

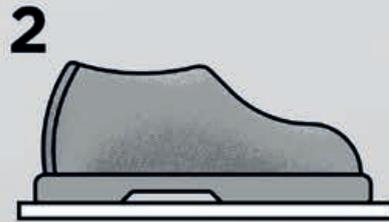
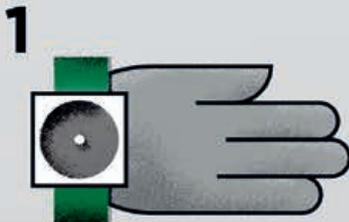
# SCHNELLECKE

2022.2

Einblicke in die Schnellecke Group

## LOGISTIK OHNE LADUNG

Schnellecke übernimmt interne Logistik bei Airbus Buxtehude



**VOLLE FRAUENPOWER**  
In der IT besteht eine wesentliche Abteilung nur aus Frauen

**AUF DEN PUNKT GENAU AM BAND**  
Ein Besuch bei Schnellecke in Polen



**D**aidalos ist eine Gestalt in der griechischen Mythologie. Er war ein brillanter Erfinder, Techniker, Baumeister und Künstler. Daidalos und sein Sohn Ikaros wurden einst auf Kreta gefangen gehalten. Aus Federn von Vögeln und dem Wachs von Kerzen fertigte Daidalos Flügel für sich und seinen Sohn und flog mit ihm davon. Doch Ikaros stieg zu hoch und kam der Sonne zu nahe. Das Wachs, welches die Flügel zusammenhielt, schmolz, und er stürzte in das Meer, das deshalb Ikarisches Meer genannt wird.

Quelle: Wikipedia,  
Bild: Johann Christoph Sysang (1703-1757),  
Public domain, via Wikimedia Commons



**S**olar Impulse war ein Flugzeugprojekt der Schweizer Bertrand Piccard und André Borschberg sowie die Bezeichnung der zwei gebauten Solarflugzeuge. 2012, drei Jahre nach dem Erstflug in der Schweiz, gelang dem ersten Flugzeug Solar Impulse HB-SIA der erste Interkontinentalflug eines mit Solarenergie betriebenen Flugzeuges. Ab 2015 fand eine Weltumrundung in mehreren Etappen mit der HB-SIB, dem zweiten gebauten Modell, statt. Am 26. Juli 2016 endete sie mit der Landung in Abu Dhabi erfolgreich.

Quelle: Wikipedia,  
Bild: Rama, CC BY-SA 2.0 FR  
via Wikimedia Commons

# FOLGE UNS



LINKEDIN 



FACEBOOK 



INSTAGRAM 



XING 

Liebe Leserinnen und Leser,

eine unserer zehn strategischen Stoßrichtungen, die wir Ihnen in dieser Ausgabe vorstellen, lautet „Diversification of Revenue Streams“. Mit dem Gewinn eines Airbus Projekts sind wir diesem Ziel jetzt einen Schritt nähergekommen. Auch ansonsten ist das Airbus Projekt ungewöhnlich – wie Sie auf den folgenden Seiten erfahren können.

Seit beinahe 25 Jahren ist Schnellecke in Polen aktiv. Inzwischen arbeiten wir in und um Posznan an vier Standorten und sind über die Jahre kontinuierlich gewachsen. Was genau wir dort tun, möchten wir Ihnen in diesem Heft vorstellen.

Der erste Schnellecke Standort außerhalb von Wolfsburg war vor dreißig Jahren Glauchau. Damit begann damals eine Phase der schnellen Expansion. Inzwischen betreiben wir in Sachsen Standorte in vier Städten. Anlässlich der Jubiläumsfeier nehmen wir einen Rückblick vor auf die Zeit, in der alles anfang.

Frauen bei Schnellecke ist ein Thema, das im letzten Jahr stärker in den Fokus gerückt ist. Auch wenn dazu noch Einiges zu tun ist, so gibt es doch auch viele positive Beispiele, wie unser Beitrag über die nur mit Frauen besetzte Abteilung für SAP Finance Customizing zeigt.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß bei der Lektüre.

Ihr

Nikolaus Külps  
CEO Schnellecke SE





TITELTHEMA: AIRBUS

SEITE 30  
**SCHNELLECKE FLIEGT MIT**

Bei Airbus Buxtehude gewährleistet Schnellecke einen großen Teil der betriebsinternen Logistik



SEITE 12  
**„WIR VERKAUFEN UNSEREN KUNDEN QUALITÄT“**

Seit fast 25 Jahren arbeitet Schnellecke in Polen für Volkswagen und andere Kunden

SEITE 58  
**„SACHSEN HAT DEN GRUNDSTEIN GELEGT“**

1991 eröffnete Schnellecke den ersten Standort in Sachsen



SEITE 62  
**„WIR MÜSSEN UNSEREN FOKUS VERSTÄRKT LANGFRISTIG AUSRICHTEN“**

Wie Schnellecke seine Strategie zukunftsbezogen entwickelt.

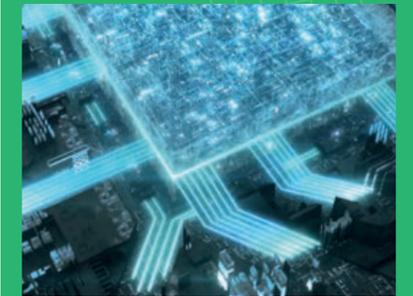


SEITE 8  
**„WIR HABEN EINEN PLAN“**

Interne Kommunikation hat bei Schnellecke einen hohen Stellenwert.



SCHWERPUNKTTHEMA:  
IT & DIGITALISIERUNG



SEITE 46  
**„WIR SCHAFFEN DIE TECHNISCHE VORAUSSETZUNG, DAMIT ALLE ADMINISTRATIONSBEREICHE BESTMÖGLICH ARBEITEN KÖNNEN“**

Im Competence Center IT Administrative werden administrative Prozesse optimiert

SEITE 50  
**„WIR SCHAFFEN LÖSUNGEN“**

Das IT Service Desk ist bei Schnellecke erste Anlaufstelle für alle technischen und Anwendungsprobleme

SEITE 52  
**„ES GEHT UM TRANSPARENZ IM GESAMTPROZESS“**

Das Competence Center IT Operations optimiert die Prozesse auf dem Shopfloor

SEITE 56  
**BOTS AUF DEM VORMARSCH**

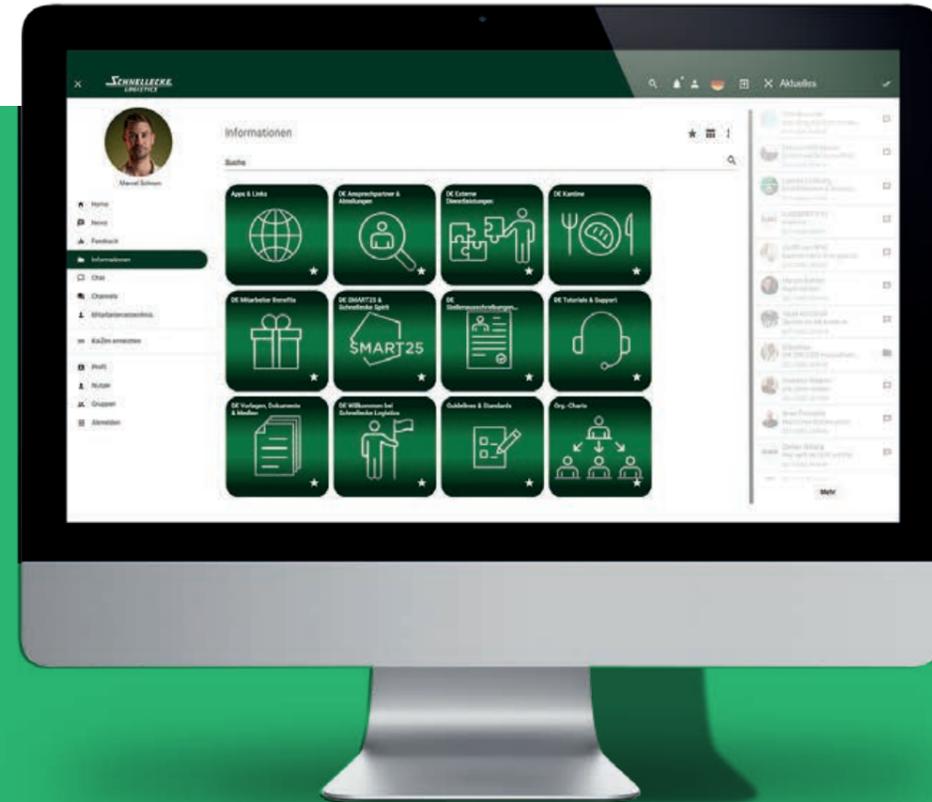
Mit mehreren RPA-Bots und einem Chatbot automatisiert das Competence Center RPA Prozesse in Verwaltung und Produktion

SEITE 58  
**VOLLE FRAUENPOWER**

Das SAP Finance Customizing ist fest in Frauenhand

# „WIR HABEN EINEN PLAN“

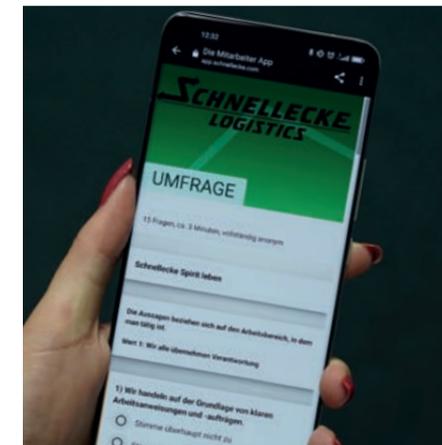
Interne Kommunikation hat bei Schnellecke einen hohen Stellenwert. Jüngstes Beispiel: ein eigenes Aufnahmestudio für Videos und Podcasts.



Die regelmäßige Kommunikation mit den Mitarbeitenden hilft dabei, dass sich diese mit dem Unternehmen und der Marke Schnellecke identifizieren“, erläutert Marcel Schoon, in der Abteilung Kommunikation verantwortlich für die Schnellecke Mitarbeiterapp. „Deshalb haben wir einen mittelfristigen Plan entwickelt, wie und auf welchen Kanälen eine solche Kommunikation stattfinden kann und welche Voraussetzungen dafür erforderlich sind.“

Neben der Mitarbeiterinformation des Betriebsrats gab es bei Schnellecke, wie bei vielen anderen Unternehmen auch, ein Mitarbeitermagazin, das viermal im Jahr erschien. Die Informationen darin wurden nach der Einführung eines Intranets auch über diese Schiene kommuniziert.

„Wir haben dann festgestellt, dass das Mitarbeitermagazin nicht so intensiv genutzt wird, wie wir gedacht hatten“, berichtet Schoon. „Deshalb haben wir es auf eine gedruckte Ausgabe im



Jahr reduziert und ansonsten ins Intranet transferiert. Allerdings konnte das Intranet zwar von den Mitarbeitenden in der Administration gut genutzt werden, aber nicht von denen auf dem Shopfloor.“

## Umstellung auf digitale Mitarbeiterkommunikation

So entstand der Gedanke, eine Mitarbeiterapp einzuführen. Schoon und seine Kolleginnen und Kollegen sondierten den Markt und entschieden sich schließlich für ein kleineres Unternehmen, das eine hohe

Individualisierbarkeit der App ermöglichte. „Wir wollten kein Serienprodukt, sondern eine echte Schnellecke App“, so Schoon.

In einer einjährigen Vorbereitungsphase wurde ein weltweit einheitliches, allen Mitarbeitern zur Verfügung stehendes Tool geschaffen – und die Zahlen überzeugen, wie Schoon sagt: „Die Interaktion in der Region Deutschland liegt hundert Mal höher als beim Intranet. Das hatte im Schnitt zwölf Beiträge pro Monat; allein die News-Beiträge in der App lagen in Deutschland im April 2022 schon bei 1.275.“

Außer Neuigkeiten aus dem jeweiligen Standort und aus der Schnellecke Welt allgemein können die Mitarbeitenden mit der App unter anderem Schichtpläne einsehen, wöchentliche Berichte über Arbeitsqualität und Fehlerhäufigkeit abrufen, Personalstammdaten ändern und Chats führen. Weitere Funktionen werden laufend hinzugefügt.

