auf die Standortentwicklung und Beschäftigungssicherung im Unternehmen ausgerichtet ist“, sagt die Betriebsratsvorsitzende Elke Merkel. Als vorrangige Ziele wurden der Ausbau der Innovationskompetenz und Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit, die Beschäftigungssicherung und sozialverträgliche Beschäftigungsmodelle sowie die Weiterentwicklung des Unternehmens als attraktiver Arbeitgeber in einer Prozessvereinbarung festgeschrieben.

„SLS Zukunft“ nennt sich das Programm, das im Oktober 2017 von Geschäftsleitung und Betriebsrat unterzeichnet wurde. Es umfasst Betriebsvereinbarungen zur Standort- und Beschäftigungssicherung, zu Innovationskonzepten, zur Urlaubsplanung sowie zum Personalkonzept. Direkt nach Unterzeichnung wurden Verhandlungen mit der Arbeitsagentur aufgenommen, welche Qualifizierungsmöglichkeiten es für die Mitarbeitenden gibt, wenn ihre alte Tätigkeit wegfällt. Als Volkswagen dann 2019 die erste Montagelinie für den Umbau stilllegte, war man in Glauchau gewappnet.

Eines der größten Qualifizierungspakete der Region

„Wir hatten natürlich Personalüberhänge“, erinnert sich Hoyer. „Zunächst einmal kamen keine Zeitarbeiter mehr zum Einsatz. Dann haben wir durch geschickte Urlaubsplanung einiges kompensiert. Wir haben Mitarbeiter vorübergehend



an andere Standorte ‚ausgeliehen‘ und mit anderen Unternehmen kooperiert, die zeitweise Mitarbeiter für die Abarbeitung von Auftragspitzen benötigten. Da haben wir die Arbeitsverträge hier ruhen lassen und eine Wiedereinstellungsgarantie gegeben. Und schließlich haben wir Zusatzaufträge von einem Unternehmen übernommen, das noch nach einer Halle suchte und solange bei uns gearbeitet hat. Das war alles sehr viel Arbeit, und das geht nur, wenn man Netzwerke pflegt.“

Trotzdem hielt man am Ziel fest, möglichst alle Mitarbeitenden zu halten, auch diejenigen mit Zeitverträgen. „Volkswagen wird in Zukunft hier sechs Modelle produzieren anstatt nur drei wie vorher“, erläutert Hoyer. „Die Teilevielfalt wird also zunehmen. 2021 sollen im Werk wieder 300.000 Fahrzeuge produziert werden, dafür brauchen wir gute und qualifizierte Beschäftigte.“

Und die werden gerade ausgebildet. „Unsere Maßnahme ist eines der größten Qualifizierungspakete der Arbeitsagentur in Zwickau mit einem Volumen von über zwei Millionen Euro“, unterstreicht Elke Merkel. „Wir waren der erste Zulieferer hier in der Region, der mit der Arbeitsagentur eine Qualifizierungsvereinbarung geschlossen hat. Andere

Dienstleister haben das zunächst mal ausgesessen, Kurzarbeit gemacht und Mitarbeiter freigesetzt.“

Einen Bildungsträger mit entsprechenden Kapazitäten zu finden, war gar nicht so einfach. Schließlich mussten auch die Mitarbeitenden von Volkswagen umqualifiziert werden für die Produktion von E-Fahrzeugen. Damit fiel das VW-Bildungswerk aus, denn das war ausgebucht. Dank der rechtzeitigen Planung gelang es Schnellecke aber, mit der Fortbildungsakademie der Wirtschaft (FAW) einen Partner für die angestrebten Ziele zu finden.

Auf einer Betriebsversammlung wurde den Mitarbeitenden das Konzept vorgestellt. Ihnen wurde ein Qualifizierungskonzept in fünf Modulen angeboten. Wer alle fünf Module erfolgreich absolviert hat, kann anschließend bei der IHK seine Prüfung zum Fachlageristen ablegen.

Neue Anregungen für Mitarbeitende

Wir treffen Peter Leeb und Jonny Wagner, die zu den ersten sechzig Teilnehmern des Weiterbildungsprogramms gehören. Leeb ist 33 Jahre alt, hat 2003 bei

SLS mit einer Ausbildung zum Fertigungsmechaniker begonnen und ist anschließend geblieben. Wagner, 49 Jahre, ist Maschinen- und Anlagenmonteur und seit 2001 bei Schnellecke. Beide haben in den letzten Jahren in der Achsmontage gearbeitet.

Wagner hat inzwischen zwei Module absolviert, Leeb eines. Beide haben den Staplerschein erworben, Wagner zudem sein Wissen über das Kommissionieren erweitert. „Ich hab mich jahrelang gedrückt vor dem Staplerschein“, sagt er. „In der Montage brauchte ich den ja nicht, aber jetzt fiel mir die Entscheidung dafür leicht.“

Jedes Modul besteht aus zwei Monaten Schulung und einem Monat Praktikum. „Es ist schon anstrengend, den ganzen Tag in der Schule zu sitzen und mitzuschreiben“, sagt Wagner. „Das war erstmal sehr ungewohnt.“ So ungewohnt, wie den ganzen Tag wieder die Schulbank zu drücken. „Diese Erfahrung tut auch dem Menschen gut“, betont Merkel. „Man ist mal raus aus diesem Dreischichtrott, kann mal etwas ganz anderes erleben. Das ist ein anderer Horizont für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie bekommen

neue Anregungen. Und sie haben das verdient, denn sie haben über viele Jahre hinweg dem Unternehmen gegenüber eine große Flexibilität und Loyalität gezeigt.“

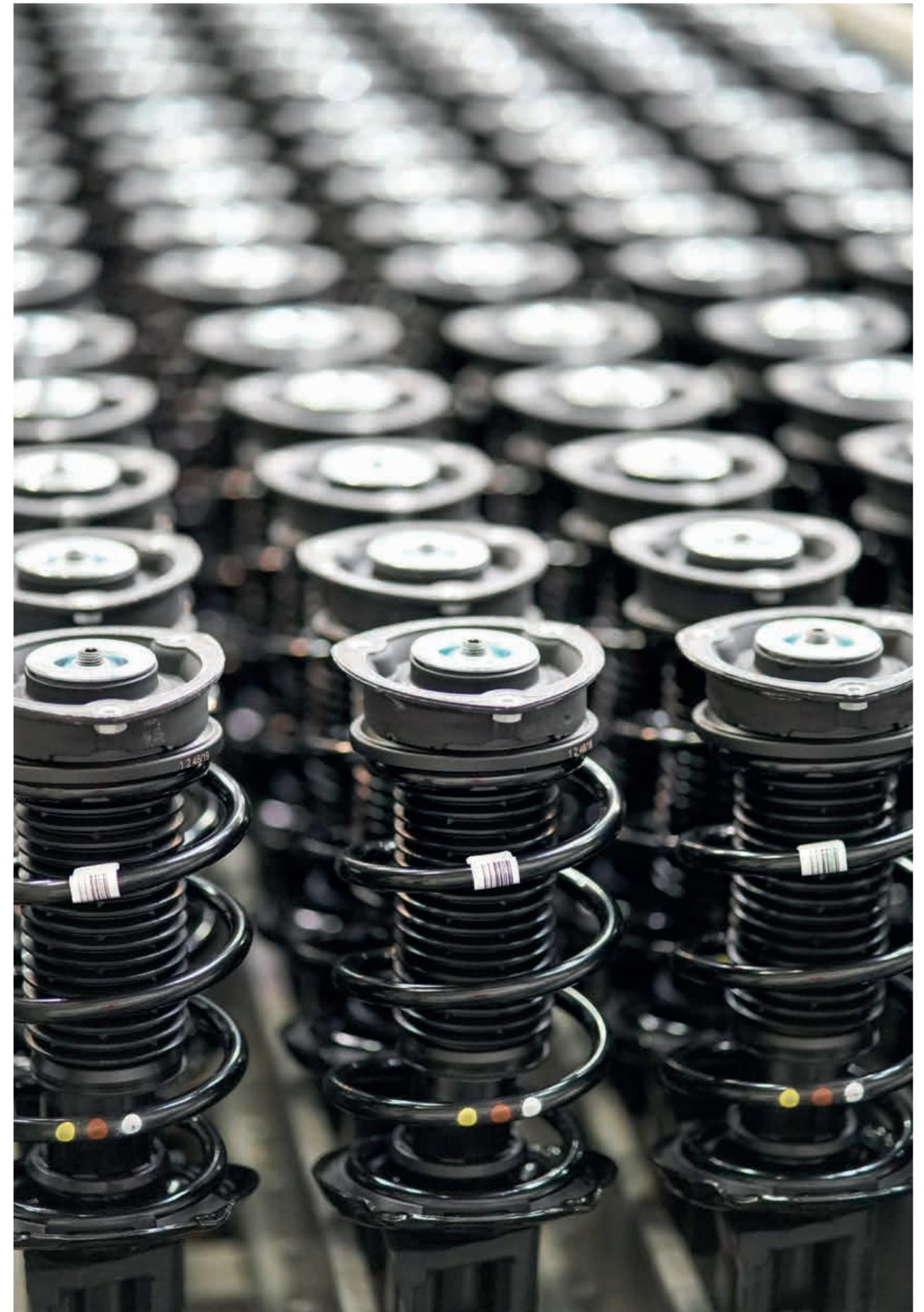
Hervorragende Ergebnisse

„Manche älteren Kollegen waren zunächst skeptisch, ob sie das noch packen“, erinnert sich Leeb. „Aber es wurde ihnen versichert, dass keine Nachteile entstehen, falls sie das nicht schaffen.“

