

# SCHNELLECKE

2018.2

Einblicke in die Schnellecke Group

## DER TRICK MIT DEM KICK UND DEM KOFFER

LEAN Management bei Schnellecke



### FREIHEIT FÜR FTS

Erstes herstellerunabhängiges Steuerungssystem

### VIER STANDORTE UND EIN UFO

Ein Besuch bei Schnellecke in Portugal



**E**in Steuerrad oder Handrad ist ein Maschinenelement für die Übertragung von Drehbewegungen auf eine Maschine von Hand. Handräder werden beispielsweise an Armaturen, Werkzeugmaschinen und für den Notbetrieb an Getriebemotoren eingesetzt. Ein Steuerrad wird zur Lenkung von Schiffen oder, als Lenkrad, von anderen Fahrzeugen eingesetzt.



**S**teuern ist die beabsichtigte Beeinflussung des Verhaltens eines Systems. Durch den Steuervorgang wird das System von einem in einen anderen Zustand gebracht. Eine **Leitsteuerung für Fahrerlose Transportsysteme (FTS)** dient der Koordination mehrerer FTS und/oder übernimmt die Integration des FTS in die innerbetrieblichen Abläufe.



Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

wenn heutzutage von Innovationen die Rede ist, dann denken die meisten Menschen an Digitalisierung. Dabei wird oft aus den Augen verloren, dass der Begriff weitaus umfassender ist. Innovation steht ganz generell für die Entwicklung neuer Ideen und Erfindungen und deren wirtschaftliche Umsetzung.

Innovationen sind also nicht nur digitaler Natur. In unserem Beitrag über unsere Standorte in Portugal stellen wir Ihnen einige dieser Innovationen vor. Ihre Realisierung hat nur wenig gekostet, die erzielten Einsparungen hingegen bewegen sich im sechsstelligen Bereich.

Das ist nur möglich, weil Schnellecke schon vor vielen Jahren erkannt hat, wie wichtig die systematische Vermeidung von Verschwendung ist. Hierbei wenden wir LEAN-Prinzipien an. Was das genau bedeutet und wie wir dabei vorgehen, das können Sie auf den folgenden Seiten erfahren.

Neben aller Technik soll nicht in Vergessenheit geraten, dass Logistik zu einem ganz wesentlichen Teil auf der Motivation und dem Engagement der Mitarbeitenden beruht. Deren Wertschätzung ist bei Schnellecke seit jeher sehr stark ausgeprägt. Die Einrichtung des Konzernbereichs Beschäftigungsbedingungen und Tarifpolitik unterstreicht diese Wertschätzung noch einmal, wie Konzernbereichsleiter Sven Grünwoldt im Interview erläutert.

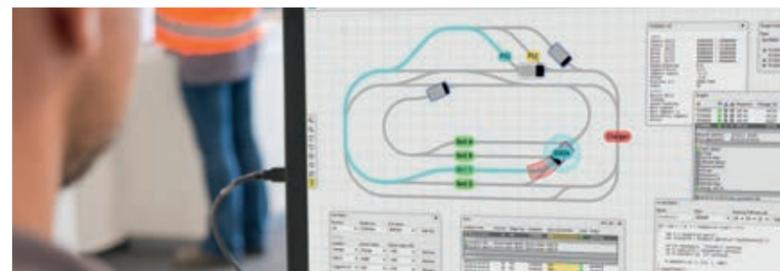
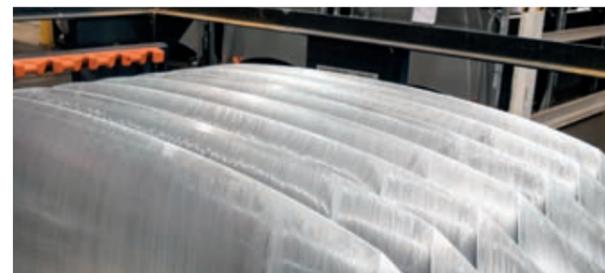
In diesem Zusammenhang möchte ich auch auf die wertvolle Arbeit der Margarete-Schnellecke-Stiftung hinweisen. Sie unterstützt seit nunmehr 18 Jahren in Not geratene Menschen in Wolfsburg und Umgebung – auch das ein Beispiel dafür, dass unsere Werte nicht nur auf dem Papier stehen.

Ganz besonders freut mich, dass unser Aufsichtsratsvorsitzender, Professor Rolf Schnellecke, soeben in die renommierte Logistics Hall of Fame aufgenommen worden ist. Näheres dazu finden Sie ebenfalls in diesem Heft.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre.

Ihr

  
Nikolaus Külps  
CEO Schnellecke Group



◀ TITELTHEMA: LEAN MANAGEMENT

SEITE 8  
**DER TRICK MIT DEM KICK  
UND DEM KOFFER**

Mit ungewöhnlichen Methoden  
gegen die Verschwendung:  
LEAN Management bei Schnellecke

◀ SEITE 16  
**ZEICHEN DER WERT-  
SCHÄTZUNG FÜR UNSERE  
MITARBEITER**

Interview mit Sven Grünwoldt,  
Konzernbereichsleiter Beschäftigungs-  
bedingungen und Tarifpolitik

◀ SEITE 18  
**DIE MEISTE ARBEIT  
MACHEN HIER DIE ROBOTER**

KWD Wolfsburg übernimmt Fertigung  
von Fahrzeugkomponenten von VW

◀ SEITE 24  
**VIER STANDORTE UND  
EIN UFO**

Ein Besuch bei den Schnellecke  
Gesellschaften in Portugal

◀ SEITE 40  
**FREIHEIT FÜR FTS**

TransportControl: weltweit  
einzigartige Lösung für alles,  
was sich in der Halle bewegt



▲ SEITE 6  
**OUTSOURCING  
INNOVATOR**

Rolf Schnellecke in  
die Logistics Hall of Fame  
aufgenommen



▲ SEITE 36  
**JEDER EINZELNE  
MITARBEITER  
VON SCHNELLECKE  
HILFT MIT**

Die Margarete-Schnellecke-  
Stiftung hilft Kindern,  
Jugendlichen und Senioren  
in Wolfsburg

FEIERLICHE AUFNAHME AM 5. DEZEMBER 2018 IM  
BUNDESVERKEHRSMINISTERIUM IN BERLIN

## ROLF SCHNELLECKE ZIEHT IN DIE LOGISTICS HALL OF FAME EIN

Nach Amazon-Gründer Jeff Bezos im Jahr 2017 wurde in diesem Jahr Professor Rolf Schnellecke als neues Mitglied in die Logistics Hall of Fame aufgenommen. Der langjährige Chef und heutige Aufsichtsratsvorsitzende der Wolfsburger Schnellecke Group AG & Co. KG, wurde als „Outsourcing-Taktgeber und Innovator der Automobillogistik“ aus 25 Kandidaten aus acht Nationen in die internationale Ruhmeshalle der Logistik gewählt.

Er ist das 34. Mitglied unter den verdientesten Logistikern der Welt. Offiziell aufgenommen wird Schnellecke am 5. Dezember anlässlich des jährlichen Logistics Hall of Fame Gala-Empfangs im Erich-Klausener-Saal des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur in Berlin.

**R**olf Schnellecke hat mit der Value Added-Logistik absolutes Neuland in der Speditionsbranche betreten und mit großem Weitblick ein erfolgreiches Geschäftsmodell entwickelt, das eine ganze Branche geprägt hat. Es wäre für die Automobilindustrie heute unvorstellbar, ohne diese Logistikdienstleistungen auszukommen“, begründet Anita Würmser, geschäftsführende Jury-Vorsitzende der Logistics Hall of Fame, die Entscheidung der internationalen Expertenjury. Schnellecke könne für sich in Anspruch nehmen, die Automobillogistik über die Grenzen seines Unternehmens hinaus maßgeblich beeinflusst und weiterentwickelt zu haben. „Seine frühen Ansätze, die reinen Transport- und Lagerprozesse um zusätzliche Wertschöpfung anzureichern und als Outsourcingpartner Dienstleistungen sowie Produktionstätigkeiten anzubieten, sind visionär und hatten bahnbrechenden Einfluss auf die Automobillogistik“, heißt es in der Jury-Begründung.

Rolf Schnellecke erkannte früh den Drang der Automobilindustrie zur Globalisierung sowie zur Reduzierung der Fertigungstiefe. In dem damit verbundenen Outsourcingbedarf sah er die Zukunft der modernen Spedition und baute das elterliche Unternehmen konsequent von der regionalen Bahn- und Möbelspedition mit vier Lkw zum Global Player und Outsourcingpartner um. In den frühen 70er Jahren rich-

tete er zunächst internationale Linienverkehre ein. In der Folgezeit konzentrierte er sich auf hochspezialisierte Wertschöpfungspartnerschaften mit der Automobilindustrie. 1990 übernahm Schnellecke als erster Logistikdienstleister die damals hochinnovative Montage von Tür- und Seitenverkleidungen und betrat damit Neuland in der Speditionsbranche. Das Projekt wurde zur Blaupause für moderne Value Added-Logistik und ist, vielfach kopiert, bis heute Standard in der Automobillogistik.

Dabei setzte Schnellecke nicht nur in der Logistik, sondern auch im Transportsektor stets auf Vorsprung durch Innovation. Er ließ in den 70er Jahren als einer der ersten Spediteure Großraumfahrzeuge für die immer leichteren Bauteile der Automobilindustrie entwickeln, nutzte in den 80ern die aufkommende Computertechnik und treibt heute die Digitalisierung und Autonomisierung voran. Diese bedingungslose Bereitschaft zur Innovation und Veränderung verschafft seinem Unternehmen Wettbewerbsvorteile und macht ihn zu einem gefragten Ideengeber und Innovationspartner.

Rolf Schnellecke wurde 1944 in Wolfsburg geboren. Er wuchs in der kleinen Spedition auf, die durch den frühen Tod des Vaters von Mutter Margarete geführt wurde. Nach dem Abitur in Wolfsburg studierte er Rechts- und Wirt-

schaftswissenschaften und machte Karriere in der Verwaltung und Landespolitik. Unter anderem war er 16 Jahre lang Oberstadtdirektor beziehungsweise Oberbürgermeister der Stadt Wolfsburg.

Parallel dazu gründete Schnellecke 1967 gemeinsam mit der Mutter im Alter von 22 Jahren die M. Schnellecke KG. Als Gesellschafter und später Aufsichtsratsvorsitzender bestimmte er die strategische Ausrichtung des Unternehmens und entwickelte die Schnellecke Gruppe zum internationalen Logistikdienstleister mit fast 20.000 Mitarbeiter an über 60 Standorten. Neben der Transportlogistik mit Zwischenwerksverkehren, Gebietsspedition, Milkruns, JIT- und JIS-Transporten ist Schnellecke für zahlreiche OEMs und Zulieferer in der Verpackungs- und Versorgungslogistik von Werken, der Sequenzierung von Teilen und Baugruppen und bei Modulmontagen tätig. Die Versorgungslogistik von Automobilwerken mit Zulieferteilen und Modulen reicht von der Lagerbewirtschaftung und Materialflusssteuerung über die Kommissionierung und Sequenzierung bis hin zur Materialversorgung der Produktionslinien.

### ÜBER DIE LOGISTICS HALL OF FAME

Die Logistics Hall of Fame zeichnet Persönlichkeiten aus, die sich um die Weiterentwicklung von Logistik und Supply Chain Management außergewöhnlich verdient gemacht haben. Sie verfolgt das Ziel, weltweit die Leistungsfähigkeit der Logistik und ihre gesellschaftliche Bedeutung zu verdeutlichen. Bisher schafften es 34 Logistiker in die internationale Ruhmeshalle. Die Initiative wird unterstützt vom Bundesverkehrsministerium sowie von einschlägigen Branchenverbänden, Medien und Unternehmen, darunter der Duisburger Hafen, Chep, Gebrüder Weiss, Humbaur, PTV Group oder Still.