Schoon räumt allerdings ein, dass die Nutzerzahlen noch deutlich höher liegen könnten. „In Deutschland haben wir die höchste Beteiligung, gefolgt von Europa. In



ist das Medium der Mitarbeiterzeitung auch wieder aufgelebt.“

Der Anstoß dafür kam diesmal von unten, aus Leipzig. „Die Zeitung ist entstanden aus dem Bedarf, die interne Kommunikation zu verbessern, weil viele Informationen nicht zu den Mitarbeitenden gekommen sind“, berichtet Ingo Bach, der die Standorte in Sachsen leitet. „Aber es geht nicht nur um Information; die Zeitung spricht auch kritische Themen an, denn sonst würde sie von den Kolleginnen und Kollegen nicht ernst genommen.“

„Team Sachsen“ hat sich inzwischen von einer Zeitung nur für den Standort Leipzig zu einem Medium für ganz Sachsen, also auch Glauchau und Dresden, entwickelt. „Es gibt einen Mantel für alle und jeweils einen ‚Lokalteil‘ für die verschiedenen Standorte“, erläutert Hannah Kummerow, eine der beiden Kommunikationsbeauftragten in Sachsen. „Während wir in der Mitarbeiterapp eher kurzfristige Themen kommunizieren, zum Beispiel Schichtplanänderungen oder Erinnerung an

Kita-Zuschüsse, behandeln wir in der Zeitung langfristige Themen etwas ausführlicher.“

Inzwischen wird die Zeitung von den Mitarbeitenden gut angenommen und auch gelesen. Das liegt auch an dem starken lokalen Bezug, wie Bach betont: „Was die Mitarbeitenden interessiert, sind Geschichten über Menschen und Dinge, die sie kennen. Ohne den Lokalbezug würde die Akzeptanz deutlich sinken.“

### Videostudio eingerichtet

Der nächste Schritt bei der internen Kommunikation beginnt in diesen Wochen. Unter Mithilfe der Schnellecke Real Estate wurde ein ehemaliger Besprechungsraum in Wolfsburg in ein Videostudio umgebaut. Wer hier eintritt, verlässt die Welt der funktionalen Büroräume und befindet sich in einer Art Wohnzimmer, mit Sofa, Sesseln und dekorativen Regalen. Die Wände sind in einem warmen Grünton gehalten, die schweren Vorhänge in elegantem Grau. „Wir haben den Raum umfassend schallisoliert und auch abgedunkelt, um eine optimale Beleuchtung zu erzielen“, erklärt Marcel Schoon.

In einer Ecke stehen auf Stativen Kameras, professionelle Studiolichter und sogar ein Teleprompter. Gearbeitet werden kann mit mehreren Kameras. Das Regiemischpult ermöglicht das Mischen von bis zu vier Kamerasignalen in Echtzeit, so dass auch Livestreams möglich sind.

Hier sollen in Zukunft Videos und Podcasts zu aktuellen Themen aus dem Unternehmen aufgenommen werden, die den Mitarbeitenden dann über die App zur Verfügung gestellt werden.

Alle diese Aktivitäten sind Teil einer Strategie, die auf weltweite Harmonisierung und Standardisierung aller relevanten Kommunikationsinstrumente setzt, wie Schoon betont: „Es gibt eine Vielzahl von Tools, die alle nahtlos ineinandergreifen müssen. Das reicht von Stammdaten bis hin zum Monitor im Pausenbereich in der Halle. Da liegt noch einige Arbeit vor uns.“



den USA und in Mexiko wird noch sehr stark über andere Messengerdienste kommuniziert, da müssen wir den Wechsel zu unserer App weiter vorantreiben. Wie alles, was neu ist, dauert es immer eine Weile, bis das angenommen wird.“

### Renaissance der Mitarbeiterzeitung

Aber auch in Deutschland gibt es Mitarbeitende, die die App nicht nutzen wollen oder können. Das hat zu einer Umbesinnung hinsichtlich einer gedruckten Information geführt. „Die ausschließlich digitale Kommunikation kann derzeit das gedruckte Wort noch nicht komplett ersetzen“, sagt Sina Opalla, die bei Schnellecke als Redakteurin und Koordinatorin die sozialen Medien und den Newsbereich der App betreut. „Deswegen



**„WIR VERKAUFEN  
UNSEREN KUNDEN  
QUALITÄT“**





69 70A 532 505

CALIFORNIA LSHS

SEIT FAST 25 JAHREN ARBEITET SCHNELLECKE IN POLEN FÜR VOLKSWAGEN UND ANDERE KUNDEN – EIN BESUCH IN POSZNÁN



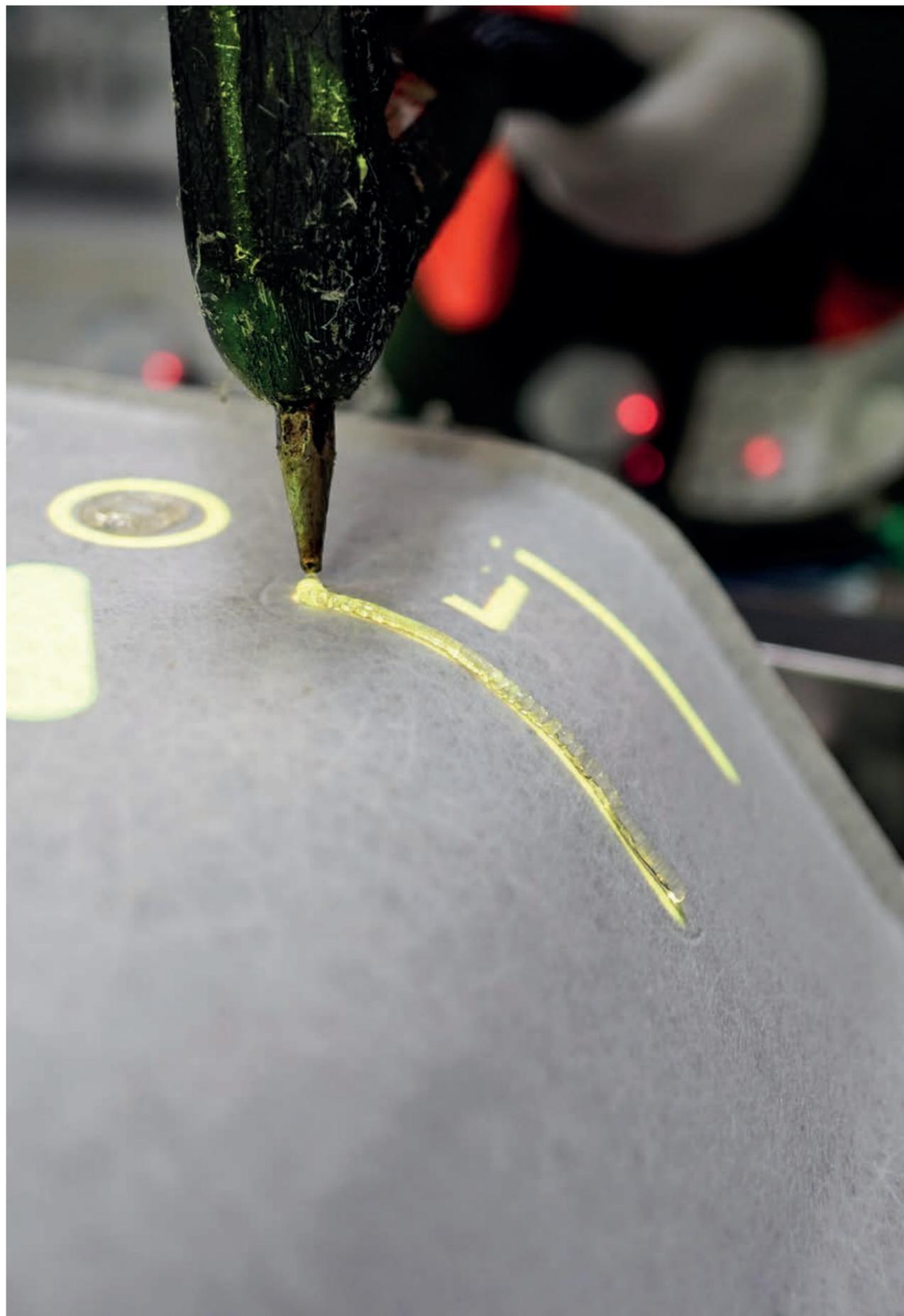
In Polen ist Schnellecke seit fast einem Vierteljahrhundert an einer Reihe von Standorten aktiv. Schwerpunkt ist Poznań, eine junge, lebendige Stadt auf halbem Weg zwischen Berlin und Warschau, die nicht nur wegen Schnellecke einen Besuch wert ist.

Eine milde Herbstsonne unter strahlend blauem Himmel begrüßt uns, als wir die Stadtgrenze passieren – und ein scheinbar nicht enden wollender Stau. Denn Poznańs Altstadt ist im Herbst 2022 eine Großbaustelle. Rund um den Stry Rynek, den zentralen Platz im Herzen der Stadt, klaffen riesige Gräben. Hier wird gerade die Kanalisation erneuert, und der Besucher hat nur einen freien Blick auf die oberen Stockwerke und die Giebel der farbenfrohen Renaissancehäuser, die den Alten Markt säumen.

Aber wir sind nicht hier, um die Stadt zu erkunden – wir wollen die Schnellecke Standorte rund um Poznań besuchen, von denen es einige gibt. Am nächsten Morgen folgen wir der Ausfallstraße nach Osten, vorbei an den Türmen der Kathedrale auf der Dominsel und der Endstation der Straßenbahn, bis ein anderer Turm vor uns auftaucht, auf dem groß das Signet von VW prangt.

Dies ist der Stammsitz von VW in Polen.. Hier gründeten am 19. Mai 1993 die Volkswagen Aktiengesellschaft und das polnische Staatsunternehmen FSR Polmo das Joint-Venture-Unternehmen Volkswagen Poznań Sp.z o.o., das sich schnell zum zweiten Standbein von Volkswagen Nutzfahrzeuge in Europa entwickelte.





Beim Baubeginn des VW Caddy reichte das Gelände dann nicht mehr aus. VW baute deshalb ein Komponentenwerk in Swarzędz, das heutige Werk 4, mit Karosseriebau, Lieferantentpark und zwei Montagehallen. Die Gießerei ist Werk 3; Werk 2 war der ehemalige Sonderwagenbau und ist jetzt das Werk in Września.

### Handarbeit im Karosseriewerk

Wir treffen Polen-Geschäftsführer Ronald Meyer vor dem Verwaltungsgebäude von Schnellecke Polska, nur wenige Straßen entfernt vom Werk 1. Es ist ein unauffälliger schmaler Bau in einem kleinen Gewerbegebiet, von dem aus der VW-Turm gut sichtbar ist. Von dort folgen wir ihm mit unserem Auto ein paar Kilometer bis zum Werk 4. Bevor wir ins Karosseriewerk dürfen, müssen wir Schutzbrillen und Schutzkleidung anlegen, dann geht es zur ersten Schweißlinie.

In der Mitte befindet sich eine lange Reihe von Schweißrobotern, die von VW Mitarbeitenden betreut werden; rechts und links davon die von Schnellecke verantworteten Arbeitsstationen. Bereichsleiter Jakub Sikorski deutet auf einen Mitarbeitenden, der gerade die zu bearbeitenden Stücke in einen Spanner einlegt und diesen mit der Hand schließt. „Nicht jede Schweiß-

konstruktion ist robotergerecht, und für einen Menschen ist es einfacher, bestimmte Punkte zu erreichen. Um die Taktzeiten einzuhalten, hat sich VW deshalb für das Handschweißen einzelner Punkte entschieden. Und das machen wir.“

Nachdem der Spanner geschlossen ist, zieht der Mitarbeitende die fünfzig Kilogramm schwere Schweißzange heran und setzt die erforderlichen Schweißpunkte. An einer weiteren Station werden Bolzen geschweißt. Das könnten die Roboter zwar auch, aber in den Robotern von VW war kein Platz mehr für Bolzen, deshalb macht Schnellecke das jetzt per Hand mit der Bolzenpistole.