Doch bislang haben es alle geschafft. Die ersten Erfahrungen sind ausgesprochen positiv, so Merkel. „Niemand ist gescheitert, wir haben hervorragende Ergebnisse. Die schlechteste Note war einmal eine 3, und das war jemand, der noch nie vor einem Computer gesessen hatte. Dessen Lernpensum war natürlich viel größer.“

Allerdings muss die Produktion in dieser Zeit, wenn auch in verringertem Umfang, weiterlaufen. Dazu mussten Mitarbeitende aus der Logistik in die Achsmontage wechseln, um das Projekt überhaupt realisieren zu können. „Die Mitarbeitenden, die die Produktion aufrechterhalten, können jetzt nicht an den Maßnahmen teilnehmen. Aber wir haben beschlossen, ihnen das im nächsten Jahr zu ermöglichen“, betont Hoyer.

„Was wir hier geleistet haben in 2019 und was uns an Herausforderungen bevorsteht in den nächsten Jahren, das fordert schon viel Kraft und Einsatz“, so Hoyers Fazit. „Das funktioniert nur, weil wir und der Betriebsrat ein gemeinsames Ziel haben: Beschäftigungssicherung, Qualifizierung für die Zukunft und bessere Chancen für einen Folgeauftrag. Da haben wir gemeinsam an der besten Lösung gearbeitet. Wir haben hier einen vernünftigen und verlässlichen Umgang miteinander. Nur so konnten wir alle Spielräume ausnutzen, um gemeinsam etwas hinzubekommen.“



BELLA *Italia*

IN ITALIEN ARBEITET
SCHNELLECKE FÜR
LAMBORGHINI UND FIAT

In Italien ist Schnellecke an zwei Standorten vertreten: In Atessa, im Süden des Landes, sowie in Bologna. Zwei ganz unterschiedliche Standorte, wie wir bei unserem Besuch vor Ort festgestellt haben.





„UNSERE STÄRKE SIND
UNSERE MITARBEITER“

SCHNELLECKE IN ATESSA



Vom Flughafen Rom Fiumicino aus brauchen wir etwa eine halbe Stunde mit dem Auto, bis wir in die Abruzzen einfahren. Rund um uns erheben sich die wilden Hügel, an deren Gipfel hier und da Häuser geklatscht sind wie von der Hand eines Riesen dorthin geklebt. Tiefe Schluchten tauchen überraschend auf, weiß leuchtende Felswände und verborgene Täler.

Nach mehreren Stunden erreichen wir die Ebene, die sich bis zur Adria erstreckt. Hier, in der Gemeinde Atessa, hat Schnellecke seinen jüngsten Standort in Italien. Atessa selbst ist eine kleine Stadt, deren Häuser sich auf einer rund 400 Meter hohen Hügelkuppe zusammendrängen. Zur Gemeinde gehört auch das Industriegebiet im Val di Sangro zwischen den Abruzzen und der Adria. Wir fahren vorbei am italienischen Motorradwerk von Honda, bevor wir das Werk von Sevel erreichen.

Die Società Europea Veicoli Leggeri Sevel S.p.A. (Europäische Gesellschaft für leichte Nutzfahrzeuge), auch bekannt als Sevel, ist ein Joint Venture von Fiat Chrysler Automobiles (FCA) und der PSA Peugeot Citroën S.A. zur Produktion von leichten Nutzfahrzeugen. Auf dem 1,2 Quadratkilometer umfassenden Werksgelände in Atessa werden rund 6.400 Mitarbeiter beschäftigt (Stand 2019). Die Produktionsleistung

lag 2018 bei 296.000 Fahrzeugen; für 2019 ist eine Steigerung auf 303.000 Fahrzeuge geplant. Damit ist Sevel das größte Werk für die Produktion leichter Nutzfahrzeuge in Europa. Es ist zudem eines der größten Unternehmen in den Abruzzen.

Hier läuft der bekannte Fiat Ducato vom Band, dessen Chassis auch als Grundlage für Fahrzeuge von Citroën und Peugeot dient. Beliebt ist er zudem als Grundlage für Wohnmobile; kein Wunder also, dass die Produktionszahlen ansteigen. Rund um das Werk haben sich zahlreiche Dienstleister und Zulieferer angesiedelt, darunter seit kurzer Zeit auch Schnellecke.

„Wir sind ein Pilotprojekt“

Vor der Halle begrüßen uns Business Unit Leiter Alfonso Tamasi, Laura Gallerani, verantwortlich für LEAN Management in Atessa und Bologna und Operations Manager Antonio Tranquillo. Die Sonne strahlt noch kräftig an diesem Spätseptembertag, aber in der Halle ist es angenehm kühl.

„Wir sind zwar einer der jüngsten Standorte in Europa und auch nicht besonders groß, aber wir sind strategisch sehr wichtig“, sagt Tamasi. Denn

Laura Gallerani und Alfonso Tamasi



„Unser Standort ist strategisch sehr wichtig.“





ATESSA - EIN KLEINOD AM RANDE DER ABRUZZEN

Das Städtchen Atessa liegt auf einem etwa 400 Meter hohen Hügel, von dem aus man bis zur Adria blicken kann. Atessa glänzt mit einer fast touristenfreien Altstadt, die sich auf der Hügelkuppe entlangzieht, mit schmalen Gassen, versteckten Treppen und vielen malerischen Ecken. Einige der historischen Bauwerke sind bereits im sechsten und siebten Jahrhundert errichtet worden.

Mit seinen Palästen, Gassen und Kirchen zeigt Atessa noch immer deutliche Spuren der mittelalterlichen Vergangenheit. Sehenswert sind unter anderem der Palazzo Spaventa und die Kirchen San Rocco, Santa Maria Addolorata, San Giovanni und San Nicola.





Atessa ist die erste Business Unit, die für FCA in Europa arbeitet. „Bislang hat FCA die Linierversorgung in Sevel selbst organisiert“, so Tamasi. „Mit Schnellecke ist nun erstmals ein Externer damit beauftragt worden. Wir sind also sozusagen ein Pilotprojekt.“

Im Juni 2018 wurde der Vertrag unterzeichnet, am 15. Oktober war bereits Produktionsstart. Die Halle ist mit 3.700 qm Fläche nicht besonders groß, aber es ist zunächst nur ein Bruchteil der Werkerversorgung für Sevel, der hier abgewickelt wird, insgesamt etwa 1.500 zumeist kleinere Teile. Täglich werden im Wareneingang 23 Lkws entladen. Die Paletten kommen entweder ins Blocklager oder ins Hochregallager. Von dort werden die erforderlichen Lieferungen gepickt. Rund 3.000 Kleinladungsträger (KLTs) verlassen täglich die Halle.