*Die Ruhmeshalle ist  
jederzeit unter  
[www.logisticshalloffame.net](http://www.logisticshalloffame.net)  
zugänglich.*



# DER TRICK MIT DEM KICK UND DEM KOFFER

MIT UNGEWÖHNLICHEN METHODEN  
GEGEN DIE VERSCHWENDUNG:  
LEAN MANAGEMENT BEI SCHNELLECKE



Über 19.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, über eine Milliarde Euro Jahresumsatz, weltweit über 70 Standorte – das sind Zahlen, die man von Schnellecke kennt.

Weithin unbekannt ist allerdings, dass Schnellecke jedes Jahr auch weit über hundert Tischkicker produziert. Und das aus einem ganz besonderen Grund.

Es ist acht Uhr morgens, und in der Wolfsburger LEAN Academy herrscht bereits Hochbetrieb. In wenigen Minuten ist hier SOP, also Start of Production. Die anwesenden Mitarbeitenden, die teilweise von weither angereist sind, werden hautnah in das LEAN Denken eingeführt – anhand eines realen Produktionsprozesses.

„Es geht darum, dass unsere Mitarbeitenden an ihren Arbeitsplätzen Verschwendung erkennen und Vorschläge zur Optimierung machen“, erläutert Christian Zirlewagen, Konzernbereichsleiter LEAN bei Schnellecke, den Hintergrund der Übung. „Deshalb simulieren wir hier die Praxis an einem realen Herstellungsprozess, vom Wareneingang bis zum Verladen.“

Der Wareneingang, das sind die Einzelteile, aus denen der Tischkicker entsteht. Es gibt eine Kommissionierungzone, einen Montagebereich, Weiterbeförderung, eine Qualitätskontrolle und schließlich eine Verladeabteilung, alles also so, wie im richtigen Arbeitsalltag. Was hier eher spielerisch wirkt, kommt später einmal allen Kunden von Schnellecke zugute.

Um das Ganze realistischer zu gestalten, bauen Zirlewagen und seine Leute entsprechende Fehler in den Prozess ein: Mal ist es ein falscher Schraubendreher am Montageplatz, mal ein bewusst unaufgeräumter Arbeitsplatz. „Verschwendungen oder ineffektiv genutzte Ressourcen existieren in jedem Unternehmen“, so Zirlewagen. „So verursachen beispielsweise unnötige Auftragsliegezeiten, manuelle Schnittstellen, unproduktive Tätigkeiten oder notwendige Nacharbeiten Kosten, die das Unternehmen belasten. LEAN unterstützt dabei, diese Kosten zu vermeiden.“

Im Deutschen wird LEAN häufig mit ‚schlank‘ übersetzt. Die Definition bei Schnellecke ist eine andere. Dort bedeutet LEAN, durch optimierte und standardisierte logistische Prozesse und Strukturen jegliche Verschwendung entlang eines Auftrags zu vermeiden. Mit der Einführung von LEAN wurden sämtliche bisherigen Aktivitäten und Maßnahmen im Bereich der Prozessoptimierung und des KVP-Prozesses unter einem Dach zusammengefasst. „Das zeigt die Bedeutung, die LEAN für unser Geschäft besitzt“, so Zirlewagen.



## Optimierung kann nur von unten kommen

Wer kennt die einzelnen Prozessschritte vor Ort besser als die jeweiligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, fragt Zirlewagen. „Sie sind die Treiber der Verbesserung“, betont er. „Der erste Impuls für LEAN muss von oben kommen, aber die Optimierung kann nur von unten nach oben erfolgen.“

Dazu werden eine Reihe von Methoden eingesetzt, die man auch aus anderen Zusammenhängen kennt: Kaizen, Poka Yoke, Kanban, um nur einige zu nennen. „In alle Projektphasen binden wir die Mitarbeiter aktiv mit ein, denn die Grundphilosophie von LEAN ist die Mitarbeitermotivation“, so Zirlewagen. „LEAN kann nur Erfolg haben, wenn sich alle damit identifizieren. Manchmal müssen wir die Kolleginnen und Kollegen erst überzeugen, aber wenn wir einen Standort nach einer mehrwöchigen LEAN Wave, wie wir das nennen, wieder verlassen, dann stehen alle hinter den erzielten Verbesserungen.“

Er nennt ein praktisches Beispiel: „In einem Betrieb sind wir angerückt und haben den Mitarbeitern im Lager Schrittmesser verpasst. Die waren erst sehr skeptisch und fühlten sich übermäßig kontrolliert. Über die Ergebnisse waren sie dann erstaunt: Einzelne Mitarbeiter legten bis zu elf Kilometer in einer Schicht zurück. Gemeinsam ist es uns dann durch Umorganisationen und Umbauten gelungen, das auf fünf Kilometer zu reduzieren.“

Für diese LEAN Waves gibt es übrigens eine tragbare Variante des Tischkicker-Zusammenbaus: den Simulationskoffer. Auch er enthält alles, um komplette Arbeitsprozesse zu simulieren, allerdings in miniaturisierter Form, nämlich mit Büroklammern und kleinen Behältern zum Kommissionieren. Damit werden die Mitarbeiter vor Ort in die LEAN Prinzipien eingeführt. Den Koffer behalten sie, um das erworbene Wissen an ihre Kolleginnen und Kollegen weiterzugeben.

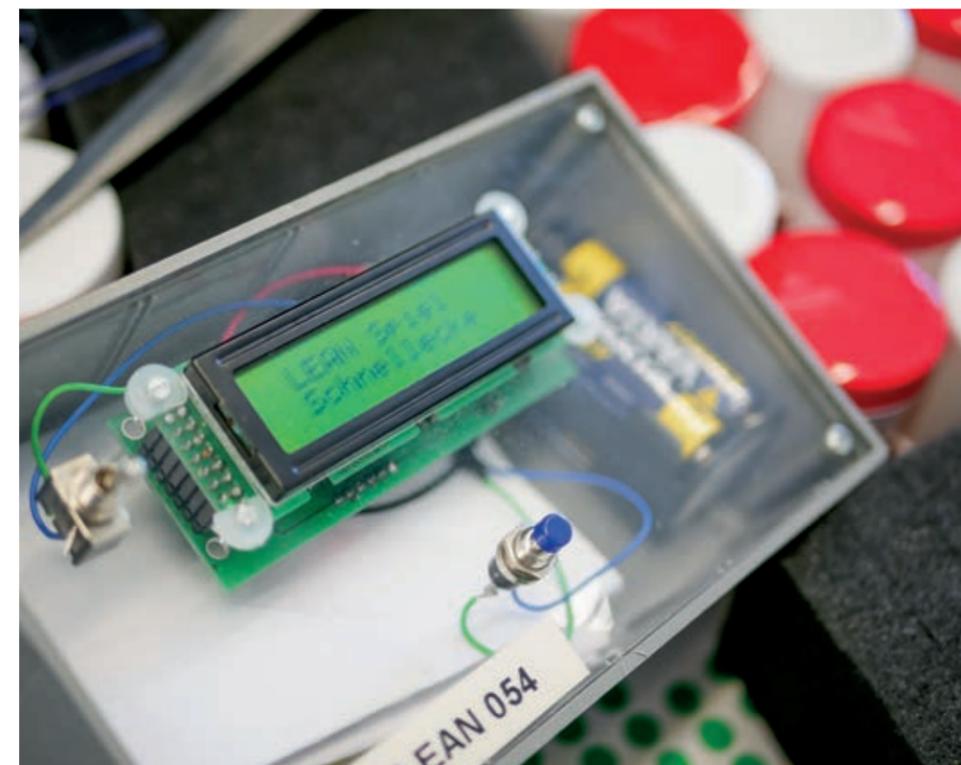
## 2.770 Vorschläge im Jahr

Die Basisausbildung der Mitarbeiter vor Ort ist auch deshalb so wichtig, damit sie den begonnenen Prozess der Optimierung mit LEAN-Methoden zukünftig eigenständig fortführen können. Und das funktioniert ausgezeichnet: Allein 2017 gingen 2.770 Verbesserungsvorschläge ein.

Vor Ort werden lokale LEAN-Beauftragte bestimmt, sogenannte change agents, die für die Fortführung des LEAN-Prozesses verantwortlich sind. Sie sind verpflichtet, die Ideen und Vorschläge der Mitarbeiter aufzunehmen und sie bei der Umsetzung zu unterstützen.

„Alle Vorschläge und sonstigen Verbesserungen werden in einer Datenbank zusammengetragen und sind über das Intranet für alle Mitarbeiter, die das wollen zugänglich“, erklärt Zirlewagen. Das System ist zugleich eine Ideen- und Kreativplattform und wird rege genutzt. – vor allem eine Funktion mit der Bezeichnung „Kaizen – Need Help“. Mitarbeiter schildern dort ihr Problem und bekommen nützliche Tipps aus aller Welt. Oftmals auch zu einer ähnlichen, bereits implementierten Lösung. Bei weit über 7.000 im System dokumentierten Kaizens kommt es schon mal vor, dass man nicht sofort fündig wird, vor allem, weil zu manchen Themen sehr ausgedehnte Diskussionsstränge entstanden sind. „Mit diesem Werkzeug können wir den optimalen Prozess überall implementieren und anwenden, ohne jedes Mal aufs Neue wieder die gleichen Fehler zu machen und das Rad immer wieder neu zu erfinden müssen“, so Zirlewagen.

Ein weiterer wichtiger Punkt sind klare Zuständigkeiten. LEAN ist transparent und einfach. Jeder am Prozess Beteiligte weiß, wer für welchen Teil in der Umsetzung verantwortlich ist. Durch die Festlegung eindeutiger Messpunkte lassen sich dann auch mühelos und jederzeit daraus Kennzahlen ableiten, ob der Prozess nachhaltig funktioniert und ob die Qualität und Produktivität den Anforderungen genügen.