Nach der Bearbeitung durch Schnellecke gehen die Teile dann in die Hauptlinie des Karosseriebaus zurück, wo sich die Roboter erneut über sie hermachen. Roboter, die übrigens auch von Schnellecke betreut werden, wie Sikorski erläutert. „Unsere Aufgabe ist unter anderem, Roboter neu einzustellen, zum Beispiel bei einer Änderung der Schweißbahnen. Aber wir übernehmen auch Instandhaltungsaufgaben.“

### Extrem geringe Fluktuation

Wir gehen weiter zum nächsten Bereich. Von irgendwoher klingt Rockmusik durch die Halle, kann aber den Sound der Maschinen nicht wirklich

übertönen. Ab und an flitzt ein Radfahrer vorbei, und an vielen Stellen stehen Fahrräder, um sich schnell von einem Teil des Werks zu einem anderen zu bewegen.

In der Montagehalle erfolgen Vormontagen, unter anderem für den Caddy, zum Beispiel Federbeine und Vorderachsen. Die dafür benötigten Teile werden von Schnellecke aus dem Lager an die Montagelinie gebracht und die fertigen Komponenten anschließend zum Werk 1 gefahren. In einem umzäunten Hallenbereich befindet sich der Sonderwagenbau, in dem von VW Spezialanfertigungen ausgeführt werden.

Wir verlassen die Vormontage und gehen über den Hof zur nächsten Halle, vorbei an Reihen von fertigen gelben und dunkelroten Caddys, die auf den Abtransport warten. Das sind die für Unternehmen wie die Post oder Miele gefertigten Sonderausführungen („VW Individual“). Meyer erklärt uns währenddessen die Unterschiede in der Mitarbeiterphilosophie zwischen Schnellecke und den Mitbewerbern.

„Bei uns regeln sich die Teams selber und die Schichtleiter greifen nur ein, wenn etwas nicht richtig läuft. Das bedeutet natürlich, dass die Teamleiter mehr Verantwortung übernehmen müssen. Sie sind die Verantwortlichen, die den Job machen. Für die Schichtleiter wiederum bedeutet es, dass sie ihre Arbeit teilweise neu definieren müs-

*Aus 13  
Grundvarianten  
macht  
Schnellecke 32.*



Ronald Meyer



CALIFORNIA L4H4+

69 70A 519 011

CALIFORNIA L4H4+

69 70A 519 011

CALIFORNIA L4H4+

69 70A 519 011

sen. Damit hatten manche der Mitarbeitenden, die wir vom vorherigen Dienstleister übernommen haben, anfangs Schwierigkeiten, aber jetzt erkennen sie, dass sich dadurch für sie auch neue Chancen bieten.“

Der Erfolg dieser Philosophie ist unter anderem die extrem geringe Fluktuation bei den Mitarbeitenden, die unter drei Prozent liegt. Das ändert sich allerdings durch die Zeitarbeiter.

### Schwieriger Arbeitsmarkt

Das Thema der Arbeitskräfte spielt derzeit eine große Rolle. Der Arbeitsmarkt rund um Poznań ist leergefegt, und neue Projekte können nicht mehr ausschließlich mit polnischen Arbeitskräften gestemmt werden. Bei der zuletzt gewonnenen Montagelogistik in Werk 1 beschäftigt Schnellecke deshalb über fünfzig Prozent Zeitarbeiter, meistens keine Polen, sondern häufig Ukrainer, die wegen des Krieges mit Russland nach Polen gekommen sind. Allerdings gibt es viele Tätigkeiten, bei denen es einer Einarbeitung von bis zu drei Monaten bedarf, bevor die Mitarbeitenden im Takt sind und auch die erforderliche Arbeitsqualität liefern. Deshalb gibt es bestimmte Bereiche, in denen Zeitarbeiter von Schnellecke generell nicht eingesetzt werden. „Wir verkaufen unseren Kunden Qualität“, betont Meyer. „Und da gibt es keine Kompromisse.“

Wir betreten die Cockpitfertigung. Hier verantwortet Schnellecke die gesamte Logistik bis an die Montagelinie und transportiert das fertige Cockpit auch zum Werk 1. Rund um die Linie sehen wir an den passenden Positionen die Warenkörbe. Drei von zehn Lkws, die im Auftrag von Schnellecke die sieben Kilometer zwischen Werk 1 und Werk 4 pendeln, transportieren ausschließlich Cockpits, zuerst

in der Basisausstattung vom Werk 1 hierher und dann, voll ausgerüstet, wieder zurück ins Werk 1.

Die Warenkörbe werden anhand einer grünen Liste von VW von Schnellecke zusammengestellt. Die Herausforderung: Der Zettel enthält nur Zahlen-Buchstaben-Kombinationen. Die Kommissionierer von Schnellecke müssen also auswendig wissen, was das bedeutet, um auf das erforderliche Tempo zu kommen.

### Hochdächer im CLIP

Gleich gegenüber vom VW Werk 4 liegt der Industriepark CLIP. Hier hat Schnellecke eine Halle angemietet, in der diverse Teilaufgaben abgewickelt werden. Gleich beim Eintreten fallen die JIT-Gestelle mit den Hochdächern auf, die sich an einer Wand entlang stapeln. Die Dächer werden vom dänischen Hersteller an Schnellecke geliefert und in Se-

*„Bei uns regeln sich die Teams selber.“*

quenzreihenfolge umgeladen. Die sequenzierten Hochdächer gehen nicht in eines der benachbarten Werke 1 oder 4, sondern nach Września, rund vierzig Kilometer entfernt.

Eine Station weiter werden Formhimmel im Auftrag der Grupo Antolin bearbeitet, unter anderem werden sie für den Einbau des Dachlüfters vorbereitet. Aus 13 Grundvarianten macht Schnellecke hier 32. Manche Himmel werden schon fertig gestanzt geliefert, andere müssen zusätzlich gestanzt werden.

Das geschieht in einer automatischen Stanze. Daneben steht eine Roboterstation fürs Kleben, wo Teile im Sandwichverfahren auf den Himmel aufgepresst werden. Dann stellte man bei Schnellecke fest, dass der Kleber Zeit zum Setzen braucht. Also musste ein nicht geplanter Zwischenschritt eingeführt werden, bei dem die Formhimmel zum Trocknen aufgehängt werden, bevor sie in die JIT-Gestelle kommen.

Jedes zusätzliche Anfassen des Himmels birgt natürlich die Gefahr der Verschmutzung oder gar Beschädigung. Anfangs gab es dann auch häufiger Beschwerden vom Kunden, bis das Team auf die Idee kamen, den Trocknungsprozess automatisch mit einer hochauflösenden Kamera zu dokumentieren, die alle zwei Sekunden ein Foto des JIT-Behälters macht. „Damit konnten wir beweisen, dass die Himmel tipptopp waren, als sie unser Lager verließen“, sagt Meyer. „Seitdem ist die Zahl der Beschwerden auf null gesunken.“

Wir gehen zur dritten Station in der Halle, wo hintere Seitenverkleidungen für den Caddy sequenziert werden. Insgesamt gibt es davon fünf Varianten, die von Schnellecke in der zur Montage passenden Reihenfolge zusammengestellt werden. Dann machen wir uns auf zu unserem letzten Termin heute, einem Besuch in Września.

### Lieferantenpark und AKL

In Werk Września wird seit Oktober 2016 der VW Crafter produziert. Die Investitionskosten betragen mehr als 800 Millionen Euro, denn die Fabrik wurde komplett neu auf der grünen Wiese errichtet. Die Werksfläche mit Karosseriebau, Lackiererei, Montagehalle, Sonderfahrzeugbau und Lieferantenpark beträgt 220 Hektar, was etwa dreihundert Fußballfeldern entspricht.





## SCHNELLECKE IN POLEN

Die Geschichte von Schnellecke in Polen beginnt am 05. Februar 1999 mit der Gründung der Schnellecke Polska Sp. z o.o. in Polkowice. Hier betreibt Volkswagen Motor Polska seit 1998 ein Dieselmotorenwerk. Schnellecke übernimmt die logistischen Abwicklungen dafür. Nach der Anlieferung der Teile per Bahn und der Entladung der Waggons wird das Material vereinnahmt und eingelagert und anschließend Just-in-time in der Produktion bereitgestellt. Wurden anfangs gerade einmal zehn Mitarbeitende beschäftigt, steigt die Zahl schnell auf 125 Mitarbeitende an. Das Unternehmen wächst personell proportional zur Kapazitätsausweitung des Kunden Volkswagen.

2007 kommt dann mit Poznań ein zweiter Standort hinzu, der mit rund 250 Mitarbeitenden mehr als doppelt so groß ist wie der Standort in Polkowice. Der Auftragsumfang umfasst diverse Vormontagen, Schweißzusammenbauten und die Aufbringung des Transportschutzes für VW Nutzfahrzeuge, die hier produziert werden.

Seitdem ist viel geschehen. Volkswagen hat sich rapide weiterentwickelt, und auch Schnellecke hat von diesem Wachstum profitiert. Aktuell wurde vor wenigen Monaten ein neuer Auftrag für die Produktionsversorgung in Werk 1 gewonnen, für den 600 Mitarbeitende neu eingestellt wurden. Insgesamt arbeiten derzeit 1.300 Menschen in Polen für Schnellecke.

Knapp einen Kilometer ist das riesige Gebäude lang – und ungewöhnlich ruhig. Der Grund erschließt sich schnell: Volkswagen führt gerade Qualitätsschulungen der Mitarbeitenden durch. Alle paar hundert Meter haben sich diese versammelt und lauschen den Dozenten.

Wir gehen an den stillstehenden Montagelinien vorbei ins Lieferantenzentrum. Der Lieferantepark wird von Schnellecke im Auftrag der Zulieferer betrieben. Er ist Teil einer riesigen Halle, die durch einen Zaun getrennt ist.

Überall stapeln sich Kabelstränge, Bodenbeläge, Klimaaggregate, Spiegel und weitere Komponenten. Auch Formhimmel werden hier sequenziert, zuvor aber noch mit einem Waterjet bearbeitet. Dafür

wird der Formhimmel in eine Strahlkammer eingelegt, wo mit 2.000 bar Wasserdruck die vorgesehenen Öffnungen in den Himmel eingeschossen werden.

Neben der Sequenzierung werden hier auch kleinere Instandhaltungen im Auftrag der Lieferanten ausgeführt. Dafür gibt es eine spezielle Mannschaft, die auch für das Automatische Kleinteilelager zuständig ist.

Durch die Kalthalle, wo die Lkws entladen werden, gehen wir ans andere Ende der Halle zum Automatischen Kleinteilelager (AKL). Es hat eine Kapazität von 65.000 Behältern und wurde vom vorherigen Dienstleister übernommen. Wie von Geisterhand gesteuert schieben sich die Regalbediengeräte durch die engen Reihen und transportieren die Behälter zu

einem Sorter, wo sie direkt den passenden Routenzügen zugeordnet werden, die sie zur Fertigungslinie bringen.

Unser Rundgang nähert sich dem Ende. Durch die Montagehalle gehen wir entlang der Linie zurück zum Ausgang. Hier wird die gesamte Linienversorgung durch Schnellecke sichergestellt, vom Reifen bis zur letzten Schraube. Dafür sorgen rund 600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Wir fahren zurück nach Poznań, voll mit Eindrücken von der Vielfalt der Aufgaben, die von Schnellecke ausgeführt werden.



## EIN PAAR SCHRITTE DURCH POZNAŃ

Poznań ist eine lebendige mitteleuropäische Stadt mit 540.000 Einwohnern und Hauptstadt der polnischen Woiwodschaft Großpolen. Fast ein Dutzend Hochschulen, eine Vielzahl wichtiger Messen und die pittoreske Altstadt machen Poznań zu einem viel besuchten Ziel. Nur wenige Autostunden von Berlin und Warschau entfernt, ist die Stadt leicht zu erreichen – und bietet genug Stoff für einige Tage der Erkundung.

Poznań war in preußischer Zeit Hauptstadt der Provinz Posen – und das ist im Stadtbild noch deutlich zu sehen. Ein ganzes Stadtviertel wurde um 1900 vom deutschen Stadtplaner Joseph Stübben entworfen. Die beeindruckenden wilhelminischen Bauten beherbergten öffentliche Gebäude wie die Post, ein Museum, eine Akademie und die Oper. Die Krönung ist das ehemalige kaiserliche Residenzschloss, das eigens für Kaiser Wilhelm II. erbaut wurde, der sich dort aber nur zwei Mal wenige Tage aufhielt. Heute dient das Schloss als Raum für Ausstellungen und Veranstaltungen und beherbergt das Kulturzentrum „Zamek“.