„Geplant war ursprünglich, dass wir für jedes zu bauende Fahrzeug 2,5 KLTs anliefern“, erklärt Tamasi. „Inzwischen sind es schon drei geworden.“ Das macht im Jahr über 900.000 KLTs. Bewältigt wird die Arbeit mit rund 45 Mitarbeitenden in drei Schichten. Hinzu kommen zwei weitere Schichten am Samstag und eine Extraschicht am Sonntag. „Die waren ursprünglich nicht geplant“, so Tamasi. „Deshalb mussten wir im laufenden Betrieb unsere gesamte Organisation umstellen.“

Aber diese Flexibilität ist ein natürliches Merkmal der Mannschaft in Atessa. Sie war bereits beim Produktionsstart erforderlich. Fiat operiert an allen Standorten mit einem einheitlichen Lagerverwaltungssystem. Sevel war das letzte Unternehmen der Gruppe, das im Januar 2019 die Software einführte. „Wir sind Pioniere“, lächelt Gallerani. „Wir sind der erste Logistiker hier in Atessa, der mit diesem System arbeitet.“

Trotz einer einwöchigen Schulung durch Fiat zeigten sich im Tagesbetrieb schnell einige Probleme. „Einige der Funktionen der Software passten nicht zu unseren Abläufen“, erinnert sich Gallerani. „Wir haben die Funktionen dann angepasst, und nach zwei Wochen lief alles tadellos.“

Vier Routen – vier Farben

Uns fällt auf, dass die Reihen der Hochregale farbig ausgezeichnet sind. Rot, Gelb, Violett und Grün steht auf großen Schildern am Kopf der Regale. Diese Unterteilung findet sich auch beim Warenausgang wieder. „Das sind die vier Routen, die es im Werk von Sevel gibt“, erklärt Tamasi. „Wir haben unsere



ganzen Abläufe daran ausgerichtet, um Fehler zu vermeiden. Für jede Linie gibt es hier jeweils einen Mitarbeiter, der die erforderlichen Lieferungen zusammenstellt. Im Sevel Werk arbeiten ebenfalls rund 20 Mitarbeiter von uns. Sie nehmen die Lieferungen in Empfang und bringen sie zu den entsprechenden Produktionslinien.“

Das klingt einfacher als es ist. Nicht alle Routen sind gleichwertig. Gelb und Violett sind beispielsweise besonders wichtig, weil dort eine fehlende oder fehlerhafte Lieferung zum Bandstillstand führen kann. Grün und Rot hingegen enthalten Teile, die in verschiedenen Montagestufen nutzbar sind. Außerdem sind die Routen nicht immer gleich; je nach den Produktionsanforderungen in Sevel müssen sie flexibel angepasst werden.

Nach dem Rundgang durch die Halle lassen wir uns von Tamasi und Gallerani über die Personalsituation informieren. „Schnellecke hat einen guten Ruf in der Region“, betont Tamasi. „Die Leute kommen her und fragen, ob sie für uns arbeiten können.“

So war es relativ einfach, gute Mitarbeiter zu bekommen – mit einem für die Region ungewöhnlich niedrigen Altersdurchschnitt von etwa 30 Jahren. „Vor allem bei Sevel ist es wichtig, dass die Mitarbeiter dort nicht nur über Sachkenntnisse verfügen, sondern auch gut in der Kommunikation sind“, betont Gallerani. „Sie arbeiten ständig direkt mit dem Kunden zusammen, und da muss die Chemie stimmen.“

1.200 Fahrzeuge am Tag

Davon können wir uns jetzt selbst überzeugen. Nur wenige Autominuten, und wir erreichen das Werk. Hier produzieren 6.400 Mitarbeiter auf 1,2 Millionen qm Gesamtfläche bis zu 1.200 Fahrzeuge am Tag. Zusammen mit den rund 100 Zulieferern, die sich in der Gegend angesiedelt haben, sind es sogar etwa 12.500 Menschen, die von Sevel leben. Damit ist das Unternehmen ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in der



Region. Es besteht im Wesentlichen aus der Karosserieproduktion, der Lackiererei und der Endmontage.

Nur vereinzelt sieht man Menschen durch das parkartige Gelände gehen, ansonsten ist es erst einmal überraschend ruhig. Der ganze Lieferverkehr wird an der Rückseite des Geländes abgewickelt, rund 500 Lkw und ein kompletter Zug am Tag. Für den Abtransport der produzierten Fahrzeuge und Fahrgestelle sorgen bis zu acht Züge und über 200 Fahrzeugtransporter am Tag.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Sevel tragen alle weiße Arbeitskleidung, sofern sie nicht, wie beim Schweißen, Schutzkleidung benötigen. Sevel ist das größte Karosseriewerk der ganzen Fiat Gruppe; alle Fließbänder summieren sich auf eine Länge von rund acht Kilometern. Hier werden die Karosserien jedoch nur zusammgebaut. Die verzinkten Blechteile und sonstigen Komponenten kommen von Zulieferern.

Herzstück des Werks ist die Endmontage, in der über

2.500 Mitarbeiter beschäftigt sind. Der Ducato kann in über 13.000 Konfigurationen bestellt werden. Dafür werden viele unterschiedliche Einzelteile an der Montagelinie benötigt, an deren Anlieferung auch Schnellecke beteiligt ist. Wenn die angeforderten Teile eingescannt und zusammengestellt sind, flitzen die Elektro Stapler auf ihren Routen los, die bis zu zwei Kilometer lang sind. Hier werden, wie bei der End-

montage, noch Menschen benötigt; auf unserem Weg durch die Halle begegnen uns aber auch fahrerlose Transportsysteme, die Teile transportieren.

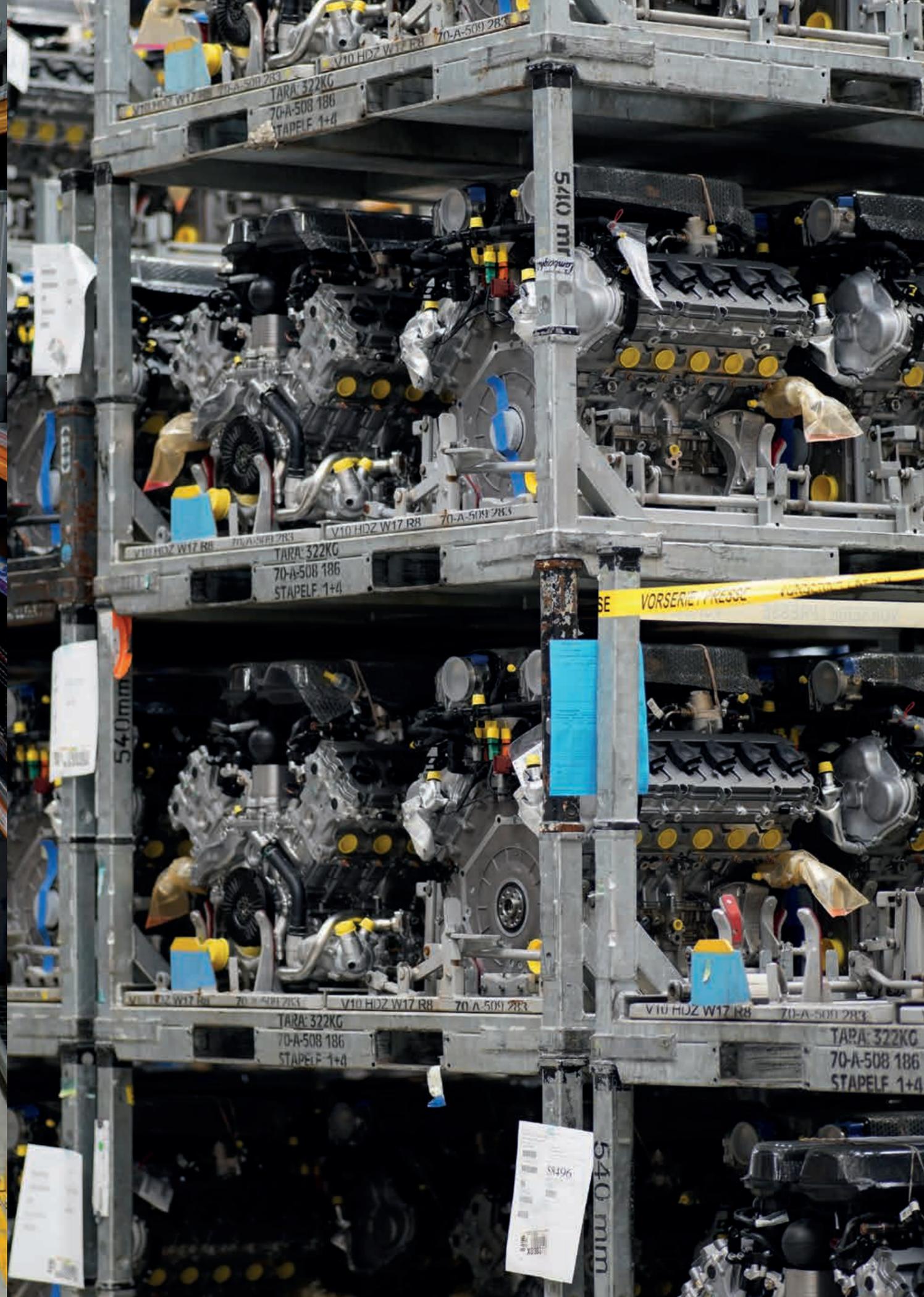
Laura Gallerani ist häufig hier im Werk, um Optimierungspotenziale auszumachen. „Man muss mit den Leuten reden, man muss ihnen zuhören. Man muss bei ihnen sein, wenn sie ihre Arbeiten auf dem Shopfloor verrichten. Nur dann versteht man wirklich, wie alles abläuft und wie man Dinge verbessern kann. Die besten Verbesserungsvorschläge kommen von der Basis.“