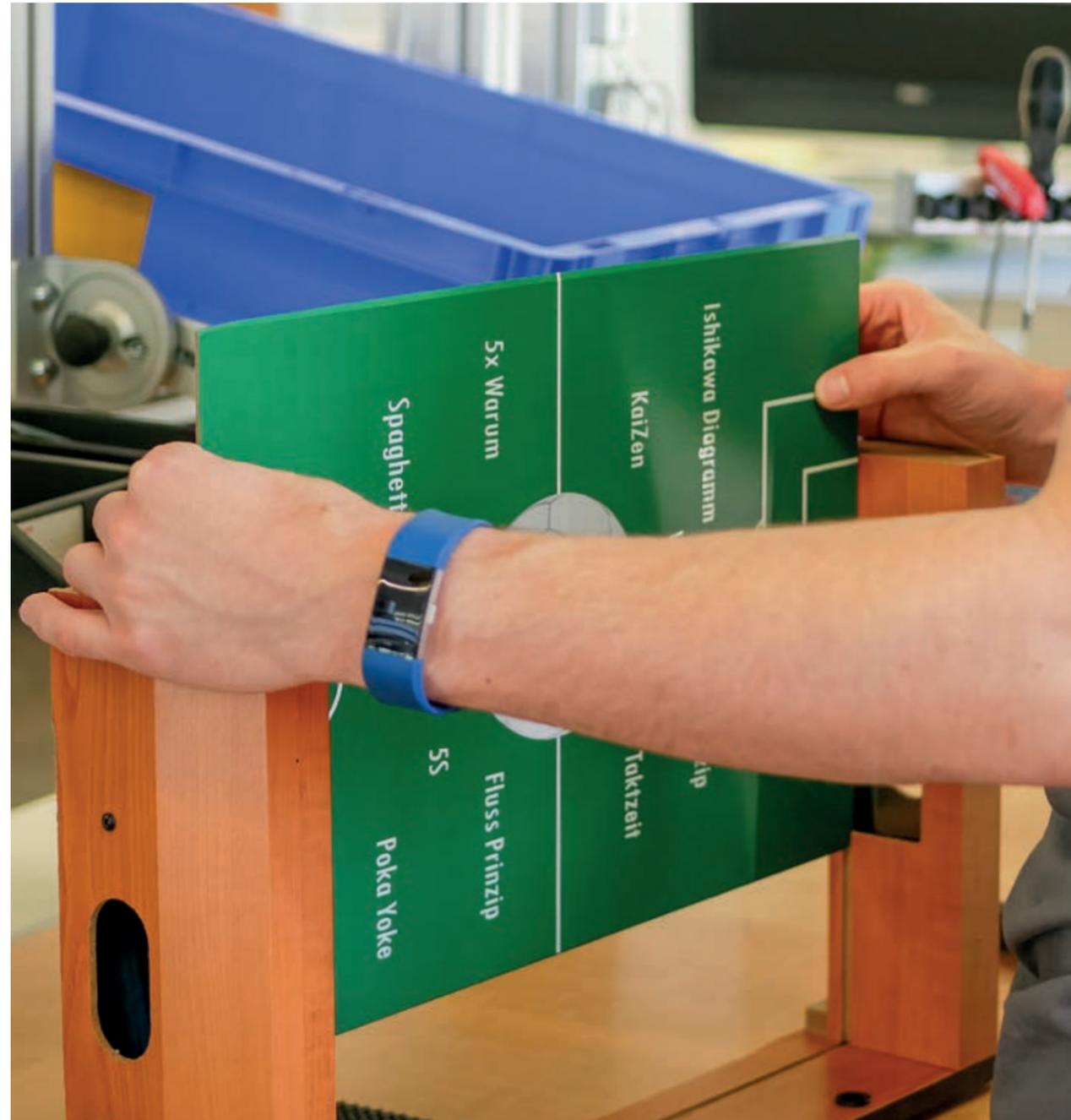
Jeder operative Prozess weltweit wird wöchentlich von Zirlewagen und seinen Mitarbeitenden überprüft – derzeit rund 8.000 Vorgänge. Die LEAN Beauftragten und Leiter der Business Units erhalten regelmäßig Updates, wo die Verschwendung gesunken ist und wo nicht, und dazu die möglichen Einsparungspotenziale, hochgerechnet auf ein Jahr.

### „LEAN is green“

Neben Prozessoptimierung und Verbesserungen bei der Ergonomie gibt es noch ein weiteres Argument für LEAN: „LEAN is green“, so Zirlewagen. „Weil LEAN hilft, Verschwendung zu vermeiden, trägt es damit auch zum schonenden Umgang mit Ressourcen bei, ob das nun Materialien sind oder die Gesundheit der Mitarbeiter.“

Letzteres ist ihm besonders wichtig. So gibt es im LEAN Kanon von Schnellecke zwei Verschwendungsarten, die anderswo selten zu finden sind: unergonomische Prozesse und mangelhafte Flächenauslastung. „In unserer Unternehmensphilosophie stehen die Menschen im Vordergrund“, sagt Zirlewagen. „Das ist für uns eine zentrale Leitschnur für unser Handeln.“

Wird die Digitalisierung nicht vieles überflüssig machen von dem, was heute durch LEAN geleistet wird? Zirlewagen schüttelt den Kopf. „Man muss aufpassen, dass man nicht Verschwendung automatisiert“, gibt er zu bedenken. „Wenn ich einen bemannten Routenzug, der Waren vom Wareneingang drei Hallen weiter bringt, um sie dort zu kommissionieren, durch ein fahrerloses Transportfahrzeug ersetze, dann muss das immer noch mehrere Hallen durchqueren. Vielleicht wäre es sinnvoller gewesen, den Wareneingang in die Kommissionierhalle zu verlegen – dann bräuchte man nämlich gar keinen Routenzug. Diese grundsätzlichen und ganzheitlichen Fragen stellt LEAN, und das wird auch weiterhin unverzichtbar sein. LEAN ist ein Prozess, der nie abgeschlossen ist.“



## WOHER KOMMT LEAN?

Bereits in den 50er Jahren begann Toyota, die LEAN Methoden und Prinzipien zu entwickeln. Noch heute ist das Toyota Produktions- und Logistik System (TPS) Maßstab für die Optimierung, Standardisierung und kontinuierliche Verbesserung aller Unternehmensabläufe. Als eines der ersten Unternehmen in Europa begann Porsche Ende der 80er Jahre mit japanischer Unterstützung, die LEAN Prinzipien einzuführen und, auf seine Bedürfnisse abgestimmt, weiterzuentwickeln. Mittlerweile haben Unternehmen weltweit und in allen Branchen begonnen, den gleichen Weg einzuschlagen.

## DIE VIER LEAN PRINZIPIEN:

- † Alle Arbeiten müssen in Bezug auf Inhalt, Ablauf und Timing in hohem Maße standardisiert und synchronisiert sein (Flussprinzip und Pullprinzip).
- †† Alle Kunden- / Lieferantenbeziehungen, sowohl intern als auch extern, müssen direkt und eindeutig sein, also eine klare JA / NEIN-Beziehung haben.
- ††† Der Ablauf für jedes Produkt oder jede Dienstleistung muss einfach und durchgängig sein.
- †††† Alle Verbesserungen müssen im Einklang mit der standardisierten Methode und auf der niedrigsten möglichen Organisationsebene stehen.

Und über all dem: Wir hinterfragen jeden Tag unsere Prozesse und suchen aktiv nach Verbesserungen.

# „ZEICHEN DER WERTSCHÄTZUNG FÜR UNSERE MITARBEITER“

## INTERVIEW MIT SVEN GRÜNWOLDT, KONZERNBEREICHSLEITER BESCHÄFTIGUNGSBEDINGUNGEN UND TARIFPOLITIK



Seit Oktober 2014 ist Sven Grünwoldt für die Beschäftigungsbedingungen und Tarifpolitik der deutschen Schnellecke Logistikstandorte zuständig. Im Januar 2018 übernahm er als Konzernbereichsleiter den neu gegründeten Konzernbereich Beschäftigungsbedingungen und Tarifpolitik bei Schnellecke.

Was macht der ehemalige stellvertretende Vorsitzende der streitlustigen Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) auf Unternehmensseite? Und warum hat Schnellecke ihn eingestellt?

**H**err Grünwoldt, warum stellt ein großes Unternehmen wie Schnellecke einen ehemaligen Gewerkschafter in einer Führungsposition ein?

Sven Grünwoldt: „Ich denke, das war eine wohl überlegte Entscheidung. Ich kenne die Denkprozesse von Gewerkschaften und kann dabei mithelfen, hier im Haus ein besseres Verständnis für das Handeln der Gewerkschaften und der Prozesse bei Tarifverhandlungen entstehen zu lassen.“

**Ist das bei Tarifverhandlungen nicht ein seltsames Gefühl für Sie, Gewerkschaftern gegenüberzusitzen als Ex-Gewerkschafter?**

„Anfangs schon und zwar für beide Seiten, aber inzwischen ist die Position anerkannt und wird auch positiv bewertet. Ich werde vom Unternehmen bezahlt, insofern vertrete ich natürlich die Position des Unternehmens. Da wir in unserem Konzernbereich aber den Blickwinkel nicht ausschließlich auf die Unternehmensinteressen fokussieren, sondern den Beschäftigtenblickwinkel in die Unternehmensprozesse einfließen lassen,

ist das auch wieder ein Zeichen der Wertschätzung für unsere Mitarbeiter. Auf der einen Seite sind wir Anwalt des Unternehmens, auf der anderen Seite aber auch Anwalt der Beschäftigten bei berechtigten Ansprüchen.“

### Interner Dienstleister

**Welche Aufgaben hat Ihr Konzernbereich genau?**

„Wir haben mit allem zu tun, was kollektiven Charakter hat. Dazu gehören nicht nur Tarifverhandlungen, sondern auch sonstige Beschäftigungsbedingungen. Darunter verstehen wir Entlohnung, Arbeitszeit, Arbeitsrecht, insbesondere das kollektive Arbeitsrecht, oder die Analyse von regionalen Vereinbarungen. So unterstützen wir die Betriebe bei Gesprächen und Verhandlungen mit den Betriebsräten, verhandeln beispielsweise Betriebsvereinbarungen, wobei wir eng mit dem Konzernbereich HR und dem jeweiligen Regionalbereich HR zusammenarbeiten. Wir kümmern uns aber nicht um individualrechtliche Angelegenheiten, wie beispiels-

weise die Arbeitsverträge einzelner Mitarbeiter, das ist Aufgabe von HR.

Außerdem kalkuliert unsere Abteilung bei Angeboten für neue Projekte die Personalkosten. Wir sind also in jede Angebotserstellung involviert und stellen so sicher, dass auch realistische Informationen über die lokalen Beschäftigungsbedingungen in die Überlegungen des Konzernbereiches Business Developments einfließen. Wir verstehen uns unternehmensintern als interner Dienstleister, wenn es um kollektive arbeitsrechtliche Sachverhalte oder ganz allgemein um Beschäftigungsbedingungen geht.“

**„Billiglöhne dürfen nicht mehr entscheidend sein für eine Auftragsvergabe“**

**Was sind da derzeit Ihre Hauptarbeitsgebiete?**

„Als ich hier angefangen habe, waren wir in bestimmten Regionen Deutschlands in einer Tarifbindung mit der Industriegewerkschaft Metall, in anderen Regionen mit der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di und in wieder anderen Regionen tariflos. Unser Ziel ist es, die Tarifbedingungen für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf hohem Niveau zu standardisieren und zu vereinheitlichen und die Vergütungsbedingungen in diesem hart umkämpften Markt der Dienstleistungslogistik zu harmonisieren.“

Eines unserer Primärziele ist somit, die Standardisierung der Beschäftigungsbedingungen über Tarifverträge herzustellen, und zwar nicht nur über Firmentarifverträge, sondern für den Bereich der Kontraktlogistik den Wechsel zu schaffen hin zu einer Flächentarifvertragsstruktur. Deshalb sind wir intensiv in Verhandlungen und Gesprächen mit Arbeitgeberverbänden und Gewerkschaften.

Dazu gab es bereits eine umfangreiche Verhandlungsrunde in 2017. Das war ein erster Anlauf, der noch nicht zu einer Flächentarifvertragsstruktur führte, aber die Gespräche und Verhandlungen gehen weiter, um das zu realisieren. Eine solche Struktur muss dann zukünftig auch Bedingung werden für die Vergabe von Aufträgen durch die Auftraggeber. Das muss so gestaltet sein, dass nur der am Wettbewerbskuchen partizipieren kann, der bereit ist, sich einer solchen Regelung zu unterwerfen. Damit wird das Thema Vergütung der Mitarbeiter aus dem Angebotsverfahren herausgenommen. Auf diese Weise nehmen wir unsere Verantwortung gegenüber unseren Mitarbeitern wahr und bleiben auch zukünftig wettbewerbsfähig. Billiglöhne dürfen nicht mehr entscheidend sein für eine Auftragsvergabe.

Die Automobilhersteller sind mittelbar über die Arbeitgeberverbände bei unseren Verhandlungen dabei und wir hoffen natürlich, dass diese die Vorteile für ihr Unternehmen sehen. Es gibt bereits einen OEM, der heute schon so agiert und regelmäßig eine Tarifbindung mit der IG Metall von seinen Kontraktlogistikern verlangt. Das zeigt, dass die Automobilhersteller durchaus von einem solchen Modell profitieren können.

