

A male worker in a grey t-shirt and orange safety vest is shown in profile, focused on his task. He is wearing white work gloves and is using a black tool to install a large, rectangular radiator component onto a metal frame. The background is a blurred industrial setting with orange overhead structures and various equipment.

## 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 Schnellecke.

42 verschiedene Kühlervarianten

In Bremen werden wir von zwei alten Bekannten begrüßt: Christian Löschen, Geschäftsführer der Schnellecke 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 Gehepe 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.