Die Zahlen geben ihr recht: Im letzten Jahr hatte der Standort Atessa den höchsten Anteil an realisierten Kaizen in der ganzen Gruppe, gemessen an der Zahl der Mitarbeitenden. „Unsere Mitarbeiter sind unsere Stärke“, unterstreicht Gallerani. Und Tamasi ergänzt: „Die Menschen müssen das Gefühl haben, in alle Prozesse eingebunden zu sein. Dann ziehen sie auch bei neuen Ideen mit und wir können gemeinsam viel erreichen.“



VIELE TEILE FÜR WENIGE FAHRZEUGE

SCHNELLECKE IN BOLOGNA



Wir fahren weiter nach Bologna, entlang der Adriaküste von Süden nach Norden, vorbei an Orten mit so klingenden Namen wie Ancona oder Rimini, vor vielen Jahrzehnten Haupturlaubsziele der Deutschen. Von Rimini aus geht es Richtung Inland. Es ist nicht mehr weit bis ins italienische Motor Valley, die Region, in der sich im Abstand von wenigen Dutzend Kilometern gleich mehrere Hersteller von Sport- und Luxusfahrzeugen niedergelassen haben: Ferrari, Maserati, Pagani und Lamborghini, außerdem der Motorradhersteller Ducati.

Unser Ziel ist Sant'Agata Bolognese, eine kleine ländliche Gemeinde, etwa 25 Kilometer von Bologna entfernt. Hier gründete 1963 Ferruccio Lamborghini das Unternehmen „Automobili Ferruccio Lamborghini“. Sein Traum: Supersportwagen zu bauen, mit denen er mit Ferrari konkurrieren konnte.

Viele glaubten damals, er hätte den Verstand verloren, denn bis dahin hatte er unter dem Namen Lamborghini nur Traktoren hergestellt. Einen Supersportwagen bauen zu wollen, wurde als fixe Idee angesehen, die ihn nur Geld kosten und keinerlei Gewinn einbringen würde.

Gleich hinter Bologna wird es ländlich und die Emilia-Romagna sieht noch so aus wie vor Jahrzehnten: schmale Straßen, die sich durch endlose Felder winden, hier und da unterbrochen von einzelnen Häusern oder Gehöften. Und dann, ganz plötzlich, tauchen in der Ferne ein paar weiße Gebäude auf: die Fabrik von Lamborghini.

Auf einer Fläche von 160.000 qm werden hier die legendären Fahrzeuge gebaut, vorwiegend in Handarbeit. Hier regiert das Design, das erkennt man auf den ersten Blick. Die weißen Gebäude sind mit schwarzen Akzenten versehen und zeigen so auch architektonisch



ihre Zusammengehörigkeit. Klare Linien ohne Schnickschnack, auf den Dächern und über den Parkplätzen mit Sonnenkollektoren – das alles wirkt zeitlos und modern.

Schon von außen sehen wir eine Reihe unterschiedlich lackierter Aventadors und Huracáns, die nebeneinander vor einer Halle geparkt sind. Sofort beginnt das Herz des Autoliebhabers schneller zu schlagen. Aus dem Werkstor kommt uns ein Urus für eine Testfahrt entgegen, komplett abgeklebt, um den Lack zu schützen.

Von 40 auf 250 Mitarbeiter

Wir werden empfangen von Massimiliano Agostini, dem Managing Director von Schnellecke Italia, sowie Business Unit Leiter Jorge Duarte. Sie führen uns zum Logistikzentrum mitten im Herzen des Werks. Von hier aus verantwortet Schnellecke die gesamte werksinterne Logistik, nicht nur für die drei Produktionslinien, sondern auch für weitere Abteilungen wie Prototypenbau, Forschung und Entwicklung oder für die Karosserieproduktion.

2004 begann die Arbeit für Lamborghini mit einem Lager in Anzola, etwa 15 Kilometer vom Werksgelände entfernt. „Seitdem sind wir fünfmal umgezogen“, lächelt Agostini. „2008 sind wir zu Lamborghini aufs Werksgelände gezogen und haben dann viermal hier auf dem Gelände den Standort gewechselt.“ Der letzte Umzug in das neu erbaute Logistikzentrum war im August 2017, doch auch hier stößt man, trotz einer überbauten Fläche von 25.000 qm und 5.000 qm Außenfläche, bereits wieder an seine Grenzen. „Lamborghini hat



BOLOGNA - HISTORIE UND MODERNE VEREINT

Bologna, die älteste Universitätsstadt Europas, ist heute ein wichtiges Wirtschafts- und Verkehrszentrum und zugleich ein beliebtes Touristenziel. Im historischen Stadtzentrum mit seinen prächtigen Gebäuden kann man stundenlang herumstreifen und immer wieder etwas Neues entdecken.

Typisch für die Stadt sind die kilometerlangen Kolonnaden, untern denen man geschützt vor der Witterung flanieren kann. Keine andere Stadt der Welt hat mehr davon. Berühmt sind auch die Torri, die geheimnisvollen Türme der Stadt. Die bekanntesten sind die Due Torri im Stadtzentrum. Der fast 100 Meter hohe Asinelli-Turm wurde vor rund 900 Jahren errichtet. Im Mittelalter waren über 100 Türme quer durch die Stadt verstreut. Bis heute weiß niemand genau, welchem Zweck sie dienten.

uns gebeten, nach einem zusätzlichen Lager für Standardteile innerhalb eines Radius' von 15 Kilometer Ausschau zu halten“, sagt Agostini. „Danach suchen wir gerade.“

Aus dem Logistikzentrum werden die Produktionslinien der beiden Supersportwagen Aventador und Huracán sowie des SUV Urus versorgt. Dabei liegt der Urus an der Spitze, über 4.000 Exemplare werden derzeit pro Jahr gebaut. Vom Aventador werden knapp über 1.200 Stück gefertigt, vom Huracán rund 2.800.

Vor 15 Jahren nahm Schnellecke Italia die Arbeit mit 40 Mitarbeitenden auf; heute sind es über 250 Menschen, die in zwei Schichten sowie einer Zentralschicht die Produktionslinien von Lamborghini versorgen. Die Zentralschicht von 8 bis 17 Uhr versorgt die Supersportwagen; der Urus wird in zwei Schichten von 6 bis 20 Uhr hergestellt. Gearbeitet wird an fünf Tagen in der Woche.

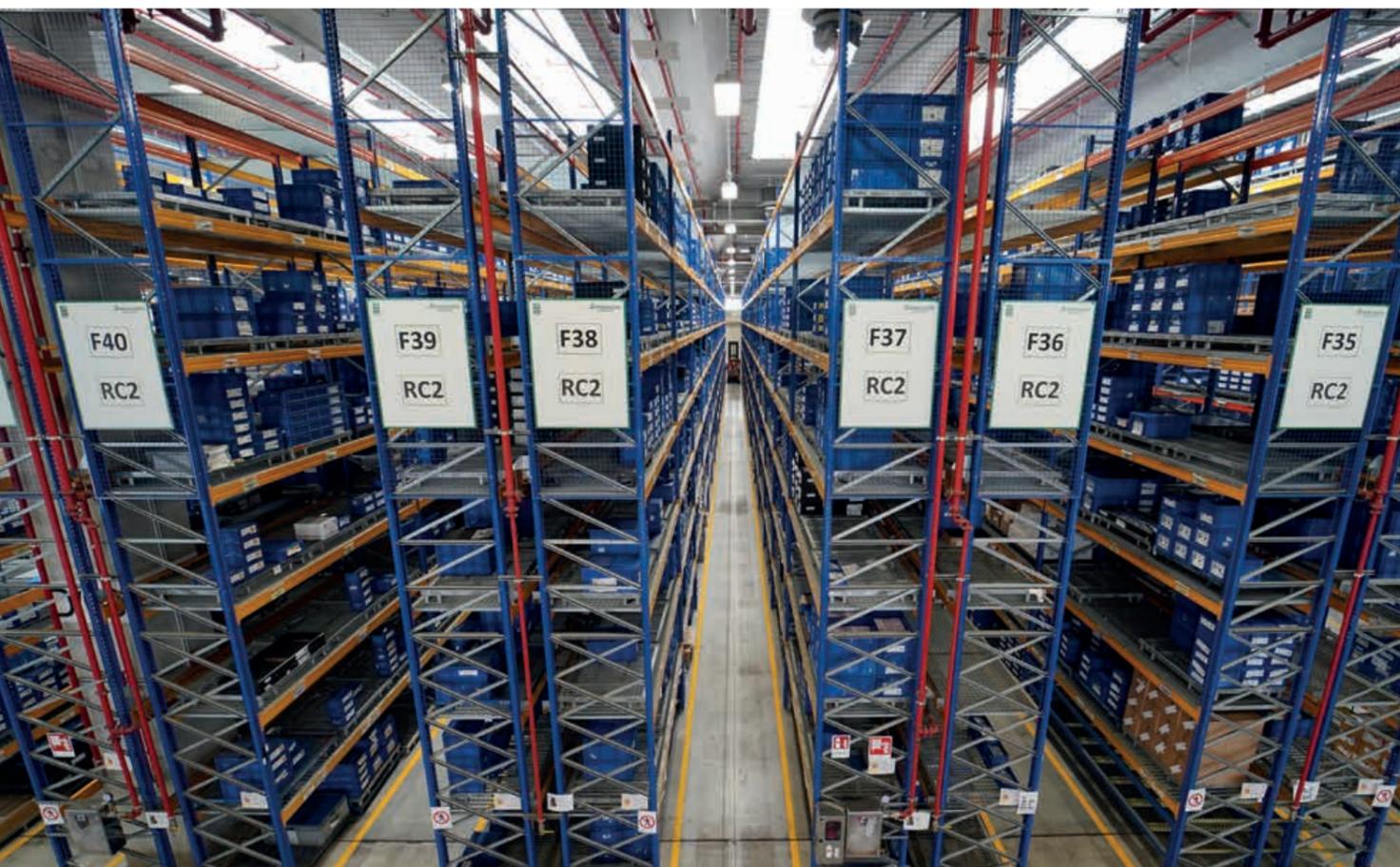
Wir betreten das riesige Gebäude, dessen größter Teil von einem Hochregallager mit 42 Reihen eingenommen wird. Im Wareneingang