Doch auch die Gewerkschaften müssen neu denken. Sie müssen akzeptieren, dass die arbeitsteilige Welt zwischen OEM auf der einen Seite und spezialisierten Dienstleistern auf der anderen Seite die Zukunft bedeutet, auch für den Automobilstandort Deutschland. Das muss sich auch in einer neuen Flächentarifvertragsstruktur für die automobilmnahe Kontraktlogistik widerspiegeln.“

### Eskalationen vermeiden

**Nun operiert Schnellecke nicht nur im deutschen Markt. In Mexiko, Indien oder Südafrika finden Sie sicher andere Bedingungen vor.**

„Ganz richtig. Wir haben weltweit völlig unterschiedliche Ausgangsbedingungen. Unsere Aufgabe sehen wir darin, unser Vorgehen auch da zu standardisieren und unseren dortigen Regionen ebenfalls entsprechende Unterstützung bei kollektiven Verhandlungen oder kollektiven arbeitsrechtlichen Problemen zu bieten.“

So befassen wir uns beispielsweise derzeit mit der Standardisierung der Personalkostenkalkulationen für die Angebotserstellung auf Basis einer weltweiten Tarifdatenbank. Zur Unterstützung unserer Regionen müssen wir in die Welt vor Ort eintauchen. Da gibt es, beispielsweise in Südafrika oder Mexiko, ganz andere Philosophien, die wir kennen müssen, ebenso wie die Rechtsstellung der Gewerkschaften. Wir müssen das geltende Arbeitsrecht vor Ort kennen. Wir können dann die so gewonnenen Rechercheergebnisse an den Vertrieb weitergeben und informieren ihn, mit welchen Lohnsteigerungen pro Jahr er beispielsweise rechnen muss.

Wir wollen auch potenzielle Konflikte frühzeitig erkennen, um verhärtete Situationen zu verhindern, deshalb sammeln wir viele Informationen in aller Welt und analysieren das regelmäßig. Wenn wir potenzielle Probleme erkennen, dann stellen wir unsere Verhandlungserfahrungen zur Verfügung, um eine weitere Eskalation zu vermeiden.“

### Gut funktionierende Gesprächskultur

**Sie setzen also in erster Linie auf Gespräche?**

„Ganz sicher. Es gibt bei Schnellecke eine Gesprächskultur zwischen Unternehmen, Beschäftigten und Gewerkschaften, die ganz gut funktioniert. Die Gewerkschaften wissen, was sie an einem Unternehmen wie Schnellecke haben. Sie wissen, dass wir verlässlich sind und unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wertschätzen. Deshalb erleben wir immer wieder, dass dieselben Gewerkschafter, mit denen wir die letzte Nacht bis in die Morgenstunden heftig gerungen haben, uns am nächsten Tag beim Kampf um eine Auftragsvergabe mit großem Engagement unterstützen.“

Unsere Philosophie als Familienunternehmen Schnellecke besteht nicht darin, das Letzte aus den Mitarbeitenden herauszupressen, und dafür stehe ich auch persönlich.“



„DIE MEISTE  
ARBEIT  
MACHEN HIER  
DIE ROBOTER“

KWD WOLFSBURG ÜBERNIMMT  
FERTIGUNG VON FAHRZEUGKOM-  
PONENTEN VON VOLKSWAGEN



Östlich von Wolfsburg, nur wenige Autominuten von der Innenstadt entfernt, liegt das Industriegebiet Vogelsang. Hier hat die KWD am 1. Mai 2018 von VW eine Produktionsstätte übernommen, die Metallteile für die VW-Modelle Golf, Touran und Tiguan herstellt. Ein Besuch in einer voll automatisierten Fertigungsanlage.

**D**ie Sonne brennt vom Himmel, als wir auf den ausgedehnten Parkplatz vor der großen Werkshalle fahren. Aber es sind erstaunlich wenig Fahrzeuge, die hier still vor sich hin schmoren. Wo sind die ganzen Mitarbeiter? Randy Koch, Business Unit Leiter bei KWD, lacht, als er uns in die fast menschenleere Halle führt: „Die meiste Arbeit machen hier die Roboter. Wir steuern die Anlagen, bestücken sie, sorgen dafür, dass alles läuft und achten darauf, dass die Qualität stimmt.“

Insgesamt treffen wir auf nicht mehr als zwanzig Mitarbeitende in der 17.000 Quadratmeter großen Halle. Im Mittelpunkt stehen hier ganz eindeutig die Maschinen. In den fünf bis zu dreißig Meter langen eingehegten Arealen arbeiten jeweils rund zwanzig Roboter, einige von ihnen bis zu vier Meter hoch. Manche gleiten auf Schienen hin und

her, andere sind stationär. Produziert werden hier Frontklappen für den VW Tiguan und Touran sowie vordere und hintere Bodensegmente für den Golf, speziell den E-Golf und den Plugin-Hybrid. Außerdem hat gerade die erste Anlage der B- Säule für den neuen Golf 8 die Arbeit aufgenommen, aus der ebenfalls automatisiert gefertigte Teile kommen.

### Höchste Ansprüche an die Außenhaut

Wir stehen zwischen zwei der Anlagen. Links werden die Frontklappen für den Touran produziert, rechts für den Tiguan. Leuchtdisplays über jeder Anlage zeigen den aktuellen Status der Anlage an. „Wir haben eine tägliche Ausbringung von 1.500 bis 1.600 Stück pro Anlage“, so Koch. „Und dafür brauchen wir pro Schicht nur wenige Mitarbeiter: vier Werker, zwei Anlagenführer, Instandhalter und Qualitätssicherer.“

Die Frontklappen bestehen aus einem Innen- und einem Außenblech. Wir sehen zu, wie ein Gabelstaplerfahrer diese in die Anlage einstellt. Den Rest erledigen die Roboter. Wozu dann überhaupt noch so viele Mitarbeitende?

„Die Frontklappen sind Teil der Außenhaut am Fahrzeug“, klärt Koch uns auf. „Und daran werden besondere Ansprüche gestellt, denn sie ist das, was ein Endkunde als erstes sieht. Gibt es da auch nur die kleinsten Unebenheiten im Lack, fällt das sofort auf.“

Deshalb werden die Teile vor und nach der Verarbeitung gründlich geprüft. Zunächst im Wareneingang, dann vor der Verarbeitung auf die Passgenauigkeit von Innen- und Außenteil. Des Weiteren werden unverzichtbare Kontrollen auf die Einhaltung des korrekten Spaltmaßes und die richtige Wölbung durchgeführt. Das geschieht stichprobenmäßig mehrmals pro Schicht. „Dafür haben wir zusätzlich einen Messtechniker für jede Schicht eingestellt“, so Koch.

### Neuland Falzen und 2K-Kleben

In den Anlagen werden die beiden Rohteile, also die Innen- und Außenbleche, ineinandergelegt und in einem komplexen Vorgang fest miteinander verbunden. Der erste Schritt dabei ist das Falzen. Zunächst wird an der zu falzenden Stelle

der 2-Komponenten-Kleber aufgetragen. Dann werden einige markante Punkte vorgelazt, bevor der eigentliche Falzprozess im „Falzbett“ stattfindet. Zusätzlich werden zur Stützung noch Schweißpunkte gesetzt. Anschließend kommt die Klappe zum Aushärten in ein so genanntes Gelierbett.

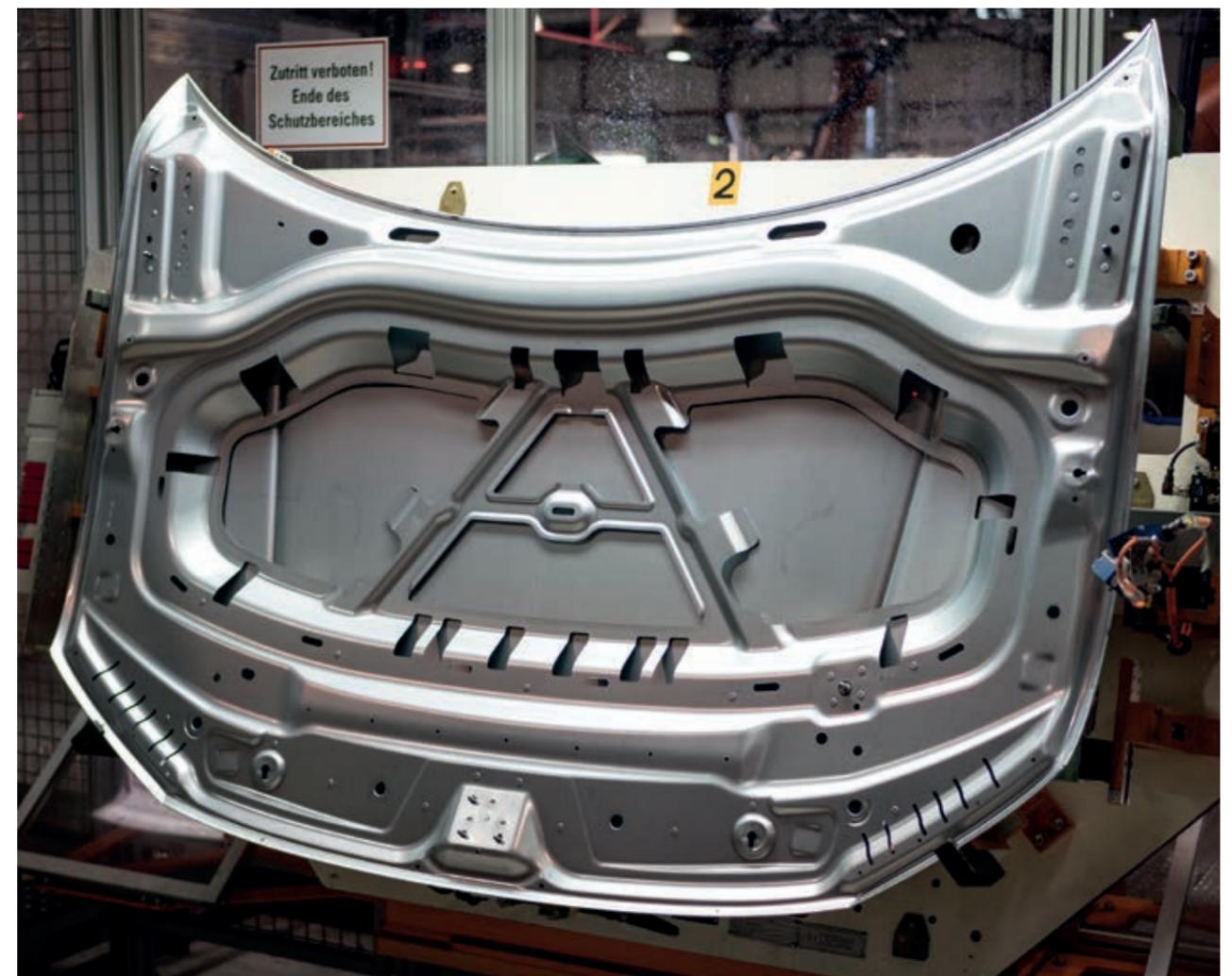
„Das Falzen und 2K-Kleben war für uns Neuland“, so Koch. „Deshalb haben wir einen Monat vor Produktionsstart unsere Anlagenführer und andere Kollegen in die laufende Produktion von VW geschickt; die haben dann den VW-Kollegen über die Schulter geschaut und sich das nötige Fachwissen angeeignet. Fürs Falzen haben wir dann nochmal externe Fachleute für den ersten Monat gebucht, bis unsere Leute die Grundlagen beherrscht haben.“

So vorbereitet, fand zum 01. Mai 2018 der Wechsel zwischen VW und KWD statt, ein „knallharter Umstieg“, wie Koch es ausdrückt. „Wir sind sofort von null auf hundert gegangen.“

### Intensive Qualitätsprüfungen

Doch zurück zur Frontklappe. Manchmal kommt es vor, dass etwas Kleber aus der Falz austritt. Deshalb werden alle fertig gefalzten Frontklappen von einem Mitarbeiter überprüft und Überstände werden mit einem Kunststoffspachtel abgezogen, bevor es zum Härten ins Gelierbett geht.