Auch wilhelminische Wohnbauten gibt es in großer Anzahl. So kommt es zu faszinierenden Gegensätzen. Es gibt Straßenzüge mit Gründerzeitgebäuden auf der einen Seite und realsozialistischen Plattenbauten auf der anderen. Und nur wenige Gehminuten weiter steht der Besucher in der historischen Altstadt, mit ihren viele Jahrhunderte alten Bauten.

Das Zentrum der Altstadt bildet der Stary Rynek, der Alte Markt mit dem historischen Rathaus. Darum herum gruppieren sich Restaurants, Gaststätten und Cafés. In den Nebenstraßen und Gassen gibt es Jazzclubs und Galerien sowie kleine Geschäfte, und ganz unverhofft kann man auf Überraschungen stoßen wie ein Balletttheater mit prächtigem Innenhof oder eine Kirche, die man erst wahrnimmt, wenn man fast vor ihr steht.

Neben dem Rathaus befindet sich die vielleicht bekannteste Sehenswürdigkeit von Poznań: eine bilderbuchmäßige, farbenfrohe Reihe von Bürgerhäusern. Ursprünglich hießen sie "Heringsläden" und beherbergten Kaufleute, die in ihren Arkaden Fisch-, Kerzen-, Fackel- und Salzstände unterhielten.

Hier flaniert man bei schönem Wetter und lässt es sich gut gehen. Denn Poznań ist eine im polnischen Vergleich wohlhabende Stadt. Dafür stehen die vielen Banken und Handelshäuser, und dafür stehen auch die Industrieunternehmen, die sich hier angesiedelt haben, zum Beispiel Volkswagen oder der Busbauer Solaris.

Doch auch außerhalb der Altstadt hat Poznań einiges zu bieten. Beispielsweise Jeżyce, ein angesagtes Viertel westlich des Stadtzentrums, das sich in den letzten Jahren zu einem veritablen Szeneviertel entwickelt hat. Und wer es lieber beschaulicher mag - unmittelbar nordöstlich des Zentrums von Poznań liegt Ostrów Tumski, die Insel, auf der Poznań seinen Ursprung hat. Der Legende nach trafen sich drei Brüder, die sich lange nicht gesehen hatten, auf der Insel wieder und nannten sie zum Gedenken ‚Poznać‘, angelehnt an das polnische Wort ‚sich treffen‘. Die erste Kathedrale von Poznań wurde hier in der zweiten Hälfte des 10. Jahrhunderts erbaut.



**SCHNELLECKE  
FLIEGT MIT**

The image shows the interior of a modern airplane cabin. The seats are arranged in a 3-3 configuration, with a central aisle. The seats are upholstered in a dark blue material, possibly leather or a high-quality synthetic material. The carpet is a matching dark blue. The overhead luggage bins are visible above the seats. The cabin is brightly lit, and the overall color scheme is dominated by shades of blue and white. The perspective is from the front of the cabin looking towards the back, creating a sense of depth.



BEI AIRBUS BUXTEHUDE GEWÄHRLEISTET  
SCHNELLECKE EINEN GROSSEN  
TEIL DER BETRIEBSINTERNEN LOGISTIK



Wer in den nächsten Jahren in ein Flugzeug steigt, ob Airbus oder eine andere Marke, der kommt indirekt auch mit Schnellecke in Berührung. Denn im Airbus Werk Buxtehude wird die interne Logistik für elektronische Kabinensysteme weitgehend von Schnellecke verantwortet. Ein Besuch in der Stadt, wo der Igel dem Hasen ein Schnippchen schlug.

**B**uxtehude ist eine kleine, eher beschauliche niedersächsische Stadt am Rande Hamburgs, die ein beliebtes Touristenziel ist. Man schlendert durch die hübsche Altstadt, verbringt Zeit in den vielen kleinen Läden oder setzt sich an den Rand der schmalen Gracht, hier Fleth genannt, und fragt sich, wie es die Buxtehuder wohl geschafft haben, ein großes Segelschiff dorthin zu bringen.

Die Buxtehuder sind stolz auf ihre Findigkeit. Schließlich hat hier angeblich der Igel den Hasen im Rennen geschlagen, wie es das bekannte Märchen berichtet. Kein Wunder also, wenn sich überall in der Stadt entsprechende Statuen und Bilder finden.

Etwas außerhalb vom Stadtkern stoßen wir auf eine andere Form von Findigkeit: technische und logistische Intelligenz. Hier unterhält Airbus seinen kleinsten Standort in Deutschland, verteilt auf mehrere, eher unauffällige Gebäude mit einem kleinen Teich und Grünanlage in der Mitte. Rund 350 Mitarbeitende entwickeln und produzieren hier elektronische Kabinensysteme für alle Modelle von Airbus und über die Tochter KID Systeme auch für andere Flugzeugbauer.

Markus Schneider, Leiter der Business Unit Buxtehude, begrüßt uns

im weißen Kittel. Während er uns den langen Weg zu seinem Büro führt, begegnen wir anderen Mitarbeitenden von Schnellecke und Airbus, ebenfalls ganz in Weiß. Man hat fast den Eindruck, sich in einem Krankenhaus zu befinden, in dem die Ärzte pausenlos auf Visite sind, und nicht in einem Industriebetrieb. Dazu trägt auch die Stille bei – keine Gabelstapler, keine lauten Produktionsmaschinen. Denn hier wird keine klassische industrielle Produktion betrieben. Hergestellt

werden in erster Linie elektronische Bauteile und Platinen, die teils von Robotern bedruckt und bestückt werden, teils manuell.

#### Zutritt nur ohne Ladung

Deshalb auch die Kittel und weitere Schutzvorkehrungen. Nahezu das gesamte Gebäude ist ein ESD-Bereich. ESD steht für elektrostatische Entladungen (englisch electrostatic





*Man hat den Eindruck, sich in einer Klinik zu befinden.*





discharge), also durch Potentialdifferenzen entstehende Spannungsdurchschläge. Diese können zu Schädigungen von elektrischen Komponenten führen. Deshalb bekommen wir ebenfalls weiße Anti-ESD-Spezialkittel und müssen uns Plastiküberzieher über die Schuhe streifen, an denen ein Band befestigt ist, das wir für Hautkontakt in die Socken stecken.

So ausgerüstet, führt uns Schneider zu einem Tester. Wir treten auf eine Fußplatte, nicht unähnlich einer Waage, und müssen den Finger auf eine Metallplatte an der Wand drücken. Ein grünes Licht zeigt dann an, ob wir spannungsneutral sind. „Unsere Mitarbeitenden tragen zusätzlich noch ein ESD-Armband“, erklärt Schneider. „Das müssen sie zusätzlich für die Kontrolle vor Schichtbeginn einstecken.“

Nachdem wir die ESD-Kontrolle bestanden haben, spazieren wir durch die langen Reihen der Paternoster – deckenhohe automatische Lager-schränke, in denen Tausende von Kleinladungsträgern aufbewahrt werden, die jeweils elektronische Komponenten beinhalten. Weitere Lagerräume gibt

es für Paletten und, für größere Gebinde, Räume mit Fachbodenregalen und weiteren Paternostern. Artikel, die nicht so häufig angefordert werden, werden weiter weg gelagert. So hält Airbus zum Beispiel Ersatzteilkomponenten für 25 Jahre vor; die werden nicht täglich oder wöchentlich benötigt.

### Doppelte Auditierung

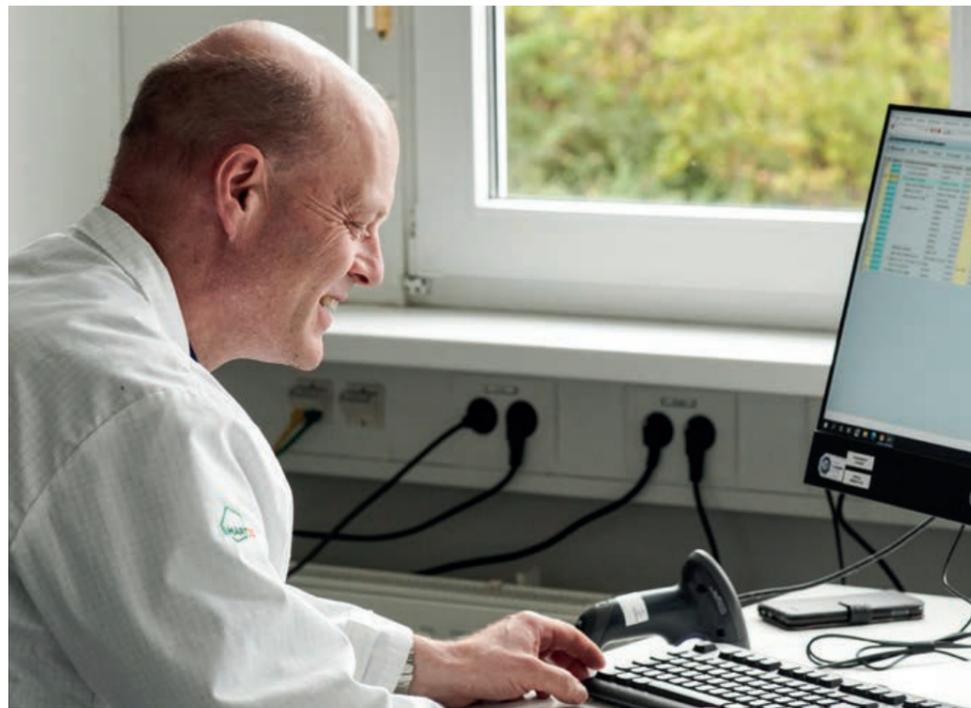
Schneider selbst ist Qualitätsleiter der Schnellecke Modul GmbH, hat aber die Standortleitung in Buxtehude in Personalunion übernommen. Der Grund: Bei Airbus sind die Qualitätsanforderungen unheimlich hoch. „Airbus wird viermal im Jahr vom Luftfahrtbundesamt auditiert, und das betrifft uns auch. Im Vorfeld unseres Starts im Oktober 2022 durchliefen wir einen Freigabeaudit durch Airbus, der vom Bundesamt betreut wurde. Das heißt, die haben Airbus auditiert, ob sie uns auch richtig auditieren.“

Bereits die Projektphase bestand aus sehr vielen Qualitätsthemen, und gerade hier konnte Schnellecke überzeugen. Denn Sicherheit ist für Air-



*Bei Airbus läuft manches anders als in der Automobilindustrie.*





bus das oberste Gebot. Entsprechend streng sind die Vorgaben. Das können wir auch bei unserem Gang durch die Fertigung beobachten: Der Bereich für Tests und Qualitätsprüfung hat nahezu dieselben Ausmaße wie die Linie mit der Platinenbestückung.

„Hier geht Qualität vor Tempo und Quantität“, betont Schneider. „Das bedeutet allerdings nicht, dass wir eine ruhige Kugel schieben.“ Denn Schnellecke ist für nahezu alle logistischen Prozesse im Werk verantwortlich. Das umfasst die Übernahme geprüfter Bauteile von Airbus zur Einlagerung, die Auslagerung und den Transport in die Produktion, das Abholen der fertigen Module und den Transport zur Zertifizierung, danach die Verpackung, die Einlagerung und die Auslagerung bei Abruf sowie die Übergabe an den Versand. Dazu kommen die Inventur mit Bestandsverantwortung sowie alle zwei Stunden Milk Runs mit Handwagen.

Der Start wurde Schnellecke dadurch erleichtert, dass neun der elf Mitarbeitenden vom Vorgänger übernommen werden konnten. „Viele von ihnen sind hoch qualifizierte Fachkräfte“, betont Schneider. „Wir haben mehrere Flugzeugmechaniker, einen Strukturmechaniker und andere handwerkliche Berufe.“ Und sie wis-

sen genau, was zu tun ist – denn bei Airbus läuft manches anders als in der Automobilindustrie.