werden gerade zwei Lkws und ein Van entladen und die Artikel auf den dafür vorgesehenen Flächen gestapelt oder direkt ins Blocklager gebracht. Überall flitzen Gabelstapler herum. Mehrere Mitarbeiter überprüfen die eingehende Ware auf Vollständigkeit und Qualität. „Wenn wir etwas zu beanstanden haben, wird der Container direkt dorthin gefahren“, erklärt Costanza Pasi, Operations Manager für den Wareneingang, und deutet auf einen Bereich am Ende der Halle. „Dort wird das dann von Lamborghini Mitarbeitern genau geprüft.“

Das System funktioniert. „Bislang ist der September ein Monat mit null Fehlern“, sagt Jorge Duarte stolz. Immerhin sind es nur noch zwei Tage bis Monatsende.

Jedes Fahrzeug individuell

Angesichts der Mengen an Artikeln, die hier gelagert sind, denkt man unwillkürlich an die Versorgung einer Großfertigung. Aber Lamborghini produziert nicht mehr als vierzig Fahrzeuge am Tag.



„Das liegt daran, dass jedes einzelne Fahrzeug individuell ist“, lacht Duarte. „Das reicht von der Bereifung bis zur Nahtausführung bei den Sitzen. Wir lagern hier also nicht wenige Teile für viele Autos, sondern viele Teile für wenige Fahrzeuge.“

Der Warenumsatz im Logistikzentrum ist hoch. „Im Durchschnitt bleibt kein Artikel hier länger als sieben Tage bei uns“, erklärt Pasi. „Manche Produkte sind schon nach zwei Tagen verbaut.“ Deshalb kommen täglich bis zu 70 Lkws und Vans, um Nachschub zu bringen. Wegen der vielen individuellen Teile, die bei Lamborghini verbaut werden, sind nur ungefähr zwei Drittel der Container Standardbehälter.

Am Rand der Halle befindet sich das Reifenlager, das bis zu 1.000 Räder aufnehmen kann. In einem speziellen Bereich daneben lagern Chemi-

kalien und Epoxidharze, die für die Produktion der Kohlefaser-Karosserien benötigt werden. Derzeit entsteht auch eine neue Fläche für Lithiumbatterien, denn schon bald wird Lamborghini die ersten Hybridmodelle ausliefern.

Wir gehen vorbei an der Reinigungsstation für die leeren Transportbehälter und erreichen den Wareneingang, wo gerade zwei Routenzüge beladen werden. Alessandro Tugnolo, der Operations Manager für diesen Bereich, erklärt uns die Organisation.

An einer Säule hängt eine große Übersicht über die Abfahrtszeiten und Ziele der Routenzüge für den jeweiligen Tag. Nach Abfahrt eines Zuges wird dieser in der Liste abgehakt – ein einfaches, aber zuverlässiges System „Wir wissen immer, wo wir stehen“, sagt Alessandro. „Für den Urus schicken wir alle zwanzig Minuten einen

Routenzug los, für die anderen Modelle in etwas größeren Abständen.“

Die Fläche ist in mehrere Bereiche unterteilt: eine Kanban-Area, eine Fläche für die Supersportwagen, unterteilt in Aventador und Huracán sowie eine Fläche für den Urus. Es gibt eine Fläche mit Karosserieteilen und Sitzen sowie eine weitere für vorsequenzierte Auspuffe, Motoren und Scheiben. Eine weitere Fläche enthält Artikel, die nach dem Perlenkette-Prinzip vorab zusammengestellt worden sind.

Während die Routenzüge beladen werden, prüft ein Mitarbeiter bereits die nächsten Lieferungen auf Vollständigkeit. In einer vorgelagerten Kommissionierstation werden Montagekits zusammengestellt. Dabei hat jedes Teil eine spezielle Position, damit der Werker bei Lamborghini nicht danach suchen muss.



Nach 23 Stationen ein Urus

Wir verlassen das Logistikzentrum und machen uns auf den Weg zur Halle, in der der Urus produziert wird. Auf dem Werksgelände herrscht rege Aktivität, überall flitzen Routenzüge herum. Auf einer Straße zwischen zwei Hallen steht ein knallgelber Lamborghini Urus mit knurrendem Motor. Der Fahrer macht sich Notizen, tritt ab und an mal aufs Gaspedal. „Das ist ein Teil der Qualitätsprüfungen“, sagt Duarte. „Jedes Fahrzeug wird auf Herz und Nieren geprüft, bevor es ausgeliefert wird. Auf dem Werksgelände gibt es Teststrecken, die unterschiedliche Straßenverhältnisse simulieren. Wenn da alles gut läuft, dann wird außerhalb des Werksgeländes getestet.“

Dafür hat Lamborghini extra eine der vielen Straßen, die sich manchmal kilometerlang schnurgerade durch die malerische Agrarlandschaft ziehen, neu asphaltieren lassen. Für einen Test wird die Strecke gesperrt, dann kann das Fahrzeug einmal richtig ausgefahren werden, bevor es in die letzte Endkontrolle kommt. Dort prüfen hochqualifizierte Mitarbeiter noch einmal den Lack, die Dichtungen und alle Details. Erst dann wird das Fahrzeug freigegeben.

Im Eingangsbereich der Urus Produktionshalle herrscht rege Aktivität. Die Routenzüge aus dem Logistikzentrum werden in Empfang genommen, zum Teil von Lamborghini Mitarbei-

tern, zum Teil von Schnellecke Mitarbeitern, die in der Halle arbeiten.

Die Halle selbst ist blitzsauber, der Boden spiegelt. An den 23 Stationen der Fertigungslinie arbeiten vorwiegend junge Männer, alle einheitlich in schwarze T-Shirts mit Lamborghini Logo und schwarze Hosen gekleidet. „Fast jeder Mitarbeiter bei Lamborghini erhält so ein stylisches schwarzes Hemd mit goldener Schrift auf der Rückseite“,

erklärt uns Duarte. Dies ist eben nicht nur ein Automobilwerk, das ganze Unternehmen ist auch ein Statement in Stil.

An uns gleitet lautlos ein autonomes Förderfahrzeug vorbei, das eine Karosserie in die Halle bringt. An den ersten Stationen der Produktionslinie werden Scheiben, Heckklappen und andere Einzelteile angebracht, bevor sie an Station 12 mit dem Antriebsstrang verheiratet wird.

Weiter hinten an der Linie bringt ein weiteres autonomes Förderfahrzeug die Räder zur passenden Station, bevor das Fahrzeug schließlich das Ende der Linie erreicht.

„Beim Aventador und Huracán hat die Fertigungslinie weniger Stationen und die Montage dauert länger“, informiert uns Duarte. „Ein Urus braucht dagegen nur knapp über 40 Minuten, um die 23 Stationen zu durchlaufen.“

Lager mit 400 Karosserien

Zum Abschluss unseres Rundgangs besuchen wir das Karosserielager. Hier sind Reihen über Reihen von unterschiedlichen Karosserien in Hochregallagern in vier Etagen gestapelt. „Nahezu 400 Karosserien können hier eingelagert werden“, erklärt uns Duarte. Es ist ein echter Balanceakt, mit dem Gabelstapler eine solche Karosserie aus der

obersten Regalreihe zu holen und zum Transporter zu bringen, der sie in die Produktionshalle fährt, wo sie dann mit dem Antriebsstrang verheiratet wird.