Pro Schicht werden einige der fertigen Frontklappen ausgeschleust und auf einer weiteren



Station auf Unebenheiten überprüft. Ein Mitarbeiter der Qualitätssicherung zieht die Oberfläche mit einem Stein ab, so dass Pickel oder winzige Beulen sichtbar werden. Das dauert etwa eine halbe Stunde. Findet sich ein Fehler, wird auch die nächste Klappe geprüft; ist sie ebenfalls fehlerhaft, geht es in die Anlage.

„Wenn in der Falz irgendwo eine Macke ist, dann kann das schon dauern, den Fehler in der Anlage zu finden“, sagt Koch. Und das kommt immer wieder mal vor, denn die Anlagen verändern sich im Dauerbetrieb, die Falzbacken verschmutzen oder es gibt starke Temperaturschwankungen an der Gießstation, so wie im heißesten Sommer 2018. Dann sind die Instandhalter gefordert, alles zügig wieder in Ordnung zu bringen, denn KWD produziert hier parallel zu VW.

### Bis zu 16 Einzelteile in einer Vorrichtung

Auf zwei weiteren Anlagen werden die vorderen und hinteren Böden, speziell für den E-Golf, aus Einzelteilen geschweißt. Die einzelnen Komponenten werden in speziell dafür gefertigte Vorrichtungen eingelegt, bis zu 16 Stück pro Vorrichtung. Diese werden dann von den Robotern übernommen und miteinander verschweißt. Knapp über acht Minuten brauchen die Roboter für einen Boden. Fasziniert schauen wir zu, wie einer von ihnen, der gerade noch geschweißt hat, die Schweißzange säubert und ablegt und stattdessen einen Greifer aufnimmt, mit dem er einen Boden weiterbefördert.

Insgesamt arbeiten in der Produktion etwa 40 Mitarbeiter, dazu jeweils neun in der Instandhaltung und Qualitätssicherung sowie 20 in der Logistik, die zuständig sind für das Einstellen und Abfahren der Teile an den Anlagen sowie das Verladen auf Lkw und Bahn. Produziert wird in drei Schichten und, je nach Fertigungszeiten von VW, auch am Wochenende.

Am Behälterbahnhof vorbei gehen wir zum ausgedehnten Lagerbereich der Halle, müssen immer mal wieder einem Gabelstapler ausweichen, der neue Teile zu den Anlagen oder von ihnen weg befördert. Als wir die Rückfahrt antreten, rollt vor uns ein Lkw vom Gelände, beladen mit Böden und Frontklappen, die während unseres Besuches produziert wurden. Sie gehen von hier in verschiedene Werke der Volkswagen AG, wo sie verbaut oder weiterbearbeitet werden.

# VIER STANDORTE UND EIN UFO

EIN BESUCH BEI DEN SCHNELLECKE  
GESELLSCHAFTEN IN PORTUGAL





Fast zwanzig Jahre ist es nun her, dass Schnellecke die erste Gesellschaft in Portugal gründete. Inzwischen sind daraus vier Standorte und rund 350 Mitarbeitende geworden. Im Verhältnis zur gesamten Mitarbeitendenzahl von Schnellecke nicht viel. Und dennoch machen die portugiesischen Gesellschaften immer wieder mit originellen Ideen auf sich aufmerksam.

Gute Gründe also, sich auf eine Reise nach Portugal zu machen.

**A**ls wir mit dem Flugzeug auf Porto anfliegen, ist der Horizont diesig. Ein feiner Regen fällt und bedeckt die Stadt am Douro mit einem grauen Schleier. Aber wir sind nicht hier, um die Schönheiten der Stadt zu bewundern. Mit dem Auto geht es in den hügeligen Norden, nach Lousado.

Die Gegend, durch die wir fahren, ist eher ländlich geprägt. Viel Wald, Felder, kleine Ortschaften, dazwischen ab und an ein größerer Betrieb. Auch Lousado passt in dieses Bild, bis hinter einer Anhöhe auf einmal das große Reifenwerk von Continental Mabor aus dem Dunst auftaucht. Hier werden Reifen für den landwirtschaftlichen Bereich hergestellt. Mit 17 Mio. produzierten Reifen gehört Continental Mabor in der Continental Gruppe zu den größten europäischen Reifenfabriken. Schnellecke Logistics ist mit rund 40 Mitarbeitenden für die Durchführung der Inbound-Logistik für das Rohmaterial, die Lagerverwaltung und auch die teilweise Produktionsversorgung verantwortlich.

Wir betreten einen kleinen Vorraum vor den Lagerhallen. Rechts liegt eine kleine Kantine, links das Büro des Continental Logistikleiters und, gleich daneben, das des Schnellecke Profit Center Managers João Saldanha, der seit 12 Jahren für Schnellecke Portugal arbeitet. Er ist aus Palmela hierhin abgeordnet worden.

Es ist acht Uhr morgens, und als wir ankommen, ist gerade Schichtwechsel. Die Nachtschicht ist fertig mit der Arbeit, die Frühschicht übernimmt. Die beiden Teams stehen sich gegenüber und die ausgehende Schicht informiert die Neankömmlinge über besondere Vorkommnisse, die weiterverfolgt werden müssen. Dasselbe wird sich noch einmal um 16 Uhr wiederholen, wenn die Spätschicht übernimmt. „Von Montag bis Freitag wird dreischichtig gearbeitet, am Wochenende zweischichtig“, erläutert Saldanha. „Durch die gemeinsame Übergabe stellen wir sicher, dass keine Informationen verlorengehen.“

#### Tafel statt Tablet

Er macht uns auf eine Tafel an der Wand aufmerksam, an die sechs waagerechte Holzschienen untereinander angeschraubt sind. In jeder Schiene stecken kleine grüne Pappkarten mit dem Namen eines Mitarbeiters. „Das ist eine Idee, die aus den Teams gekommen ist“, erklärt er. „Sie haben die Tafel selbst

aus Resten der Produktion hier zusammengebaut.“

Die oberste Holzschiene ist für die Staplerfahrer gedacht. Die sechs gesteckten grünen Karten bedeuten, dass sechs Mitarbeiter auf ihren Staplern sitzen. Der gelbe Schlüsselanhänger in C-6 bedeutet, dass das Fahrzeug derzeit nicht benutzt wird. Zugleich signalisiert die Seite mit der Aufschrift „OK“ dem Servicetechniker, der hier regelmäßig vorbeischaudet, dass an dem Stapler alles in Ordnung ist.

Jedes der fünf Teams hat eine eigene Leiste, wo man an den gesteckten Karten auf einen Blick sieht, wer anwesend ist und wer fehlt. So hat man jederzeit einen schnellen Überblick über die aktuell anwesende Belegschaft – und das ganz ohne Elektronik.

#### 400.000 Euro Einsparung durch selbstgebautes Werkzeug

Wir betreten das Lager. Hier sind in großen Behältern Rohgummi, Chemikalien und reifenverstärkende Materialien wie Draht oder Synthetikfasern gelagert. Alles, was sich im von Schnellecke verwalteten Bereich des Continental Lagers befindet, wird von hier in ein Pufferlager transportiert, wo es dann Continental Mitarbeiter übernehmen und in die Produktion bringen.

Zur Vermeidung von Verunreinigungen befindet sich das Rohgummi in Plastiksäcken. Diese auf Kunststoffpaletten lagernden Gebinde werden durch eine geschlossene, jedoch oben und unten offene, dickwandige Kunststoffummantelung vor Transportbeschädigungen



und dem Verrutschen gesichert. Vor der Übergabe an die Produktion muss diese entfernt werden, um Verunreinigungen zu vermeiden.

Das erfolgte per Hand mit einer Brechstange. Dies erforderte viel Kraft, war extrem verletzungsgefährdend durch umherfliegende Splitter, belastete bei 150 Paletten am Tag die Rücken der Mitarbeiter erheblich und verursachte viel Abfall.

Eine Gruppe aus vier Mitarbeitern kam nach einer Reihe vergeblicher Versuche dann auf eine überzeugende Lösung des Problems. Sie entwickelten mit einfachen Mitteln ein Werkzeug: An zwei Seiten eines auf die Breite der Umverpackung angepassten Stahlrahmens montierten sie jeweils eine Feststellzange. Der Staplerfahrer positioniert den zangenbewehrten Rahmen mit den Staplergabeln auf der Umverpackung. Die Zangenmäuler fassen rechts und links auf die Umverpackung, werden dort vom Fahrer arretiert und mit dem Stahlrahmen und der Umverpackung in die Höhe gezogen. Die Umverpackung wird bei diesem Prozess nicht beschädigt und kann wiederverwendet

werden. „Pro Jahr geben wir so über 20.000 Umverpackungen intakt an Continental zurück“, sagt Saldanha. „Diese Menge neu zu kaufen würde über 400.000 Euro kosten.“

### Innovation für zehn Euro

Wir gehen ein Stockwerk nach unten, wo es deutlich wärmer ist. Hier werden Chemikalien und Zusatzstoffe gelagert, die eine bestimmte Wärme benötigen. Sensoren messen die Luftfeuchtigkeit, die Temperatur und das Licht.

Einige der Chemikalien befinden sich in großen, 200 Kilogramm schweren Fässern, die vom Stapler nicht auf Paletten, sondern nur einzeln bewegt werden können. Dafür gibt es spezielle Vorrichtungen, die zu kaufen allerdings sehr teuer ist. Die Mitarbeiter des Teams entwickelten eine eigene, effektive Lösung – zu Materialkosten von lediglich zehn Euro!

Saldanha winkt einen Staplerfahrer herbei, der uns das System demonstriert: Um die Oberkante des Fasses wird ein

Spannring gelegt und fixiert. Dann kann der Staplerfahrer das Fass an den beiden vortretenden Seitenausformungen des Rings anheben und transportieren. Nach dem Absetzen des Fasses ist der Ring mit einem Handgriff ruckzuck wieder gelöst.

### UFO in Agueda

Beeindruckt von der Kreativität der Mitarbeiter verabschieden wir uns. Unsere nächste Station ist Agueda, ein kleiner Ort etwa 70 Kilometer südlich von Porto. Als wir das Industriegebiet am Ortsrand erreichen, bietet sich uns ein faszinierender Anblick. Es sieht aus, als sei ein gigantisches UFO auf einer Brachfläche gelandet. Doch im Inneren befinden sich keine Außerirdischen, sondern eine Produktionsanlage für Gussteile für die Automobilindustrie – übrigens die weltweit erste, in der die Teile in Linie produziert werden.

260 Meter lang und 75 Meter breit ist das futuristische Gebäude, das schnell zu einer Touristenattraktion geworden ist. Sicher auch, weil hier regelmäßige Besucherführungen angeboten werden, ebenfalls ungewöhnlich für eine Gießerei.

Wir sind bei Sakthi SP21, einer Niederlassung von Sakthi Portugal, das wiederum zur weltweit operierenden Sakthi Group gehört. Sakthi Portugal stellt sicherheitskritische Gussteile her, beispielsweise Brems- und Differentialgehäuse, Federbeine und eine Vielzahl weiterer Komponenten und beliefert Automobilhersteller wie Mercedes, Volvo, PSA, AMG und Ford.

Am Ende der Produktionslinie und des Gebäudes liegt das Lager, das von Schnellecke verwaltet wird. Hier finden sich sowohl die für die Produktion benötigten Rohstoffe als auch die fertigen Produkte. Ein Kubus aus Metall und Glas

dient als Büro. Draußen auf der Rampe sind Holzkisten gestapelt, die auf den Abtransport warten.

Die von Sakthi befüllten Holzkisten mit den fertigen Teilen werden, wenn sie abgekühlt sind, transportfertig gemacht. „Die meisten Kisten gehen direkt an die Kunden“, erklärt Joao Castro, der für Schnellecke den Standort Agueda leitet. Einzelne Kisten werden zudem immer mal wieder zum Qualitätscheck und zum Röntgen geschickt. Verwaltet werden alle Prozesse hier mit dem Schnellecke Warehouse Management System, das an das System von Sakthi angebunden ist und die Abrufe für die Produktionsversorgung empfangt.