### Viele individuelle Prozesse

Nur etwa siebzig Prozent der Prozesse sind standardisiert. „Der Regelprozess ist: Wir kommissionieren heute die Sachen für morgen und beliefern damit die Produktion“, so Schneider. „Den Repair Shop beliefern wir alle zwei Stunden, aber auch schon mal außer der Reihe, wenn dringend ein Teil benötigt wird. Für solche ‚critical parts‘ haben wir dann eine halbe Stunde Zeit. Da wird dann die Bestellung auch schon mal per Post-It oder mündlich durchgegeben. Und dann gibt es noch AOG.“

AOG oder Aircraft on Ground bedeutet, dass ein Flieger steht. Airbus hat sich verpflichtet, innerhalb von vier Stunden das Ersatzteil zu liefern. Deshalb gibt es nachts und am Wochenende eine Rufbereitschaft, und im AOG-Fall müssen auch Mitarbeitende von Schnellecke ins Werk kommen und die erforderlichen Komponenten auslagern.

„Wir haben etwa 5.000 Lagerbewegungen im Monat“, berichtet Schneider. „Das mag nicht viel erschei-

nen, aber darunter kann beispielsweise die Verpackung eines Behälters sein, die drei Stunden dauert, oder das Abzählen von Chips, für das man schon mal einen Arbeitstag benötigt. Da geht es in erster Linie um Genauigkeit, weniger um Geschwindigkeit.“

Wir treffen auch niemanden im Lager an, der nur kommissioniert, so wie wir es aus anderen Branchen kennen. Die Mitarbeitenden wickeln teilweise den gesamten Prozess ab, bis hin zum Buchungsvorgang. Schneider: „Das sind so viele individuelle Prozesse hier, da steckt eine Menge Wissen hinter. Das in einzelne Prozessschritte zu zerlegen, ist nicht einfach.“ Unser Rundgang durch die Produktion führt uns immer wieder an Bahnhöfen vorbei, an die Rollwagen von Schnellecke angeliefert oder wieder abgeholt werden. Die Mitarbeitenden legen dabei beachtliche Strecken zurück; 20.000 Schritte am Tag oder auch mehr sind nicht ungewöhnlich, wie Schneider berichtet.

Das ist nicht ohne, wie auch wir nach unserem ausgedehnten Rundgang spüren. Er hat uns davon überzeugt, dass bei Airbus alles, was möglich ist, dafür getan wird, dass wir sicher fliegen können. Und auch Schnellecke trägt einen kleinen Teil dazu bei.





AIRBUS

B B

C



“WIR SCHAFFEN DIE TECHNISCHE VORAUSSETZUNG, DAMIT ALLE ADMINISTRATIONSBEREICHE BESTMÖGLICH ARBEITEN KÖNNEN“

IM COMPETENCE CENTER IT ADMINISTRATIVE WERDEN ADMINISTRATIVE PROZESSE OPTIMIERT UND DEN ANWENDERN SUPPORT GEBOTEN

Auch wenn das SAP Finance System die Hauptaufgabe des Competence Centers IT Administrative darstellt, so gruppieren sich darum herum doch eine Reihe sehr unterschiedlicher Einzelaufgaben.

„Wir verantworten das technische Template-Management für SAP Finance und alle Add-on Solutions und stellen die weitgehende Nutzung von Standards sicher“, sagt Adrien Matern, Head of Group Competence Center IT Administrative (CCA). „Die Verantwortung, dass alles reibungslos läuft, ist die Grundlage dafür.“

Das bedeutet nicht nur, die Software zu pflegen, sondern beinhaltet auch die Weiterentwicklung. „Wir optimieren kontinuierlich und führen auch Innovationen ein, um Prozesse besser zu unterstützen“, so Matern. „Unser SAP-System hat viele ergänzende Programme drumherum. Da gibt es beispielsweise ein System für die

revisionssichere Archivierung von Belegen, ein System für die Rechnungs- und Bestellfreigabe, ein Konsolidierungssystem für den Konzernabschluss und vieles mehr. Die werden von uns ebenfalls betreut.“

#### Entwicklung von neuen Lösungen

In den letzten Jahren wurden bis auf Südafrika alle Gesellschaften von Schnellecke Logistics auf SAP umgestellt. Nun ist es nicht so, dass einmal SAP installiert wird und dann läuft alles. „Wir finden immer mal wieder



*„Wir optimieren kontinuierlich und führen auch Innovationen ein, um Prozesse besser zu unterstützen.“*



einen Fehler im System, den wir beheben müssen“, berichtet Matern. „Und wir bekommen fast täglich Anfragen, wie wir das System besser an die Prozesse eines Fachbereichs anpassen können.“

Dann wird zunächst ein Fachkonzept über die gewünschten Änderungen erstellt. Das wird dann vom CCA unter verschiedenen Aspekten geprüft: Ist die Änderung möglich? Beeinflusst sie andere Prozesse nachteilig? Wie hoch ist der Aufwand? Ist die Änderung sinnvoll? Erst nach einer zufriedenstellenden Beantwortung dieser Fragen wird ein technisches Konzept erstellt, per Workflow freigegeben und anschließend umgesetzt. Dabei handelt es sich nicht nur um Optimierungen, sondern auch immer wieder um völlig neue und innovative Lösungen, um die Prozesse zu unterstützen.

Mit dieser Weiterentwicklung sind im CCA fünf Mitarbeitende beschäftigt; die andere Hälfte kümmert sich um das reibungslose Funktionieren des Systems und der angebundenen Komponenten. Außerdem steht das CCA den IT-Fachleuten an den Standorten zur Seite. Denn das IT Service Desk (siehe nachfolgender Artikel) ist dem CCA ebenfalls zugeordnet.

#### Steuerung externer Dienstleister

Das Thema Hardware wird zwar auch vom CCA aus betreut, allerdings ohne besondere eigene Ressourcen. „Das haben wir alles outsourcet“, erläutert Matern. „Wir steuern die Dienstleister, führen regelmäßige Service Reviews durch, aber ansonsten haben wir mit der Hardware nichts zu tun. Bei neuem Personal legen wir nur den User an und definieren die Software für seinen Rechner, die Hardwareinstallation und -lieferung läuft über unser Workplace Management durch einen externen Dienstleister.“

Die größte Aufgabe, die dem CCA bevorsteht, wirft bereits jetzt ihre Schatten voraus. SAP hat für das eigentliche ERP-System zu 2027 die Wartung abgekündigt und alle Kunden müssen auf S/4HANA wechseln. „Wir haben bereits jetzt angefangen, eine Strategie zu entwickeln, wie wir den Übergang am besten hinkriegen“, erläutert Matern. „Dieses Thema wird uns dann in den kommenden Jahren mehr und mehr beschäftigen.“

## DAS IT SERVICE DESK IST BEI SCHNELLECKE ERSTE ANLAUFSTELLE FÜR ALLE TECHNISCHEN UND ANWENDUNGSPROBLEME

# „WIR SCHAFFEN LÖSUNGEN“



Wer als Anwender mit IT zu tun hat, wird unweigerlich über kurz oder lang auf ein Problem stoßen, das er oder sie nicht beheben kann. Bei Schnellecke kein Problem: Es genügt ein Ticket (über das Self Service Portal) beim IT Service Desk.

„Wir sind der single point of contact für alle Fragen rund um IT“, sagt Marko Lutz, Head of Team IT Service Desk. „Dabei ist es gleichgültig, ob es um Hard- oder Software geht.“

Die Philosophie, nach der das fünfköpfige Service-Desk-Team operiert, ist einfach: Kein Mitarbeitender von Schnellecke soll sich Gedanken machen darüber, wer der richtige Ansprechpartner für ein Pro-

blem ist. Das Service Desk kümmert sich darum und leitet die Anfrage an die zuständigen Fachleute weiter.

### Tickets aus ganz Europa

Seit einem Jahr laufen beim Service Desk die Tickets aus ganz Europa ein. „So bekommen wir einen Überblick, welche Probleme anderswo

auftreten“, erklärt Lutz. „Wir leisten, trotz sprachlicher Barrieren, direkte Hilfestellung, analysieren und werten alle eingehenden Tickets aus, um wiederkehrende Anfragen und Probleme zu automatisieren.“

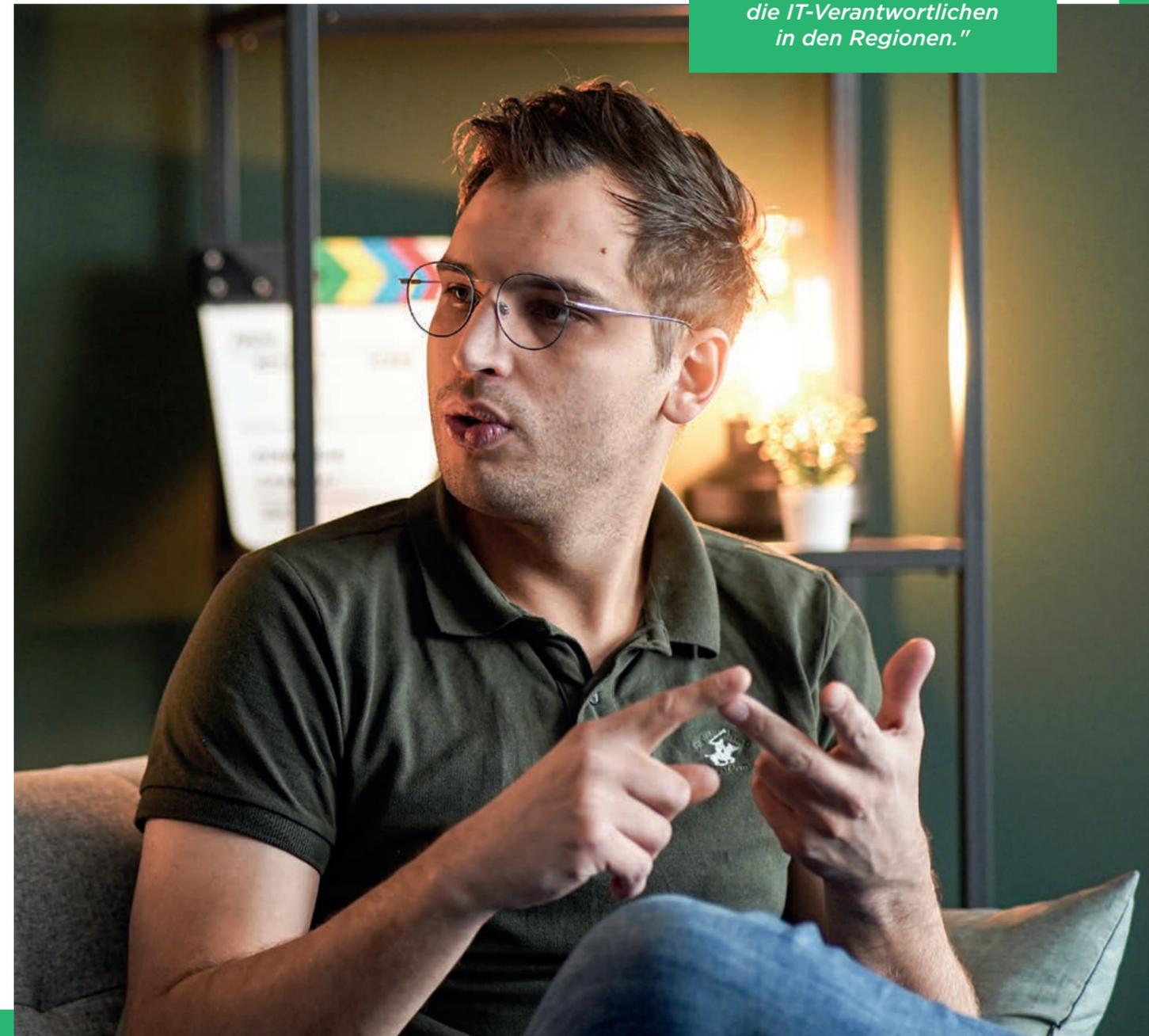
Das Ziel ist, wiederkehrende Fehler zu vermeiden und abzustellen und die Dinge so zu optimieren, dass bestimmte Fehler nicht wieder vorkommen. „Dabei sind wir nicht

nur auf Standardlösungen beschränkt, sondern wir schaffen auch nachhaltige Lösungen für Probleme“, betont Lutz. „Auch das unterscheidet uns von reinen Service-Callcentern.“

Langfristig ist geplant, für Schnellecke zwei zentrale Service Desks aufzubauen: eines in Europa und eines in Nordamerika. Damit kann zwanzig Stunden am Tag direkt geholfen werden. In der restlichen Zeit wird es eine Rufbereitschaft geben, so wie heute auch schon nach den Bürozeiten.