Wie ist die Personalsituation, wollen wir wissen. „Schwierig“, erwidert Agostini. „Vor allem qualifizierte Mitarbeiter sind nicht leicht zu finden. Und das liegt nicht am Geld. Unser Tarifvertrag ist derselbe wie bei Lamborghini, weil wir dieselbe

Gewerkschaft haben. Das heißt, er gilt als einer der besten in Italien.“

Die Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat sei sehr gut, betont Agostini. Und das gelte natürlich auch für die Zusammenarbeit mit Lamborghini. Gerade ist der Vertrag mit Schnellecke bis 2024 verlängert worden und das Volumen wird weiter steigen. "Wenn sich die Menschen gegenseitig respektieren, läuft alles gut."



A male worker in a grey shirt and orange safety vest is shown in profile, focused on his task. He is wearing white work gloves and is holding a large, rectangular radiator component. The radiator is mounted on a black plastic frame. The background is a blurred industrial setting with orange overhead structures and various equipment, suggesting a factory assembly line.

JEDE MINUTE EIN KÜHLER

IN BREMEN SORGT SCHNELLECKE DAFÜR, DASS TEILE UND MODULE ZUM RICHTIGEN ZEITPUNKT BEI MERCEDES AN DER MONTAGELINIE VERBAUT WERDEN.



Sammy Jebili, operativer Leiter;
Nina Fiedler, administrative Fachbereichsleitung;
Carla Osteroth, administrative Leiterin SMG;
Christian Löschen, Standortleiter und
Geschäftsführer SMG.

„Neue Vahr Süd“ heißt ein Bestseller des Autors Sven Regener. Es beschreibt die achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts in diesem Stadtviertel von Bremen und wurde von der Kritik viel gelobt. 2011 schrieb Regener liebevoll-ironisch über seine Heimatstadt: „Die Erwerbsbevölkerung arbeitet zu einem Drittel bei Daimler Benz und zu einem Drittel in der Tierfutterproduktion (Vitakraft). Der Rest bringt gerade die Flaschen zurück.“

12.500

Menschen arbeiten aktuell im Bremer Werk von Mercedes, das nur wenige Kilometer Luftlinie entfernt von den Wohnblocks der Vahr liegt. Ob das ein Drittel der Bremer Erwerbsbevölkerung ist, wissen wir nicht. Was wir aber wissen: Seit 40 Jahren laufen in Bremen Mercedes-Benz Pkws von den Bändern.

Im Werk in Bremen-Sebaldsbrück wurden seit 1978 insgesamt mehr als acht Millionen Fahrzeuge produziert, in den letzten Jahren durchschnittlich über 400.000 Fahrzeuge pro Jahr. Aktuell werden am Standort zehn Modelle produziert: Die Limousine, das T-Modell, das Coupé und das Cabriolet der C-Klasse, das Coupé und Cabriolet der E-Klasse, der Geländewagen GLC, das GLC

Coupé sowie die beiden Roadster SLC und SL. Als Lead-Werk steuert das Werk Bremen die weltweite Produktion der C-Klasse und des GLC. Von hier aus werden alle Produktionsstätten der C-Klasse gesteuert, überwacht und optimiert.

Fahrzeuge „Made in Bremen“ werden bis Ende des Jahrzehnts die ganze Bandbreite an intelligenten Antrieben abdecken – vom klassischen Verbrennungsmotor über Plug-in-Hybride bis zu Brennstoffzellen- und Elektrofahrzeugen. Und der Produktionsstart des EQC steht an. Er ist das erste serienmäßige Elektrofahrzeug von Daimler und läutet damit eine neue Ära im Konzern ein. Im Jahr 2017 wurde das Werk mit dem Automotive Lean Production Award und dem Industrial Excellence Award (Kategorie Start-up) für seine Serienproduktion und innovativen Herangehensweisen ausgezeichnet. Damit das alles reibungslos funktioniert, versorgen insgesamt 1.000 Lieferanten das Werk. Deren Erzeugnisse werden mit täglich 1.000 Lkws in das Werk transportiert – etliche davon mit einem kleinen Umweg über den Bremer Standort von Schnelllecke.

42 verschiedene Kühlervarianten

In Bremen werden wir von zwei alten Bekannten begrüßt: Christian Löschen, Geschäftsführer der Schnelllecke Modul GmbH (SMG), den wir als Standortleiter in Soltau bereits kennengelernt haben, und Carla Osteroth, die in Soltau für die administrative Leitung verantwortlich war. Jetzt ist sie administrative Leiterin der SMG und Löschens rechte Hand. Beide sind in Bremen von Anfang an dabei und haben die etwas holprigen Anfangsmonate miterlebt. „Auch wenn man das schon ein Dutzend Mal gemacht hat, der Start eines neuen Standortes bringt immer wieder Herausforderungen mit sich“, blickt Löschen auf die erste Zeit nach dem SOP (start of production) zurück.





Als uns Löschen und Osteroth in die über 26.000 qm großen Hallen begleiten, ist davon nicht viel zu spüren. Überall läuft die Arbeit wie am Schnürchen. In drei Schichten wird hier von rund 270 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sequenziert und montiert.

Wir machen an einer der Stationen Halt, an der Kühler montiert werden. „Insgesamt gibt es 42 unterschiedliche Kühlervarianten“, so Löschen. „Jede Minute verlässt bei Mercedes ein Fahrzeug das Band. Das heißt für uns, jede Minute einen dafür passenden Kühler zu produzieren. Fehler dürfen dabei nicht passieren, denn jedes Fahrzeug ist anders und erhält seinen individuellen Kühler.“

Dabei werden die für den Zusammenbau erforderlichen Teile von Schnellecke vorsequenziert.

Hinter der Montagestation warten bereits die nächsten Sequenzierwagen. Wir gehen weiter, um den hohen Takt, der hier gefahren wird, nicht zu unterbrechen.

Tatjana regelt den Verkehr

In der nächsten Halle begegnen wir als Erstes Tatjana. Rechts und links flitzen die Gabelstapler vorbei, aber Tatjana steht dazwischen, ohne mit der Wimper zu zucken. Das kann sie auch nicht, denn sie ist eine Pflanze. Löschen deutet nach oben: „Die Gabelstapler sind mit ihren Ladungen immer gegen die Stange gestoßen, die hier von der Decke hängt. Da haben wir einfach die Pflanze darunter gestellt. Jetzt fahren alle einen kleinen Bogen und das Problem ist gelöst.“

Am Ende der Halle befindet sich der Wareneingang. Rund dreißig Lkws bringen hier jeden Tag rund 1.500 Handling Units direkt von den Lieferanten, aus Zwischenlagern oder einem Automatischen Kleinteilelager. Nach dem Entladen werden die Artikel verteilt: Ein Teil geht direkt an die Linie, ein weiterer ins Hochregallager und ein dritter ins Blocklager.

Immer wieder müssen wir den zahlreichen Gabelstaplern ausweichen, die hier an der Arbeit sind. „Wir haben hier Abgasanlagen, Batterien, Dichtungen, Klimakästen, Kühlermodule, Geräteträgerplatten, Abdeckplatten und mehr“, erklärt Osteroth. „Manches davon sequenzieren wir; andere Teile sequenzieren wir vor und montieren sie zu Modulen.“







1.500 Fahrzeuge am Tag

Zwei Produktionshallen von Mercedes werden von Schnellecke beliefert, in denen insgesamt 1.500 Fahrzeuge am Tag hergestellt werden. Da muss alles wie am Schnürchen laufen, vor allem auch der Nachschub. „Wir haben einen Puffer für zwölf Stunden Produktion“, so Osteroth. „Zum Glück sind das AKL und andere Lager ganz in der Nähe; falls es mal eng wird, können wir uns da die benötigten Teile in kürzester Zeit holen.“

Durch die Halle schallt das Gehupe der Gabelstapler, während wir an den zahlreichen Arbeitsstationen vorbei in Richtung Warenausgang gehen. Rechts von uns werden Batterien sequenziert, nachdem ihnen vorher Polkappen aufgesetzt worden sind. Links von uns stapeln sich Schaumstoffteile in Gitterboxen. Dahinter werden Geräteträgerplatten bestückt, jede individuell mit unterschiedlichen Teilen. An einer weiteren Station summen fünf große Laserdrucker vor sich hin.