Gearbeitet wird in zwei Schichten von 22 Uhr bis 14 Uhr. Der Grund für diese ungewöhnliche Zeit: Die Anlage verbraucht enorme Mengen an Energie, und die ist in den Nachtstunden und am frühen Morgen deutlich billiger als nachmittags und am frühen Abend. Deshalb sind die ungefähr ein Dutzend Schnellecke Mitarbeiter hier ebenfalls im Zweischichtbetrieb tätig.

### 87.000 Tonnen im Jahr

Auch an einem weiteren Standort arbeitet Schnellecke für Sakthi. In Maia, nördlich von Porto, sind rund 36 Mitarbeitende mit der Produktionsversorgung und dem Abtransport beschäftigt, deutlich mehr als in Agueda. „Das liegt daran, dass dort die vierfache Menge im Dreischichtbetrieb produziert wird“, erklärt Paulo Machado, der bei Schnellecke für den Kunden Sakthi verantwortlich ist. „In Maia bewegen wir im Jahr 75.000 Tonnen, hier derzeit nur etwa 12.000.“ Das kann sich aber bald ändern, denn Sakthi plant den Bau einer zweiten Linie in Agueda. Dann muss Schnellecke den jetzigen Lagerbereich freimachen. „Wir hoffen, dann ein eigenes Lagergebäude zu bekommen“, sagt Castro. Denn es ist laut hier am Ende der Halle, permanent 100 bis 110 Dezibel, erzeugt von den Maschinen und einer gewaltigen Kühlanlage.

Platz genug dafür gibt es jedenfalls auf dem riesigen Gelände. Wir gehen zurück zum Auto, werfen noch einen letzten Blick auf das futuristische Gebilde und machen uns auf den Weg nach Lissabon.



# PALMELA: ZWEI UNTER EINEM DACH



Es ist noch früh am Morgen, als uns Juliano Zononi, Country Manager Portugal und Vertriebsmanager Europa, von unserem Hotel nahe am Lissaboner Westbahnhof abholt.

Das ganze Viertel ist erst vor wenigen Jahren komplett neu aus dem Boden gestampft worden, es dominieren Glas und Aluminium. Das hat so gar nichts zu tun mit dem romantischen Lissabon, wegen dem die Touristen zu Millionen in die Stadt strömen.

Als wir den Tejo auf der Ponte Vasco da Gama in südöstlicher Richtung überqueren, stauen sich in Gegenrichtung bereits die Pendler, die nach Lissabon hereinfahren. Sie wohnen in Städten wie

Montijo, Alcochete, Setúbal oder Palmela, und die über 12 km lange Brücke ist ein Nadelöhr bei der täglichen Fahrt zum Arbeitsplatz und zurück.

In unserer Richtung ist alles frei, und so erreichen wir schnell das Industriegebiet in Quinta da Marquesa, das zum Landkreis Palmela gehört. Einer Stadt mit Tradition, von deren über 800 Jahre alten Castelo man bei schönem Wetter einen Blick bis nach Lissabon hat. Aulus Cornelius, ein römischer General und hoher Beamter im römisch besetzten Lusitanien, gilt als Gründer der Stadt, auch wenn das unter Historikern umstritten ist.

Die lange Geschichte oder der schöne Ausblick sind aber nicht der Grund, warum sich Schnellecke hier 2001 angesiedelt hat. Der Grund hieß vielmehr Volkswagen Autoeuropa. Denn die portugiesische Volkswagen-Tochter ist ebenfalls im Kreis Palmela beheimatet.

Alles begann, als die im Jahr 2000 gegründete KWD Portugal 2001 ein 2-phases Outsourcing-Projekt zum Schweißen von Zusammenbauteilen für die Modelle VW Sharan, SEAT Alhambra und Ford Galaxy gewann. Noch im selben Jahr folgte die Logistik der Produktion nach Palmela. Die 2001 gegründete Schnellecke Logística e Transporte Lda übernahm logistische Dienstleistungen für VW Autoeuropa und bewegte 95 Prozent aller Bauteile für den Sharan und Alhambra bis zu den Montagelinien.

## Umzug und Umfirmierung

Seitdem ist viel passiert, unter anderem ein Umzug und mehrere Umfirmierungen. Seit 2005 residieren Schnellecke Logistics und KWD unter einem Dach. Derzeit sind am Standort Palmela über 180 Mitarbeitende bei KWD und knapp 115 Mitarbeitende bei Schnellecke Logistics beschäftigt. Es stehen ins-

gesamt 9.500 m2 Produktionsfläche und 25.000 m2 Logistikfläche zur Verfügung.

Im großzügigen Eingangsbereich hängen mehrere Monitore, auf denen Multimedia-Präsentationen über Schnellecke und KWD laufen. Vorbei an der großen Kantine, wo gerade das heutige Mittagessen gekocht wird, gelangen wir in die große Halle. Unsere erste Station gilt dem Hallenbereich von Schnellecke Logistics. In Palmela arbeitet man unter anderem für VW, Arvato und Vanpro, ein Joint Venture von Faurecia und Johnson Controls.

Da, wo anderswo zahlreiche Informationstafeln die Mitarbeitenden über den aktuellen Stand von Qualität, Fehlern und Schichtbesetzungen, über Verbesserungsvorschläge, Teamergebnisse und mehr informieren, ist dieser Prozess bei Schnellecke Logistics in Palmela digitalisiert – und zwar über Touchscreen-Monitore. Sie und die Software wurden unter Einbeziehung der Mitarbeitenden und der Berücksichtigung ihrer Wünsche entwickelt.

### Bordwerkzeug: hundert Prozent fehlerfrei

Juliano Zanoni führt uns durch die hohen Regalreihen mit den Produkten für VW zu einer zwischen Regalen fast versteckten Station. Hier werden Werkzeugkits für die Pannenhilfe konfektioniert, also Wagenheber, Radmutter Schlüssel etc. Das Problem: Es gibt unterschiedliche Kits für unterschiedliche Modelle, und leicht gerät einmal das falsche Werkzeug hinein.

„Alle 70.000 km gibt es, statistisch gesehen, eine Reifenpanne“, erklärt Zanoni. „Allein in Europa sind das etwa 1,4 Millionen Pannen pro Jahr – also Situationen, in denen das Werkzeug für einen Radwechsel benötigt wird. Wenn man jetzt weiß, dass im Rahmen des Herstellerservices eine solche Pannenhilfe etwa 690 Euro kostet, dann ist klar, wie wichtig die Vollständigkeit und Fehlerfreiheit des Bordwerkzeugs ist.“

Um das zu gewährleisten, hat Schnellecke ein einzigartiges Verfahren entwickelt. Der Arbeitsplatz, an dem die Toolkits bestückt werden, wird von oben von zwei Kameras beobachtet und ringsum von Sensoren kontrolliert. Der Werker registriert das zu konfektionierende Kit per Barcode. Auf einem Monitor wird angezeigt, welche Teile einzulegen sind. Das System gibt sofort Alarm, wenn ein falscher Werkzeugträger benutzt wird oder wenn ein falsches Teil,

ein Teil zu viel oder eines zu wenig eingelegt werden und weist auf dem Monitor direkt auf den Fehler hin. „Auf diese Weise haben wir die Zahl der Fehler auf null gesenkt“, betont Zanoni. „Damit haben wir allein im Januar 2018 rund 480.000 Euro gespart, denn das Retrofit eines Toolkits kostet rund 200 Euro. Ganz zu schweigen von den eingesparten Pannenhilfekosten, für unseren Kunden.“ Ein großer Wettbewerbsvorteil, so Zanoni, denn hundertprozentige Fehlerfreiheit bei der Toolkit-Konfektionierung könne derzeit kein Wettbewerber bieten.

### Bordliteratur und Sitzheizungen

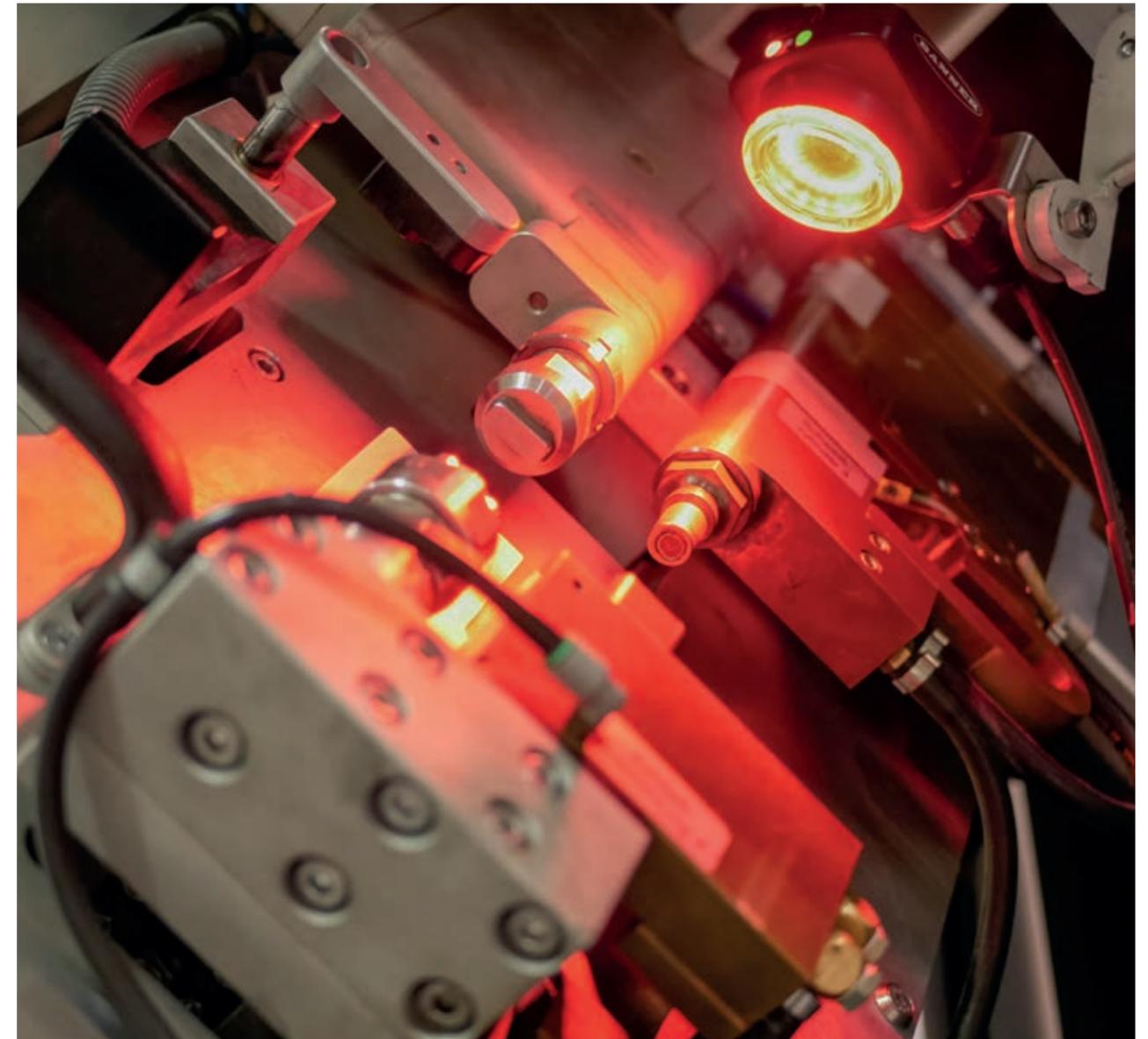
Eine Reihe weiter werden Bordbücher für Arvato sequenziert; deutlich mehr Platz nimmt allerdings der Hallenbereich ein, in dem die Werksversorgung für Vanpro Faurecia abläuft, nämlich 10.000 m2. Hier werden in 19 Schichten pro Woche Sitze für die VW Modelle Sharan und T-Roc montiert, für 40 Fahrzeuge pro Stunde. Die Mitarbeiterinnen sequenzieren

Sitzbezüge und Schaumeinlagen in vielen verschiedenen Farben und Stoffvarianten. Außerdem werden die Sitzheizungen in die Polster eingepresst, auf den ersten Blick unscheinbare Plastikfolien, in welche die Heizspiralen integriert sind.