„Mit dem Service Desk entlasten wir die anderen IT-Bereiche und die IT-Verantwortlichen in den Regionen, damit sie sich um strategische Aufgaben kümmern können“, unterstreicht Adrien Marten, dessen Competence Center das Service Desk zugeordnet ist. „Deshalb haben wir diese Aufgabe auch nicht outgesourct, sondern bestreiten sie mit eigenen Ressourcen.“

*„Mit dem Service Desk entlasten wir die anderen IT-Bereiche und die IT-Verantwortlichen in den Regionen.“*



## „ES GEHT UM TRANSPARENZ IM GESAMTPROZESS“

DAS COMPETENCE CENTER IT OPERATIONS OPTIMIERT DIE PROZESSE AUF DEM SHOPFLOOR

Während sich das Competence Center IT Administrative in erster Linie dem Thema SAP in der Administrative widmet, ist das Competence Center IT Operations (CCO) eher mit dem Shopfloor verbunden. Hier ist auch die Pflege und Weiterentwicklung von Silena angesiedelt, worüber wir im vorigen Magazin berichtet haben.



Silena ist die Abkürzung für Schnellecke Integrated Logistics Enterprise Application. Die cloudbasierte Logistiksoftware kombiniert zwei in der Praxis bewährte Anwendungen: das Schnellecke Warehouse System (SWS) und das Schnellecke JIT-System (SJS). Das SJS-System stellt das Modul für die Auftragsabwicklung dar. Es steuert den Großteil der Prozesse und erstellt aus Kundenaufträgen Pick- und Montageaufträge, damit die richtigen Teile zur richtigen Zeit am richtigen Verbauort bei den Kunden sind.

Mit dem Einsatz von Silena ist zugleich die Erhebung von Daten verbunden – Daten, die zum einen in den Schnellecke Digital Control Tower (DCT) einfließen, neuerdings aber auch direkt ins SAP Finance von Schnellecke. Dadurch ergeben sich völlig neue Einsparpotenziale, wie Markus Westphal, der das Competence Center leitet, erklärt: „Wir sind technisch jetzt in der Lage vollautomatisch aus den Daten heraus Rechnungen für unsere Kunden zu erstellen und diese direkt per elektronischem Datenaustausch (EDI) an die Kunden zu senden. Durch die verbundenen Systeme können die Mitarbeiter von manuellen Tätigkeiten entlastet werden und mehr wertschöpfende Tätigkeiten ausführen.“

Um unter anderem solche Einsparungen zu erzielen, arbeiten zehn Mitarbeitende im CCO. Gut zwei Drit-

tel von ihnen sind mit der Weiterentwicklung und dem Support von Silena beschäftigt. Die anderen Kolleginnen und Kollegen beraten die Standorte und kümmern sich während der Restlaufzeit um die Pflege von SAP Logistics.

### Ablösung aller Fremdlogistiksysteme

Restlaufzeit deshalb, weil eine große Herausforderung vor Westphal und seinen Leuten liegt: die komplette Ablösung der noch existierenden Logistikfremdsysteme an den Standorten und ihre Ersetzung durch Silena. Das ist nicht einfach nur ein Abschalten des alten und Einschalten des neuen Systems. „Wir verlegen beispielsweise zukünftig die gesamte Disposition direkt ins SAP Finance“, so Westphal. „Dabei programmieren wir in Silena benötigte Prozesse selbst und stimmen uns sehr eng mit dem Competence Center Administrative ab.“

Parallel dazu wurde eine Roadmap für die kommenden Jahre erstellt, ausgehend von der Frage: Was soll aus strategischer Sicht verbessert werden und welche neuen Potentiale und Digital Services können erschlossen werden? Westphal nennt mehrere Punkte, die auf der Agenda stehen: „Wir wollen den DCT noch enger an uns

Markus Westphal



binden und den Datenaustausch optimieren. Auch untersuchen wir, wie wir den Transportbereich mit seinem System an Silena koppeln können, um unsere Sichtweise noch ganzheitlicher zu gestalten. Darüber hinaus beschäftigen wir uns damit, vorhandenes Know-how und Lösungen für neue Märkte und Services zu nutzen.“

#### Ständige Weiterentwicklung von Silena

Der Alltag in der Abteilung wird unter anderem durch so genannte ‚change requests‘ bestimmt, die aus den Standorten kommen. Solche Wünsche nach Änderungen an den laufenden Systemen werden im CCO

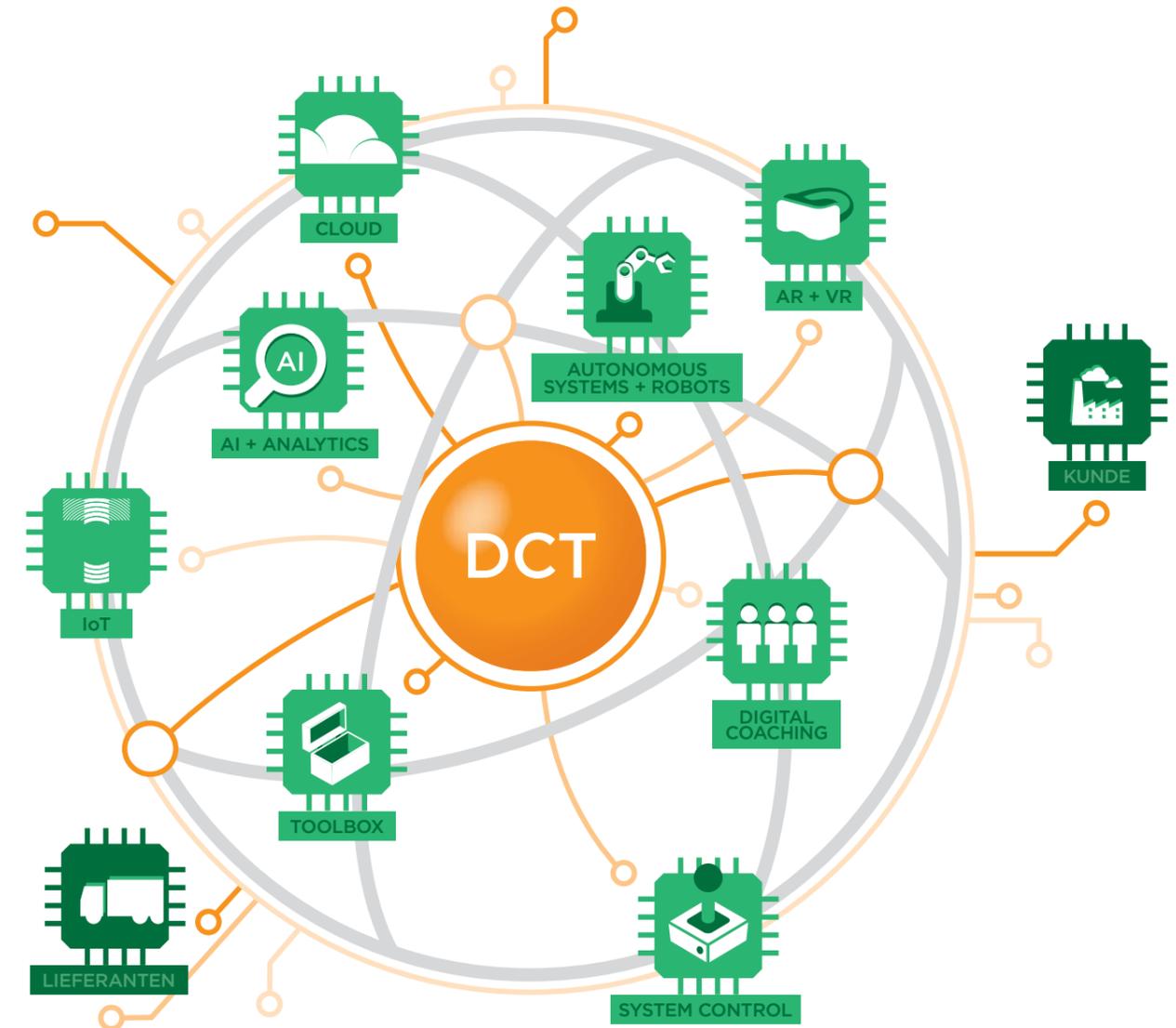
bewertet, nicht nur danach, ob sie im Gesamtzusammenhang und angesichts der Prozesse Sinn machen,

*„Wir beschäftigen uns auch damit, vorhandenes Know-how und Lösungen für neue Märkte und Services zu nutzen.“*

sondern auch danach, welcher Aufwand erforderlich ist und welchen weiteren Nutzen sie für das gesamte Unternehmen erzielen können.

Wenn diese Evaluationen positiv ausgehen, wird der Änderungswunsch eingeplant und umgesetzt.

„Silena wird parallel dazu ständig um neue Funktionen erweitert“, betont Westphal. „Manche Änderungswünsche oder Arbeitsschritte werden dadurch überflüssig. Da ist aber noch einiges zu tun, denn unsere Infrastruktur ist historisch gewachsen und entsprechend wenig homogen. Das braucht seine Zeit.“ Insgesamt sieht er aber Schnellecke auf einem guten Weg. „Es geht um Transparenz über den Gesamtprozess und die Weiterentwicklung des Unternehmens. Hier liegt eine spannende Zeit vor uns, die viele Chancen bietet.“



#### GLOSSAR

##### AI

Artificial Intelligence (Künstliche Intelligenz)

##### AR

Augmented Reality (zum Beispiel Google Glass)

##### AUTONOMOUS SYSTEMS

Selbststeuernde Systeme, zum Beispiel Fahrerlose Transportsysteme (FTS)

##### DIGITAL COACHING

Lernen über die Verbindung zwischen menschlichem Handeln und der Auswirkung auf das Ergebnis in der digitalen Welt

##### DCT

Digital Control Tower

##### IOT

Internet of Things

##### SYSTEM CONTROL

Steuerung aller Teilsysteme durch spezielle Softwarelösungen, zum Beispiel Steuerung von FTS durch TransportControl

##### TOOLBOX

Verschiedene standardisierte Softwaretools

##### VR

Virtual Reality

# BOTS AUF DEM VORMARSCH

MIT MEHREREN RPA-BOTS UND EINEM CHATBOT AUTOMATISIERT DAS COMPETENCE CENTER RPA PROZESSE IN VERWALTUNG UND PRODUKTION



Marten Niebuhr

Was vor zwei Jahren mit der Automatisierung einer Büroanwendung begann, hat sich inzwischen zu einem vollwertigen Competence Center mit vier menschlichen und etlichen virtuellen Mitarbeitenden entwickelt.

Das schnelle Wachstum führt Marten Niebuhr, der das Competence Center Robotic Process Automation (RPA) leitet, in erster Linie auf die Aktivitäten der RPA Scouts zurück: „Wir haben Freiwilligen aus aller Welt in einer vierstündigen Schulung grundlegendes RPA-Wissen vermittelt und gemeinsam einen Bot entwickelt. Dadurch wurden sie sensibilisiert dafür, Prozesse zu identifizieren, die sich damit automatisieren lassen.“

Die Ergebnisse können sich sehen lassen. Betrugten die durch den ersten Bot eingesparten Arbeitsstunden 2020 gerade einmal 30 Stunden im Monat, so wurden 2021 bereits 9.000 Arbeitsstunden durch Bots übernommen. Und in diesem Jahr sind es weltweit rund 32.000 Arbeitsstunden, die nicht mehr durch Menschen erledigt werden müssen.

Dabei sind die Bots nicht nur im administrativen Bereich unterwegs, sondern inzwischen auch in der Operative. „Da gibt es zum Beispiel Reports, die den Mitarbeitenden täglich oder wöchentlich zur Verfügung gestellt werden müssen“, erläutert Niebuhr. „Die Erstellung solcher Reports ist eine ideale Aufgabe für Bots.“

Ein weiteres Aufgabengebiet ist die Übergabe von Daten an den Schnellecke Digital Control Tower (DCT). So können Bots beispielsweise PDF-Dateien auslesen und die Inhalte für den DCT bereitstellen.