„Hier stellen wir Car Sets zu einem Warenkorb zusammen“, erläutert Osteroth. „Dieses aufwändige Set haben wir zuletzt übernommen. Jedes Car Set besteht aus Kleinladungsträgern als Unterwarenkörbe. Das ist das komplexeste Set, das ich kenne. Auch deshalb, weil die Teile in den Behältern immer an einer exakt definierten Stelle liegen müssen, damit der Werker am Band nicht Zeit durch Herumsuchen verliert.“

Entsprechend fehleranfällig ist die Aufgabe auch. Noch wird die korrekte Zusammenstellung per Sichtkontrollen und Fotodokumentation überprüft. Geplant ist, den Vorgang zu automatisieren. Dann werden die Unterwarenkörbe durch kamerabestückte Gates geschoben, die eine schnelle Kontrolle ermöglichen.

Umfangreiche Dokumentation

Zu jedem Car Set gehört eine umfangreiche Dokumentation, die bis zu elf Blätter umfassen kann. Diese werden von den Druckern ausgegeben, die von einem Mitarbeiter fürs jeweilige Set sortiert werden. Die Drucker selbst werden von Mercedes gesteuert.

Im Warenausgang warten die fertigen Sets auf die Abholung. Zwei Belader achten darauf, dass auch richtig verladen wird, denn die Lkws haben eine Montage- und eine Logistik-Seite. Die Mitarbeiter hier wissen genau, wie viele Sets die Halle in welcher Zeit verlassen müssen. Alles ist genau so berechnet, dass das Band bei Mercedes nicht stillsteht und die Puffer bei Mercedes nicht überlaufen.

Seit Ende 2019 arbeitet Schnellecke nicht nur in der eigenen Halle für Mercedes, sondern auch mit 150 Mitarbeitenden direkt im Mercedes-Werk. Auch hier wird dafür gesorgt, dass alle benötigten Teile punktgenau an der Montagelinie sind.

Sven Regener hat also vielleicht doch recht mit seiner Aussage. Viele Bremer sind zwar inzwischen bei Schnellecke beschäftigt – aber letztlich arbeiten sie für Mercedes.



MOTIVATION, BEGEISTERUNG UND TEAMGEIST

SCHNELLECKE GEWINNT LOGISTIKAUFTRAG
FÜR ERSTES BMW WERK IN MEXIKO





Eine Kathedrale, deren Fassade sich nachts manchmal in ein knallbuntes Spektakel in leuchtenden Rot-, Blau-, Grün- und Gelbtönen verwandelt und dann wie eine Kulisse aus Disneyland aussieht. Eine Stadtautobahn, die in einem ehemaligen Flussbett angelegt wurde und die sich bei heftigem Regen jedes Mal in einen reißenden Fluss zurückverwandelt. Ehemalige Gefängnisse, die in Museen für surreale Kunst oder Masken umgewandelt worden sind. Das alles gibt es in San Luis Potosí.

San Luis Potosí ist eine Großstadt mit ca. 750.000 Einwohnern im nördlichen Zentralmexiko und die Hauptstadt des gleichnamigen Bundesstaates. Die über 400 Jahre alte Stadt liegt etwa 440 Kilometer nordwestlich von Mexiko-Stadt in einer Höhe von rund 1.850 Metern. Das Klima ist trocken und warm; das historische Zentrum der Stadt wurde im Jahr 2010 als Weltkulturerbe eingestuft.

Aber nicht alle ausländischen Besucher, die hierherkommen, sind Touristen. Denn San Luis Potosí boomt. In den letzten Jahren haben sich zahlreiche internationale Unternehmen hier niedergelassen, darunter auch BMW.

Am 06. Juni 2019 eröffneten hochrangige Vertreter der mexikanischen Regierung und der BMW Group das neue Automobilwerk des Unternehmens. Für BMW ist es eine wichtige Säule seiner globalen Produktionsstrategie. San Luis Potosí wird die erfolgreichste Modellreihe der Marke BMW bauen: die BMW 3er Limousine.

Mehr als eine Milliarde US-Dollar hat das Unternehmen in den neuen Produktionsstandort investiert. Das Werk, das derzeit 2.500 Mitarbeiter beschäftigt, wird nach Abschluss der Ramp-up-Phase eine Kapazität von bis zu 175.000 Einheiten pro Jahr haben.

Bereits im ersten vollen Produktionsjahr 2020 wird der neue Standort in Mexiko zum ressourceneffizientesten

Werk der BMW Group aufsteigen. Besonders beim Umgang mit Wasser ist das hochmoderne Werk überragend und wird beim Wasserverbrauch je produziertem Fahrzeug alle anderen Werke unterbieten. Einen wichtigen Beitrag dazu leistet die erste vollständig prozessabwasserfreie Lackiererei der BMW Group. Die Stromversorgung erfolgt komplett aus regenerativen Energien und wird künftig zu hundert Prozent CO₂-frei sein.

In einem innovativen neuen Ausbildungszentrum auf dem Werksgelände werden alle Auszubildenden nach dem Modell der dualen Berufsausbildung in den neuesten Produktionsverfahren und -technologien der BMW Group ausgebildet. Dabei geht es nicht nur darum, die fachlichen Fähigkeiten der Mitarbeiter und Auszubildenden zu erweitern, sondern auch um Motivation, Begeisterung und Teamgeist.

Logistische Versorgung der Montage

Motivation, Begeisterung und Teamgeist – das trifft auch auf einen der Partner von BMW in San Luis Potosí zu: Schnellecke. Das Unternehmen erhielt das Paket „Assembly“ und damit für die logistische Versorgung der Montage. Die Leistungen umfassen unter anderem Wareneingang, Lagerung, Materialtransport, Sequenzierung & Linefeeding sowie Leergutorgani-



sation und den Versand. BMW war für die Konstruktion und Ausstattung des Lagers einschließlich der IT-Infrastruktur verantwortlich. Schnellecke investierte in die Flurförderzeuge und den Aufbau des eigenen Trainingszentrums. Im 1-Schichtmodell beschäftigt Schnellecke derzeit ca. 300 Mitarbeiter, für 2020 ist der Endausbau im 2-Schicht-Betrieb geplant. Schnellecke wird dann mit rund 600 Mitarbeitern vor Ort sein. Der Vertrag läuft zunächst bis 2024.

„Wir sind stolz darauf, dass sich BMW für uns entschieden hat“, sagt Andreas Wagner, COO von Schnellecke Logistics, der zur Eröffnungsfeier des Werkes ebenso eingeladen war wie Cornelius Goertz, Vicepresident Operations Mexiko und Daniel Dávila Mendiola, Leiter des Standortes San Luis Potosí. „Schnellecke ist seit Jahrzehnten in Mexiko präsent und wir kennen die Automobillogistik und die hiesigen Verhältnisse wie kaum ein anderer.“

Spende an Berufsschule

Bereits einige Tage vor der Eröffnung des BMW Werks zeigte Schnellecke soziale Verantwortung für die Region, wie Cornelius Goertz erklärt. Dem CONALEP (Colegio Nacional de Educación Profesional Técnica) in Villa de Reyes, in etwa vergleichbar mit einer deutschen Berufsschule, wurde eine Spende überreicht. „Diese Spende soll dazu beitragen, das Umfeld und die Lernbedingungen am Standort weiter zu verbessern und damit die Qualität des Unterrichts sicher zu stellen“, so Goertz.

Es gibt noch einen weiteren Grund, wie Standortleiter Daniel Dávila erklärt: „Wir haben diese Schule ausgewählt, da wir zur Entwicklung der Gemeinde beitragen möchten, in der wir uns befinden. Zugleich ist das ein Dankeschön an die lokale Bevölkerung, welche uns die Türen geöffnet und uns willkommen gehei-



ßen hat.“ Villa de Reyes ist der Ortsteil von San Luis Potosí, in dem BMW und auch Schnellecke sich angesiedelt haben.

CONALEP ist eine der wichtigsten lokalen Bildungseinrichtungen, von der jedes Jahr viele Absolventen auf den Arbeitsmarkt strömen. „Wir sehen es als eine bedeutende Aufgabe an, sowohl durch Sach- als auch Geldspenden zu einer besseren Bildung der jungen Menschen beizutragen“, so Dávila. „Gleichzeitig werden über diese Verbindung den Absolventen offene Stellen angeboten, um ihre weitere Entwicklung bei Schnellecke Logistics zu fördern.“

IN SOLTAU LÄUFT EIN PILOTPROJEKT
MIT EINEM GEFACHESTECKROBOTER

„DAS MACHT EIGENTLICH KEIN MITARBEITER GERN“

Ein Mitarbeiter, der rund um die Uhr seine Arbeit verrichtet, ohne zu murren. Der keine Pause braucht und keine Fehler macht. Der den Menschen monotone Arbeiten abnimmt und sie für andere Aufgaben befreit. So stellen sich viele die Zukunft mit Robotern vor. Aber ist das wirklich so einfach?