„Wir sequenzieren etwa 6.000 Sitze am Tag“, sagt Rui Cardoso, der für die Operationen in Palmela zuständig ist. „Von dem Moment an, in dem unser mit dem VW System verknüpfter Drucker die Sequenzaufträge ausdruckt, haben wir 88 Minuten Zeit, um die sequenzierten Sitze mit unseren Lkws bis zur Vanpro-Linie zu bringen.“ Und er betont: „Unsere Prozesse sind so aufgebaut, dass wir neue Fahrzeugmodelle flexibel und effizient einfügen können.“

Zurück im Büro, übergibt uns Zanoni an Max Dores, KWD-Vertriebsleiter für Portugal und Spanien. Mit ihm geht es nun in den Hallenbereich, der von KWD genutzt wird. Drei Produktionslinien gibt es hier, die dritte für den T-Roc wurde gerade in Betrieb genommen. Gearbeitet wird neben VW für Ford und Mercedes-Benz.

Überall wird gerollt, gestanzt, gezogen, gebogen und geschweißt. Herauskommen aus dem Prozess Teile, die entweder direkt an die Kunden gehen oder zur weiteren Bearbeitung zu KWD in Pamplona geschickt werden.



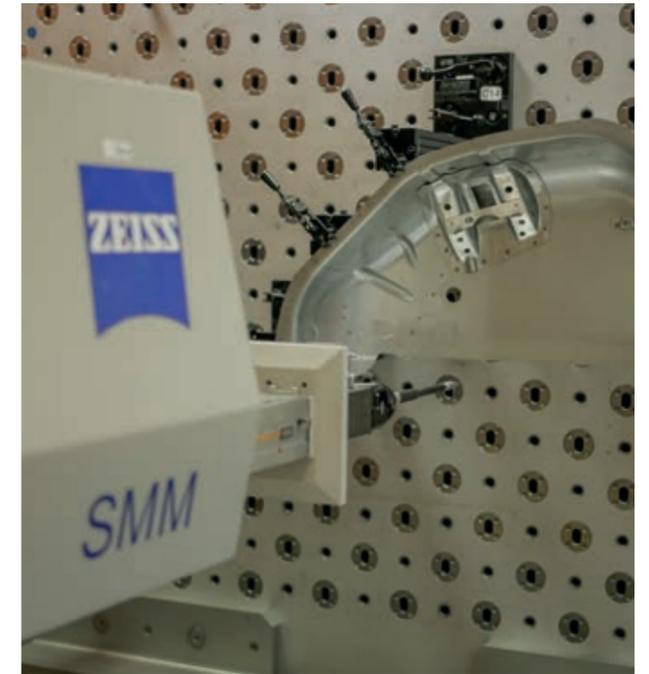


„Anfangs haben wir nur händisch geschweißt“

„Anfangs, vor rund zwanzig Jahren, haben wir fast nur händisch geschweißt“, erinnert sich Dores. „Eigentlich waren wir nur Lohnarbeiter für die Automobilhersteller. Seitdem haben wir unser Know-how und unsere Ausrüstung Stück um Stück erweitert. Heute sind wir Technologiepartner der OEMs und entwickeln eigene Fertigungslösungen.“

Das Schweißen haben inzwischen vorrangig Roboter übernommen, schön zu beobachten bei den beiden Linien für die Produktion von Längsträgern. In einer weiteren Linie entstehen für den Ford Connect Glaskanalrahmen in mehreren Längen. Für den Laien eine faszinierende Angelegenheit zu sehen, wie das Blech in Stanzmaschinen und über Profilrollen Stufe für Stufe verformt wird, bis am Ende beispielsweise ein H-Profil fertig ist.

Regelmäßig werden fertige Werkstücke entnommen und ihre Qualität wird überprüft – und das gleich an drei Stationen. Da ist zum einen ein Qualitätslabor mit Ultraschall, wo metallurgische Untersuchungen vorgenommen werden. Dann gibt es das Schnittbildlabor. Hier werden die Schweißnähte geschnitten und dann unter einem Elektronenrastermikroskop analysiert. Weil das Instrument eine Vergrößerung bis zur Korngröße des Metalls möglich macht, lässt sich die Einbringtiefe der Schweißnaht feststellen und dokumentieren.

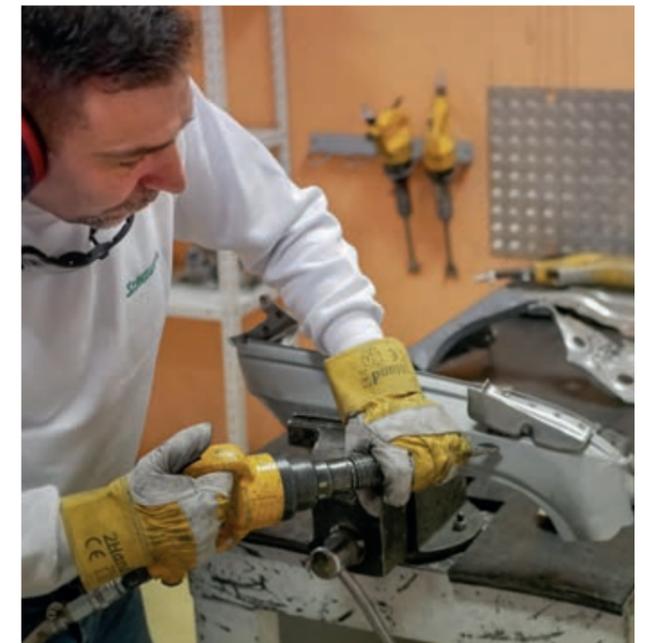


### Zerstören für mehr Qualität

Und dann gibt es noch den Zerstörer. Dores führt uns in einen weiteren Raum, in dem ein Mitarbeiter nur eine einzige Aufgabe hat: die Schweißnaht eines Produkts mit einem Schlaghammer zu zerstören. An der Art, wie die Schweißnaht reißt, lässt sich erkennen, ob sie korrekt ausgeführt wurde.

„Wir haben viel in den Bereich Qualitätssicherung investiert“, betont Dores. „Das zahlt sich heute aus. Es hilft uns bei der Akquisition neuer Kunden - und wir sind inzwischen Benchmark für andere Lieferanten unserer Bestandskunden.“

Wir verlassen Palmela und überqueren den Tejo in umgekehrter Richtung. Zum Abschluss unseres Besuchs bekommen wir noch einen kleinen Eindruck von Lissabons weltbekannter Altstadt. Unter Führung von Dores und Zanoni lernen wir einige touristisch weniger bekannte Orte kennen. Und immer, wenn wir ein bestimmtes Auto vorbeifahren sehen, wissen wir nach dem heutigen Tag, dass darin auch ein Stück von Schnellecke steckt.



# JEDER EINZELNE MITARBEITER VON SCHNELLECKE HILFT MIT



**DIE MARGARETE-SCHNELLECKE-STIFTUNG  
HILFT SENIOREN, KINDERN UND JUGENDLICHEN  
IN WOLFSBURG**

Am 9. März 2000, ihrem 95. Geburtstag, gründete Margarete Schnellecke die nach ihr benannte Stiftung, die sie ausdrücklich als ein Zeichen persönlicher Dankbarkeit an die Region Wolfsburg empfand: „Ich bin Gott dankbar, dass er mir Durchhaltekraft, Gesundheit und Tatkraft bis ins hohe Alter geschenkt hat. Jetzt möchte ich von dem etwas weitergeben, was sich in den Jahren als Erfolg eingestellt hat.“

**M**eine Mutter war zutiefst glücklich, als sie die Stiftung ins Leben rief, weil sie damit etwas zurückgeben konnte an die Gesellschaft“, erinnert sich ihre Tochter Annegret Kannewurf, die bis Ende 2017 als Vorstandsvorsitzende an der Spitze der Stiftung stand. „Sie verband das auch mit einem ausdrücklichen Dank an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Schnellecke, die das erst möglich gemacht hatten.“

Margarete Schnellecke kam am 9. März 1905 als jüngstes von fünf Geschwistern in Gütersloh zur Welt. 1938 heiratete sie Albert Schnellecke und zog mit ihm in das spätere Wolfsburg. Nach dem Tod ihres Mannes im Jahre 1949 übernahm sie die Leitung des Unternehmens. Sie starb nach der Vollendung ihres hundertsten Lebensjahres am 20. Dezember 2005 in Wolfsburg.

„Meine Großmutter war eine sehr tatkräftige Frau“, sagt Carolin Külps, die vor einem Jahr den Vorstandsvorsitz von ihrer Tante übernahm. „Aber sie war sich immer bewusst, dass es nicht allen Menschen in ihrem Alter so gut geht wie ihr. Ihr Ansinnen war es, Not zu lindern und Freude in den Alltag von Senioren zu bringen.“

Im Vorstand und Kuratorium der Stiftung sind viele Mitglieder der Familie Schnellecke engagiert. „In den Anfangsjahren saß unsere Großmutter immer dabei und hat gesagt, was

sie bewegt und uns Ratschläge gegeben. Sie ist uns durch ihre Werte bis heute ein wichtiger Kompass“, erinnert sich Carolin Külps. „Auch das schweißt eine Familie natürlich zusammen, wenn man gemeinsam versucht, Gutes zu bewirken.“

## Den Alltag von Senioren bereichern

Die anfangs mit einem Grundvermögen von einer Million Euro ausgestattete Stiftung begann mit der Unterstützung in Not geratener älterer Menschen im Raum Wolfsburg. Gleichzeitig sollte aber auch geholfen werden, Abwechslung und Freude in den manchmal doch recht tristen Alltag älterer Menschen zu bringen. „Wir versuchen, Senioren nicht nur durch materielle Hilfe in besonderen Fällen zu unterstützen“, so Margarete Schnellecke. „Wir möchten auch ihr Leben ein klein wenig bereichern.“

Eine feste Einrichtung seit jenen Anfangstagen sind zum Beispiel die „Margareten-Nachmittage“. Dabei werden Seniorinnen und Senioren mit Kaffee und Kuchen bewirtet und bei einem bunten Unterhaltungsprogramm aktiv mit ins Geschehen einbezogen. Initiiert wurden sie von Annegret Kannewurf, die auch bis 2012 in vielen Senioreneinrichtungen der Stadt diese Nachmittage selbst

durchführte. Ein Beispiel, das zeigt, was die Stiftung auch will: Senioren nicht nur durch materielle Hilfen in besonderen Notfällen unterstützen, sondern auch ihr Leben im Alltag bereichern.

Im weiteren Fokus der Seniorenarbeit steht die Hilfe bei der Pflege. Projekte zur Unterstützung Schwerstbehinderter und Demenzerkrankter sowie die Förderung von Fortbildungsmaßnahmen für das Pflegepersonal sind ein wichtiges Anliegen der Stiftung.

### Unterstützung von Kindern und Jugendlichen

War die Stiftung anfangs allein auf die Seniorenhilfe ausgerichtet, kam bereits kurze Zeit später die Kinder- und Jugendhilfe hinzu. „Kinder und Jugendliche wachsen heutzutage oftmals in schwierigen Verhältnissen auf, die von Arbeitslosigkeit, finanzieller Beschränkung, Hoffnungslosigkeit und Desinteresse oder fehlender Liebe geprägt sind“, so Carolin Külps. „Diesen Kindern und Jugendlichen einen besseren Start in ihr Leben zu ermöglichen, ist uns, neben dem Schwerpunkt der Seniorenförderung, höchstes Ziel.“

Hierbei ist es der Stiftung ein besonderes Anliegen, Kinder und Jugendliche aus sozial schwachen Familien zu unterstützen und ihnen einen besseren Start zu ermöglichen. Die Unterstützung erfolgt hierbei unter anderem durch Zuwendungen für Schulmaterial, Bücher, Schulfahrten und Ausflüge. Die Stiftung verfolgt zudem die Förderung der Integration von Kindern und Jugendlichen aus Migrantenfamilien durch Sprachförderung und Sprachkurse.