„Wir haben auch untersucht, ob Bots den Mitarbeitenden direkt

bei ihrer Arbeit, zum Beispiel am Band, helfen können“, so Niebuhr. „Aber da sind wir bislang nicht weitergekommen.“

## Chatbot zur Krankmeldung

Weitergekommen ist man allerdings bei einem anderen Thema. „Unsere neueste Errungenschaft ist ein Chatbot“, berichtet Niebuhr. „Der ist jetzt seit kurzer Zeit in unseren Standorten in den USA aktiv.“

Der Chatbot wird für die Krankmeldung der Mitarbeitenden eingesetzt, eine Aufgabe, die vorher von einem externen Callcenter durchgeführt wurde. Nach der Eingabe der Personalnummer fragt der Bot den Namen des Meldenden ab und sendet automatisch eine Benachrichtigung an den Teamleiter. Bei der Meldung ist der Bot zudem in der Lage, auch Freitext richtig zu interpretieren.

Niebuhr ist von den Möglichkeiten des Chatbots, vor allem auch in der Zusammenarbeit mit einem RPA-Bot, überzeugt: „Über einen Chatbot kann einem RPA-Bot beispielsweise die Nachricht übermittelt werden ‚Ich brauche Report XYZ‘. Der RPA-Bot holt dann den entsprechenden Bericht und sendet ihn dem Anforderer zu.“

Mit den neuen Bots ist zugleich der Aufwand für die Verwaltung der Server, auf denen sie laufen, angestiegen. Das bekommt vor allem das Competence Center IT Infrastruktur

zu spüren. Deshalb ist die Steuerung der Bots gerade in die Cloud ausgelagert werden. Mittelfristig soll zudem eine Stelle ausschließlich für die RPA-Infrastruktur eingerichtet werden. Denn die Bots müssen gut beaufsichtigt werden.

## Tägliche Kontrolle

„Eine Schwachstelle von RPA-Bots ist, dass sie nicht so stabil laufen wie eine speziell für den Zweck geschriebene Software“, räumt Niebuhr ein. „Das erfordert einen gewissen Aufwand im Tagesbetrieb; dafür ist allerdings die Entwicklung eines Bots deutlich schneller und kostengünstiger.“

Die Plattform für die Steuerung der Bots heißt Orchestrator und wird täglich mehrmals von den Mitarbeitenden der Abteilung gecheckt.

Gründe für den Ausfall eines Prozesses gibt es viele. Manchmal ist es einfach eine instabile Internetverbindung, die zu einer Unterbrechung führt, manchmal auch ein Softwareabsturz. „Manche Prozesse dauern nur Sekunden und laufen pro Stunde ein paar Dutzend Mal“, erklärt Niebuhr. „Und manche laufen nur einmal im Monat, brauchen dann aber Stunden. Wenn dann die Software, mit der der Bot kommuniziert, mal ein Problem hat, dann bekommt er auch eins.“

Das ist auch ein Grund, warum ein Bot nie völlig fertig ist, sondern kontinuierlich weiterentwickelt und optimiert wird. Die Sicherheit und weit gehende Stabilität überzeugen jedenfalls auch andere. „Wir sind der erste Dienstleister, der mit einem eigenen RPA-Bot im SAP-System unseres Kunden VW operieren darf“, so Niebuhr. „Damit haben wir in diesem Jahr 3.000 Stunden automatisiert.“



# VOLLE FRAUENPOWER

DAS SAP FINANCE CUSTOMIZING IST FEST IN FRAUENHAND

Sie sind zu siebt und voller Energie. Die Mitarbeiterinnen des Group Competence Centers "IT Administrative", die unter anderem für das Customizing von SAP zuständig sind. Wir haben mit ihnen gesprochen.

Customizing nennt sich die Anpassung der unternehmensneutral und branchenspezifisch ausgelieferten Funktionalität von SAP an die spezifischen betriebswirtschaftlichen Anforderungen des jeweiligen Unternehmens. Das Customizing steuert das Verhalten der SAP-Anwendungen, und mit vielen davon kann man erst arbeiten, nachdem das entsprechende Customizing vorgenommen wurde. „Wenn es zum Beispiel neue Steuerschlüssel, neue Gesellschaften oder neue gesetzliche Anforderungen gibt, wird die Anpassung durch unser Team umgesetzt“, erklärt uns Anke Reimann. „Wir sind auch Schnittstelle zu anderen Firmen, die für eine Umsetzung beauftragt werden und führen die erste Abnahme durch, bevor der Fachbereich die neue Anforderung testet.“

Kurz gesagt: Ohne Customizing kann ein Unternehmen mit SAP nicht viel anfangen. Und hier kommen unsere Gesprächspartnerinnen ins Spiel. Sie sind bei Schnellecke nämlich für dieses Customizing zuständig – und das weltweit.

Als bei Schnellecke beschlossen wurde, SAP Finance einzuführen, wurde gleichzeitig mit dem Aufbau des Customizing-Teams begonnen. "Customizing kann sehr fachspezifisch sein, da muss man sich schon mit Fachbereichsprozessen gut auskennen“, sagt Franziska Stern, die einzige ausgebildete ITlerin im Team. „Die anderen besitzen aufgrund ihrer Werdegänge viel mehr von diesem Wissen als ich, weshalb ich mich eher um Systemeingriffe und die technische Betreuung kümmere.“

### Sechs unterschiedliche Werdegänge

Franziska Stern ist seit 2009 bei Schnellecke, machte dort eine Ausbildung zur Fachinformatikerin für Anwendungsentwicklung und arbeitete seit 2012 in der Datenbankadministration. 2017 stieß sie zum SAP-Team. „Ich suchte intern neue Herausforderungen, und als ich gefragt wurde, ob ich Lust hätte, ein neues SAP Finance Team mit aufzubauen, habe ich sofort ja gesagt.“

Dort traf sie auf Julia Volk, die seit 2012 als Key-User in der Buchhaltung bei Schnellecke arbeitete. „Für mich war nach den ersten Erfahrungen mit SAP klar, dass ich da mehr machen möchte“, erzählt sie und wechselte 2014 in die IT der LOGIS GmbH. „So bin ich eine der ersten Mitarbeiterinnen des neuen SAP-Customizing-Teams geworden.“

Natalia Gottfried stieß 2018 zum Team. Sie ist gelernte Bürokauffrau und Wirtschaftsfachwirtin und arbeitet seit 2000 für Schnellecke, zunächst in der Spanienabrechnung, dann im Verwaltungssekretariat bei Logis (der IT-Sparte

von Schnellecke). „Ich fand nach der Einführung SAP Finance sehr interessant, und als man mir 2018 den Job im SAP-Team anbot, habe ich mich entschieden, die neuen Herausforderungen anzugehen“, erinnert sie sich.

Einen ganz anderen Werdegang hat Ina Wiegmann. Sie ist gelernte Hotelfachfrau und kam 2018 als Key-User Kreditoren zu Schnellecke. Seit 2021 ist sie im SAP-Team. „Ich habe bereits während meiner Zeit in der Hotellerie eine Weiterbildung zur Betriebswirtin ge-

macht.“, erzählt sie. „Als dann 2020 eine weitere Stelle im SAP-Team fürs Customizing ausgeschrieben wurde, gab mir Julia einen Tipp und ich habe mich beworben.“

Anke Reimann schließlich hat Logistik studiert und als SAP Logistics Beraterin gearbeitet, bevor sie 2017 zu Schnellecke kam. Sie ist seit 2022 im Team dabei. „Ich bin nach meinem Studium 2004 zufällig auf eine Stellenanzeige eines IT- und Beratungshauses gestoßen, welches sich mit SAP Einführungen im Logistikumfeld beschäftigte. Das klang spannend und gleichzeitig herausfordernd und die IT hat mich seitdem nicht mehr losgelassen, es macht einfach Spaß immer wieder Neues kennenzulernen.“ sagt sie. Sie betreut größtenteils Berechtigungen und Prozesse.

### Verbindung zum Service Desk

Katharina Hoppe gehört nicht zum Customizing-Team – aber irgendwie doch. Sie arbeitet im Service Desk, das ebenfalls dem Group Competence Center „IT Administrative“ zugeordnet ist. Nach ihrer Ausbildung zur Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistungen bei Schnellecke war sie SAP Key-User in der Wolfsburger Logistikhalle. Als das Service Desk neue Mitarbeitende suchte, nahm sie die Chance wahr. „Ich wollte gern mal auf der anderen Seite arbeiten, nicht nur da, wo man Hilfe sucht, sondern da, wo man sie gibt.“

Bei Katharina rufen die Mitarbeitenden an, wenn es Probleme mit SAP Finance und den angebundenen Programmen gibt. „Da kann ich dann bei einfachen Dingen

selbst helfen; wenn es in die Tiefe geht, kann ich es zum Glück an die Mädels weitergeben“, lächelt sie. „Ich halte die einfachen Anfragen von den Mädels ab, damit die sich auf die schwierigen Sachen konzentrieren können.“

Wie lernt man Customizing? „Es gibt natürlich Schulungen“, er-

*„Es ist zwar schon viel, was man lernen muss, aber dadurch entwickeln wir uns auch weiter.“*

läutert Julia. „Man fängt als Junior an und hat einen Senior neben sich, von dem man lernt. Und dann probiert man einfach viel aus.“

Bei Problemen mit SAP Finance greift das Team gern auf die von SAP bereitgestellten Hilfeseiten zurück. „Schwieriger ist es, wenn es Prozesse sind, die von Schnellecke selbst gebaut wurden“, sagt Ina. „Das sind inzwischen jede Menge, da findet man online natürlich nicht viel zu. Dafür brauchen wir teilweise externe Entwickler zur Unterstützung.“

Vor der Pandemie saßen alle in einem Büro, inzwischen arbeiten sie hauptsächlich im Home Office. Mehrmals in der Woche treffen sie sich zu Online-Besprechungen, um sich auszutauschen und sich gegenseitig bei Problemen zu unterstützen. Neue Aufgaben kommen über das Ticketsystem, da wird dann gemeinsam entschieden, wie die Aufgaben verteilt werden.

„Wir sind nicht nur Kolleginnen“

Macht denn allen auch nach vielen Jahren der Job immer noch Spaß? Die Antwort ist ein einstimmiges Ja. „Ich würde nicht zurückgehen“, sagt Julia. „Es ist zwar schon viel, was man lernen muss, aber dadurch entwickeln wir uns auch weiter.“ Natalia ergänzt: „Es ist immer wieder neu, wenn wir morgens die Tickets durchsehen, wissen wir vorher nicht, was uns am Tag erwartet.“ Für sie ist auch das Feedback wichtig: „Die positiven Rückmeldungen von den Leuten, denen wir geholfen haben, geben einem immer wieder neue Motivation.“

In gewisser Weise sehen sie sich auch als Vorbild. „Wir möchten andere Frauen ermutigen, sich für IT zu interessieren“, sagt Franziska. „Alle denken immer, es geht nur ums Programmieren oder um Leute, die 'im Keller sitzen'. Das war vielleicht in den 80er Jahren so, als noch C++ programmiert wurde. Wir zeigen, dass es auch anders geht.“

„Wir verstehen uns alle gut, es sind auch Freundschaften entstanden“, betont Julia. „Wir sind nicht nur acht Stunden am Tag Kolleginnen und gehen dann nach Hause. Das ist auch etwas, was uns motiviert und die Arbeit leichter macht. Natürlich gibt es manchmal Meinungsverschiedenheiten, aber den klassischen „Zickenterror“ gibt es hier nicht. Wir sind ein Team nur mit Frauen, die sich alle untereinander verstehen.“

*(Christin Frisch, die ebenfalls zum SAP-Customizing-Team gehört, konnte bei dem Gespräch leider nicht anwesend sein.)*

## WIE SCHNELLECKE SEINE STRATEGIE ZUKUNFTSBEZOGEN ENTWICKELT

# „WIR MÜSSEN UNSEREN FOKUS VERSTÄRKT LANGFRISTIG AUSRICHTEN“

In einem Logistikunternehmen wie Schnellecke ist das operative Geschäft das, worum sich alles dreht. Doch wird ein Unternehmen nicht nur durch seine operativen Prozesse erfolgreich, sondern ganz entscheidend durch langfristige strategische Überlegungen. Wie Schnellecke seine Unternehmensstrategie langfristig und zukunftsbezogen ausrichtet, erläutern Tomke Kaufmann und Oscar Londoño.