In Soltau verpackt Schnellecke für Audi Fahrzeugteile, um sie dann zu exportieren. CKD nennt man das, wenn Fahrzeuge in Einzelteilen nach Übersee verschifft werden, um hohe Importzölle zu vermeiden. Dabei setzt man nicht nur auf Menschen, sondern auf modernste Technologien: Die Schulung neuer Mitarbeitender geschieht mit Virtual-Reality Anwendungen, der Transport innerhalb des riesigen Lagers wird zum Teil mit autonom fahrenden Routenzügen abgewickelt. Die Kommissionierung der Teile erfolgt mithilfe von Datenbrillen und X-Band. Und seit Neuestem arbeitet in einem Teil des Geländes auch ein Roboter.

„Für den sicheren Transport von

empfindlichen Einzelteilen kommen häufig die sogenannten Gefache zum Einsatz“, erklärt Andreas Zitzer, BU-Leiter in Soltau. „Das sind Schutzhüllen aus Pappkämmen, die ineinandergesteckt Transportzellen bilden, in denen die jeweiligen Teile sicheren Platz finden.“

Das händische Zusammenstecken dieser Gefache ist oft aufwendig und anstrengend. Zitzer weiß: „Gefache zusammenstecken macht eigentlich kein Mitarbeiter sehr gern.“ Aus diesem Grund startete Schnellecke das Pilotprojekt „Gefachesteckroboter“ mit dem Ziel, eine Anlage in das operative Tagesgeschäft zu integrieren, um den Mitarbeitenden diesen Prozess abzunehmen.



Eigene Infrastruktur erforderlich

„Nun funktioniert das nicht einfach so, dass man da einen Roboter hinstellt und ein bisschen programmiert“, schmunzelt Waldemar Gross, der das Projekt leitete. „Solch ein Roboter benötigt eine komplette Infrastruktur, von der Zufuhr der Gefachekämme über die Sensorik bis hin zum Abtransport. Wir müssen also Fördertechnik und visuelle Erkennungsleistung integrieren.“

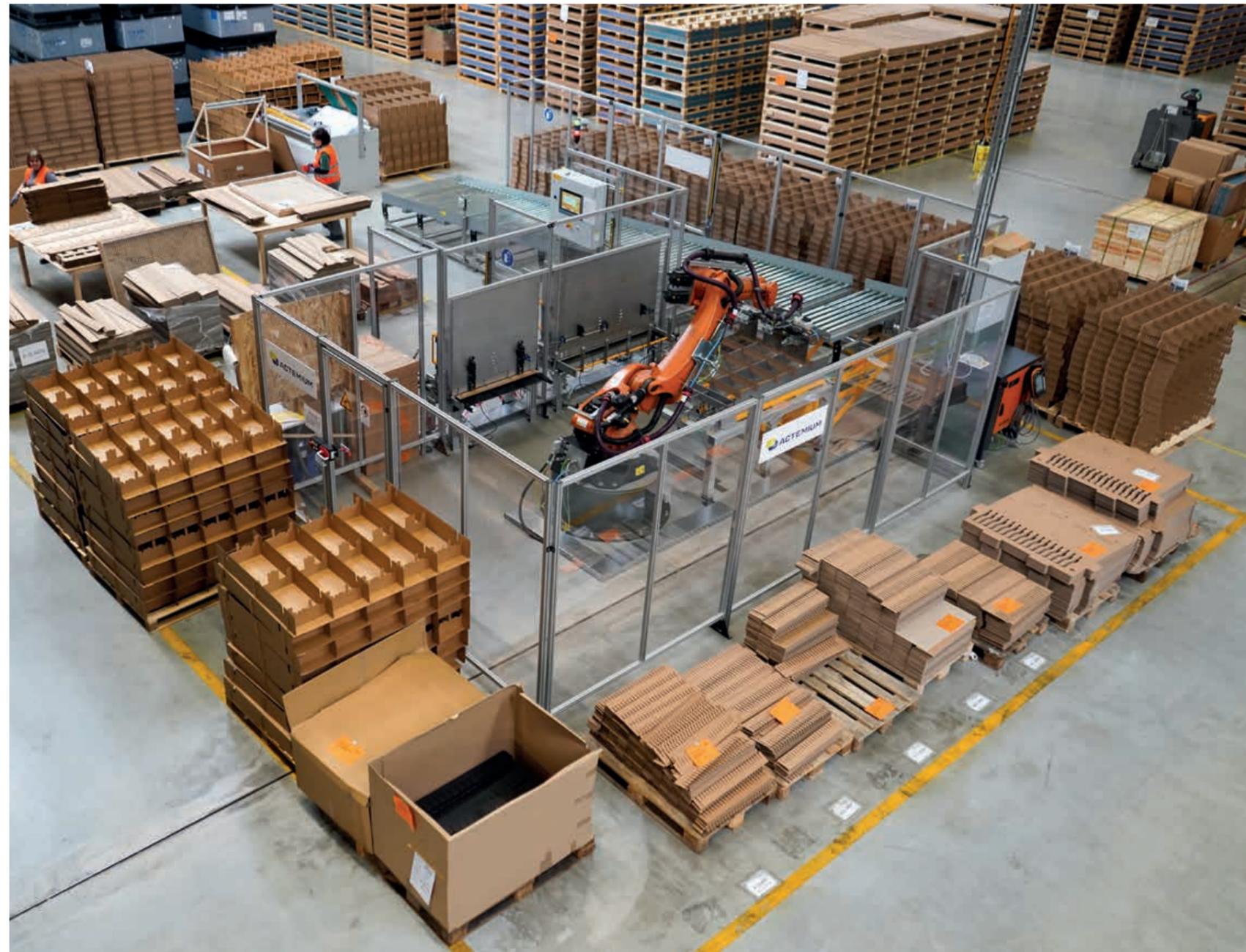
Im Zentrum der Anlage steht der mechanische Arm. Um den Arbeitsprozess zu starten, benötigt der Gefachesteckroboter das passende Material, das er aus zwei Magazinen bezieht. In ihnen befinden sich die jeweiligen Kämmen - einmal für die Längs- und einmal für die Querseite. Der Roboter zieht Kamm für Kamm aus dem Magazin und steckt das Gefache auf einem automatisch verstellbaren Stecktisch zu einer Transportzelle zusammen.

Trotz seiner flexiblen Einstellungsmöglichkeiten und der Tatsache, dass der Gefachesteckroboter an seinem Stecktisch quasi jede Form von Schutzhülle stecken kann, ist die Bedienung kinderleicht. Der Mitarbeitende benötigt keine besondere Ausbildung oder Fachwissen - es genügt eine Einweisung.

Ergänzung, kein Ersatz

Ist das Gefache fertig, wird es über ein Schienensystem aus dem Stecktisch angehoben und rollt über ein Transportband der Ablage entgegen. Ab diesem Zeitpunkt kümmert sich der Roboter bereits um das nächste Gefache, während der Mitarbeiter mit dem produzierten Abstandsschutz weiterarbeiten kann.

Doch zurück zur eingangs aufgeworfenen Frage: Ist der Roboter wirklich der perfekte Mitarbeiter? „So lange alles funktioniert, schon“, lacht Gross. „Allerdings ist er spezialisiert auf eine kleine Teilaufgabe; wenn anderswo jemand gebraucht wird, kann man ihn da nicht einfach einsetzen. Und wenn es eine technische Störung gibt, dann müssen doch wieder die Menschen ran. So ein Roboter ist eine Ergänzung, kein Ersatz.“



Impressum

Schnellecke 2019.2
Einblicke in die Schnellecke Group

Herausgeber:
Schnellecke Group AG & Co. KG
Stellfelder Straße 39
38442 Wolfsburg
www.schnellecke.com

Redaktion:
Cersten Hellmich (V.i.S.d.P.),
Gerd Ruebenstrunk

Texte:
Gerd Ruebenstrunk, Schnellecke

Layout und Grafiken:
Pascal Frank

Fotos:
Schnellecke, Petmal (IStock, S.3),
Roberto Armocida (IStock, S.52),
Lamborghini (S. 27/34)

Druck:
Wir machen Druck

Copyright:
© Dezember, 2019
Schnellecke Group AG & Co. KG

Nachdruck nur nach Genehmigung
durch den Herausgeber.
Der Inhalt muss nicht die Meinung
des Herausgebers wiedergeben.

Kontakt:
insight@schnellecke.com



SCHNELLECKE
LOGISTICS