### Hilfen für Obdachlose und Geflüchtete

Inzwischen hat sich das Spektrum der Stiftungsarbeit kontinuierlich erweitert. „Die Welt wandelt sich, die Gesellschaft wandelt sich und damit wandeln wir uns auch“, begründet das Carolin Külps. „So sehen wir heute häufig finanzielle Sorgen bei alleinerziehenden Elternteilen und werden dort wohl einen weiteren Schwerpunkt setzen.“

Annegret Kannewurf kann mit großer Begeisterung darüber berichten, was die Stiftung seit ihrer Gründung bewirkt hat. Unter anderem, wenn sie über die Wolfsburger Partnerstadt Togliatti spricht. „Als ich zum ersten Mal nach Togliatti reiste und mich nach möglichen Projekten umsah, war ich zutiefst erschüttert“, erinnert sie sich. „Ich entdeckte unter anderem ein Haus für die Aufnahme von Findelkindern, in dem schlimmste Zustände

herrschten. Daraufhin reiste ich mehrfach wieder dort hin, um direkt vor Ort mit den Verantwortlichen die schlimmste Not zu lindern und das Nötigste einzukaufen. Das war nicht immer ganz ohne Risiko.“ Inzwischen gibt es in den geförderten Einrichtungen in Togliatti -wie auch bei anderen Projekten- so genannte „Garanten“, Vertrauenspersonen der Stiftung, die dafür sorgen, dass die Hilfe auch wirklich an der richtigen Stelle ankommt.

Ein wichtiges weiteres Herzensanliegen der Stiftung ist die Hilfe für Obdachlose in Wolfsburg. Nach wie vor gibt es selbst in einer vermeintlich reichen Stadt wie Wolfsburg Menschen, die am Rande der Gesellschaft stehen und denen die Stiftung neben Lebensmitteln und Grundbedarf auch ein Stückchen Würde geben möchte.

Zusätzlich existieren Kooperationen mit unterschiedlichsten Institutionen wie der Musikschule, mit der Gitarren für Flüchtlingskinder und Musikunterricht organisiert wurden, sowie mit anderen Stiftungen, um Mittagessen und Hausaufgabenbetreuung für Schülerinnen und Schüler aus sozial schwierigen Verhältnissen umzusetzen, um nur einige Beispiele zu nennen.

### Dank an die Mitarbeitenden von Schnellecke

Aber es müssen nicht immer große Projekte sein, auch spontane kleinere Aktivitäten gehören zum Programm der Stiftung. „Während des heißen Sommers 2018 haben Auszubildende von Schnellecke an die Senioren in den Wolfsburger Heimen im Namen der Stiftung Eis verteilt“, erzählt Carolin Külps. Und auch sonst sind Mitarbeitende von Schnellecke als Freiwillige in der Stiftungsarbeit aktiv, zum Beispiel bei der Begleitung von Seniorinnen und Senioren ins Museum oder Theater.

Allein in den ersten zehn Jahren ihres Bestehens wurden von der Margarete-Schnellecke-Stiftung zahlreiche Projekte mit insgesamt über 1,1 Millionen Euro gefördert. Annegret Kannewurf betont: „Dieser Erfolg hätte nicht ohne die Hilfe aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Unternehmensgruppe Schnellecke erreicht werden können. Ohne deren langjährigen Einsatz für den Aufbau und Erfolg der Firma hätte die Stiftung überhaupt nicht ins Leben gerufen werden können. Und auch heute trägt jeder Einzelne mit seiner Arbeit und Tatkraft dazu bei, dass der Margarete-Schnellecke-Stiftung weiterhin beachtliche Mittel für den Stiftungszweck zur Verfügung stehen. Wenn die Stiftung irgendwo hilft, dann helfen zugleich auch alle Mitarbeiter von Schnellecke.“



## ÜBER DIE MARGARETE-SCHNELLECKE-STIFTUNG



MARGARETE SCHNELLECKE  
STIFTUNG

Die Margarete Schnellecke-Stiftung ist seit ihrer Gründung im Jahr 2000 in der sozialen Unterstützung von Senioren sowie von Kindern und Jugendlichen im Raum Wolfsburg tätig.

Dabei legt die Stiftung großen Wert darauf, die Lebensbedingungen älterer Menschen im Raum Wolfsburg zu verbessern und ihnen zu mehr Würde und Selbständigkeit im Alltag zu verhelfen. Auch in der Kinder- und Jugendhilfe ist es der Stiftung ein gro-

ßes Anliegen, den Start von Kindern und Jugendlichen in das Leben zu verbessern und Hoffnung für eine gute Zukunft aufzuzeigen.

**Kontakt:**

Margarete Schnellecke-Stiftung  
Stellfelder Str. 39  
38442 Wolfsburg

Weitere Informationen unter:

[www.margarete-schnellecke-stiftung.de](http://www.margarete-schnellecke-stiftung.de)

# FREIHEIT FÜR FTS

TRANSPORTCONTROL: WELTWEIT  
EINZIGARTIGE LÖSUNG FÜR ALLES,  
WAS SICH IN DER HALLE BEWEGT



Kompatibilität und Kommunikation – das sind zwei Kernbegriffe bei Diskursen über Automatisierung und Digitalisierung. Was für den Privatverbraucher der Frust über nicht passende Stecker für PC und Peripherie ist, das ist beim Industrieanwender häufig der Ärger über Insellösungen einzelner Hersteller. Für einen speziellen Bereich bietet Schnellecke, gemeinsam mit dem Joint Venture Partner Götting KG, jetzt eine Lösung für dieses Problem an: das erste herstellerunabhängige Leitsteuerungssystem für fahrerlose Transportsysteme.



Die Zukunft des innerbetrieblichen Transports gehört den fahrerlosen Transportsystemen (FTS). Zahlreiche Hersteller bieten inzwischen solche Fahrzeuge an – allerdings mit einem Haken: Das Leitsteuerungssystem für eine FTS-Flotte muss separat erworben werden und funktioniert meist nur mit den Fahrzeugen des betreffenden Herstellers.

Das stellt ein Problem für große Unternehmen dar, die FTS von mehreren Lieferanten im Einsatz haben und mit verschiedenen, nicht kompatiblen Systemen arbeiten müssen. Kleinere Unternehmen haben zwar oft nur FTS eines Herstellers in Betrieb; für sie ist aber häufig der Preis für die Steuerungssoftware zu hoch.

„Als Logistikdienstleister für viele große Unternehmen beobachten wir diese Situation schon länger“, sagt Dr. Abaid Goda, Senior Manager IT Operation bei Schnellecke. „Als wir dann in Kontakt mit der Götting KG kamen, die auf FTS spezialisiert ist, haben wir sofort beschlossen, das Problem gemeinsam anzugehen.“

So gründete Schnellecke Logistics gemeinsam mit der Götting KG das Unternehmen GS Fleetcontrol GmbH. Ziel des Joint Ventures: ein Leitsteuerungssystem für alles, was sich in einer Halle bewegt, zu entwickeln. Damit lassen sich herstellerunabhängig nicht nur FTS, sondern auch Stapler oder Regalbediengeräte steuern.

### Einstieg ab 800 Euro im Monat

TransportControl heißt die Software, die bereits in einer Reihe großer Unternehmen eingesetzt wird. Die neueste Version wurde im Oktober 2018 auf der Messe IZB in Wolfsburg der Öffentlichkeit präsentiert. „Für TransportControl ist der Hersteller eines Fahrzeugs egal“, betont Goda, der auch Geschäftsführer bei GS Fleetcontrol ist. „Damit bieten wir eine weltweit einzigartige herstellerunabhängige Lösung an.“

Was die Software auszeichnet, ist zum einen ihre einfache und kostengünstige Implementierung. Einmal installiert, läuft TransportControl unter allen Betriebssystemen, ob Microsoft Windows, MacOS oder Linux. Planung, Simulation und Steuerung sind innerhalb eines Fensters möglich. Da für die grafische User-Schnittstelle lediglich ein Webbrowser benötigt wird, kann das System auf fast allen Endgeräten genutzt werden. „Das spart schon einmal eine Menge Kosten, was besonders für kleinere Unternehmen attraktiv sein dürfte“, betont Goda.

Auch das gestaffelte Lizenzierungsmodell kommt dieser potenziellen Kundengruppe entgegen. Ab sofort ist es somit auch bei geringem Budget möglich, eine umfassende Leitsteuerung für seine FTS zu erwerben. Goda: „TransportControl ist eine universelle Lösung, die nur einen Bruchteil einer proprietären Software kostet – und sie kann für FTS

aller Hersteller eingesetzt werden. Ein Einstieg in die Basisversion ist bereits ab 800 Euro im Monat möglich.“

TransportControl teilt die Fahrtstrecke der FTS in Segmente auf, die einzeln bearbeitet werden können. Dadurch lassen sich Echtzeitänderungen der Strecke jederzeit schnell vom Anwender realisieren, ohne dass das System jeweils neu programmiert werden muss. Die Software optimiert zudem mithilfe eines kostenbasierten Algorithmus kontinuierlich eigenständig die Fahrwege der verwalteten FTS.

### Unabhängigkeit vom Lieferanten

Aber wie genau funktioniert denn nun die Kommunikation zwischen TransportControl und den FTS unterschiedlicher Hersteller? „Die Software basiert auf einem Model System“, erläutert Goda das Prinzip. „Die Kommunikation miteinander erfolgt über so genannte Telegramme. Je nach Modell eines FTS werden diese Telegramme spezifisch dafür angepasst. Auf diese Weise ist eine Kombination verschiedener Fahrzeugtypen im selben System möglich.“

Letztlich besteht TransportControl aus einem Kern, um den herum sich mehrere Schichten legen. Eine erste Schicht sind die Skripte, die mit dem Kern kommunizieren; eine weitere Schicht sind die Schablonen für die Modelle der verschiedenen Hersteller. Skripte und Schablonen sind unabhängige Objekte, die auf Wunsch von den Anwendern selbst erstellt und modifiziert werden können. TransportControl bringt dazu den passenden Werkzeugkasten mit. „Um unseren Kunden weitreichende Systemanpassungen so einfach wie möglich zu machen, haben wir uns bei der Skriptsprache für JavaScript entschieden“, erklärt Goda. „Niemand muss sich in Zukunft mehr abhängig machen von seinem Lieferanten.“

Für den, der nicht selbst Hand anlegen möchte oder kann, bietet GS Fleetcontrol eine Reihe von Dienstleistungen an, von der Erstellung spezifischer Skripte bis hin zur Einbindung neuer FTS-Modelle.



Weitere Informationen gibt es unter [www.gsfleetcontrol.com](http://www.gsfleetcontrol.com)

### Impressum

**Schnellecke 2018.2**  
Einblicke in die Schnellecke Group

**Herausgeber:**  
Schnellecke Group AG & Co. KG  
Stellfelder Straße 39  
38442 Wolfsburg  
[www.schnellecke.com](http://www.schnellecke.com)

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

**Texte:**  
Gerd Ruebenstrunk, Schnellecke

**Layout und Grafiken:**  
Pascal Frank

**Fotos:**  
Istockphoto gbrundin, sakthi,  
Schnellecke

**Druck:**  
Meiling Druck, Haldensleben

**Copyright:**  
© September, 2018  
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](mailto:insight@schnellecke.com)



**SCHNELLECKE**  
LOGISTICS