**K**aufmann und Londoño arbeiten unter der Leitung von Volker Voßler im Strategy Management Office (SMO). „Im operativen Modus geht es um die Sicherstellung der operativen Prozesse“, erläutert Kaufmann. „Es wird kurzfristig, temporär agiert und es

*„Als Basis für unsere strategische Arbeit haben wir unsere Vision, unsere Mission und unser zentrales Leistungsversprechen.“*

werden kurzfristige Ziele verfolgt. Im strategischen Modus wählen wir eine andere Herangehensweise. Wir sind davon überzeugt, dass wir unseren Fokus von jährlicher Zieldefinition und -errei-

chung verstärkt langfristig ausrichten müssen, wenn wir wettbewerbsfähig bleiben wollen.“

„Als Basis für unsere strategische Arbeit haben wir unsere Vision, unsere Mission und unser zentrales Leistungsversprechen“, so Londoño „Sie stellen unsere normativen Leitplanken dar. Auf dem Weg in unsere Zukunft weisen uns dann unsere zehn strategischen Stoßrichtungen als strategische Leitplanken den Weg. Als unsere Langzeitziele sorgen sie dafür, dass wir unser Unternehmen proaktiv und nachhaltig wettbewerbsfähig aufstellen.“

### Stoßrichtungen, Ziele, Säulen

Strategieentwicklung ist ein komplexer Prozess, der die ganze Organisation bewegt. Den inhaltlichen Rahmen geben die zehn strategischen Stoßrichtungen vor und stellen damit immer wieder die Frage: Wo möchte Schnellecke in den nächsten zwei bis zehn Jahren hin?

Im Prozess selbst bereiten die Regionen und Group Areas Analyseergebnisse vor, unter anderem zu Marktentwicklungen sowie kundenspezifischen und technologischen Einflüssen. Im Rahmen einer SWOT-Analyse definieren sie dann unternehmensinterne Stärken und Schwächen sowie im unternehmensexternen Umfeld liegende Chancen und Risiken und leiten Herausforderungen ab. „Dazu organisieren wir Workshops mit Regionalleitern und geben den Rahmen vor, damit sie die jeweiligen Herausforderungen ihrer Region und ihrer Business Units identifizieren“, erläutert Kaufmann. „Wir moderieren den Workshop, unterstützen bei den Analysen und dokumentieren die Ergebnisse.“ Alle Herausforderungen der Regionen und Group Areas ergeben zusammen die Herausforderungen von Schnellecke, aus denen sich dann die Ziele ableiten. „Als kurzfristige Schritte auf unserem Weg werden dann innerhalb jeder Stoßrichtung Jahresziele definiert“, so Kaufmann.

## DIE ZEHN STRATEGISCHEN STOßRICHTUNGEN VON SCHNELLECKE LOGISTICS

SUSTAINABLE & PROFITABLE GROWTH	DIVERSIFICATION OF REVENUE STREAMS
INCREASE DIGITIZATION	INCREASE AUTOMATION
ACHIEVE SUSTAINABLE PERFORMANCE	INCREASE EMPLOYER ATTRACTIVENESS
INCREASE LEADERSHIP CAPABILITIES & CAPACITIES	RESPONSIBLE MANAGEMENT OF RESOURCES
LIVING CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY (CSR)	INCREASE COMPANY VALUE

### MISSION SMART SOLUTIONS. CREATING VALUE. WORLDWIDE.

Wir helfen unseren Kunden dabei, ihre Ziele zu realisieren und erfolgreich zu sein. Das ist der Grund für unsere Existenz am Markt.

### VISION WIR DEFINIEREN LOGISTIK NEU UND SETZEN SIE UM.

Wir erneuern und verbessern unsere logistischen Lösungen kontinuierlich und bringen sie zum Einsatz, um unser Leistungsversprechen einzulösen.

### ZENTRALES LEISTUNGSVERSPRECHEN ALS DER ZUVERLÄSSIGSTE PARTNER BRINGEN WIR IHRE LOGISTIK STÄNDIG AUF EIN NEUES LEVEL.

Wir gewährleisten den reibungslosen Ablauf aller Prozesse durch neueste Technologie und realisieren Projekte, bei denen andere scheitern.

Den strukturellen Rahmen für die Ziele bieten fünf Säulen. Jedes Jahresziel wird einer Säule zugeordnet und damit die Menge aller Ziele strukturiert:

- Marktstellung
- Innovationsleistung
- Produktivität und Effizienz
- Attraktivität für gute Leute
- Profitabilität

„Jetzt könnte man denken, mit der Definition von Zielen endet die strategische Arbeit. Dies ist nicht der Fall“, erklärt Londoño. „Aus dem Top-Management wurden zehn Teams zu je drei Personen gebildet, die eine Stoßrichtung kontinuierlich weiter entwickeln.“ „So können Anpassungen vorgenommen und neue Themen aufgegriffen werden“, ergänzt Kaufmann. „Die Stoßrichtungen und die Ziele sind rollierend und entwickeln sich kontinuierlich mit uns mit. Sie sind nicht in Stein gemeißelt.“

### Neue Aufgaben für das SMO

Gegründet wurde das SMO vor rund sieben Jahren. „Das war der Startpunkt für einen unternehmensweiten Strategieprozess“, erinnert sich Londoño, der von Anfang an dabei war. Die ersten Aufgaben waren die Festlegung eines normativen Rahmens durch Vision, Mission und zentrales Leistungsversprechen, die Einführung des Zielemanagements mit einem weltweiten Tool sowie die Einführung von Strategieinstrumenten wie Trendanalyse, Markt-, Kunden- und Wettbewerbsanalyse. Als die Grundlagen definiert waren, erweiterte sich das Tätigkeitsfeld vom SMO. „Nachdem wir einmal als eine Art Bindeglied zwischen Vorstand und Regionen und Group Areas und als „Hüter“ der Strategie etabliert waren, bot es sich an, dass das SMO auch als interner Berater in strategischen Projekten agiert“, so Londoño.

In diesem Jahr sind dem SMO weitere Aufgaben übertragen worden: So arbeitet das Team derzeit an einer Analyse der organisatorischen Strukturen im Unternehmen. Kaufmann: „Strategie und Organisation gehen in einem Unternehmen Hand in Hand. Daher setzen wir uns als SMO auch mit der Organisationsstruktur auseinander und geben Impulse für ihre zukünftige Ausgestaltung.“ Man darf also gespannt sein, wie es strategisch bei Schnellecke weitergeht.





# „SACHSEN HAT DEN GRUNDSTEIN GELEGT“

## 1991 ERÖFFNETE SCHNELLECKE DEN ERSTEN STANDORT IN SACHSEN

Am Sonntag, den 09. Oktober 2022, wurde in Glauchau das dreißigjährige Jubiläum von Schnellecke in Sachsen gefeiert. Ein guter Grund für einen kurzen Rückblick in die Geschichte.

Es begann alles im Jahr 1990. Volkswagen entschied sich, im Raum Zwickau/Chemnitz eine moderne Fahrzeugproduktion aufzubauen. Dafür musste Material aus den VW-Stammwerken und von Lieferanten aus den alten Bundesländern in diese Region gebracht werden. Und umgekehrt sorgte auch die "Einkaufsoffensive Ost" von VW für entsprechende Rückladungen.

Deswegen beschloss man bei Schnellecke, nicht lange zu warten, sondern schnelle Einstiegsvarianten zu finden. 1990 übernahm Schnellecke die Fuhrparks der Volkseigenen Betriebe (VEB) von Sachsenring in Zwickau und Barkas in Chemnitz, inklusive Mitarbeitenden und Fuhrpark. Ein Jahr später wurden Teile des ehemaligen Kraftverkehrs Zwickau erworben und alle Firmen 1993 zur Sachsentrans Spedition und Logistik GmbH mit Hauptsitz in Zwickau fusioniert.

Was vor zwei Jahren in Wolfsburg zaghaft begonnen hatte - die Logistik -, gewann nun deutlich an Konturen. In der sich entwickelnden VW-Produktion im Werk Mosel wurde sehr schnell klar: Für die beabsichtigten Stückzahlsteigerungen reichten die verfügbaren Logistikflächen bei Weitem nicht aus. Man

suchte nach Partnern, die helfen konnten. Sie sollten sich in der Nähe des zukünftigen VW-Werks befinden, ausbaufähig und sofort beziehbar sein und Gleisanschluss haben.

### Schnellecke kauft die „Dreckschleuder der DDR“

Bei der Suche nach einem solchen Standort stieß Schnellecke auf ein Spinnstoffwerk in Glauchau. Mit hoher Risikobereitschaft wurde das Gelände 1991 gekauft, um dort in einem alten Stückgutschuppen mit 3.000 m<sup>2</sup>, der sogenannten Schafteichhalle, erste Logistikflächen für die Lagerung von Großteilen anbieten zu können. Risikobereitschaft deshalb, weil es sich bei dem Gelände um ein ausgedehntes Altlastenareal handelt, das durch die vormalige Viskosefaser- und Fluatproduktion verschmutzt war.

"Ich vergesse nie die ersten Eindrücke vom Spinnstoffwerk Glauchau, als ich, gemeinsam mit meiner Mutter als Seniorchefin des Unternehmens, auf dem Deponiegelände am Schafteich stand", erinnert sich Rolf Schnellecke. "Das Land Grau in Grau, die Sonne durch den Smog kaum erkennbar, Braunkohlestaub auf der Zunge, den Geruch

im Anzug. Das Spinnstoffwerk, vom SPIEGEL als größte "Dreckschleuder der DDR" bezeichnet, heruntergekommen und hoch schadstoffbelastet. Und meine Mutter fragte skeptisch:



tisch: 'Rolf, dafür willst du unser hart erarbeitetes Geld ausgeben? So etwas habe ich noch nicht gesehen.'

Noch unter dem Namen Sachsentrans wurden erste Großteile wie Motoren, Getriebe und Hinterachsen gelagert. Etwa dreißig Mitarbeiter wurden für diese Aufgabe beschäftigt. Einer von ihnen beschreibt die Anfangszeit: "Ohne jegliche Fachkenntnis und ohne zu wissen, wohin die Entwicklung



geht, fingen wir unter engsten Verhältnissen mit 'Logistik' an. Jede Staplerbewegung musste mit Vorsicht ausgeführt werden, damit uns das Dach nicht über dem Kopf zusammenbrach. Mit zwei Lkws belieferten wir das VW-Werk in Mosel mit Teilen. Moderne Technik, um diese abzurufen, gab es noch nicht. Bestellt wurde mit den Belegabschnitten, welche die Lkw-Fahrer aus Mosel wieder mitbrachten."

### Ein neues Logistikkonzept

Doch schnell schon überschlugen sich die Ereignisse. VW Sachsen wollte die Chance des neuen Golf A3 Mitte 1992 nutzen, um ein neues Logistikkonzept zu realisieren. Dies sollte in der bestehenden Fabrik Mosel I erfolgen, als Vorbereitung auf die geplante neue Fabrik Mosel II.

Für Schnellecke bedeutete das, umgehend auf den steigenden Flächenbedarf zu reagieren, die Belegschaft zu erweitern und umfangreiche Qualifizierungen für eine komplexe logistische Dienstleistung in die Wege zu leiten. 1996 wurde ein eigenständiges Logistikunternehmen gegründet. Der Name: Baugruppen- und Modulfertigung GmbH (BMG). Die BMG stand fortan für die Strategie, verstärkt Wertschöpfung in die Logistik zu integrieren. Mit ersten Vormontagen wurde diese Kompetenz bereits von der Sachsentrans ab 1994 aufgebaut, und über die Montagen von Hinterachsen und Tanks ständig weiterentwickelt.

1997 wurde ein eigenes Automatisches Kleinteilelager in Betrieb genommen, das Gelände deutlich erweitert und mit logistischen Dienstleistungen für den VW Golf A4 begonnen. Ein Jahr später nahm Schnellecke die Montage von LDQ-Hinterachsen im Auftrag von Volkswagen Braunschweig auf; 2001 kam die Montage von 4-Motion Hinterachsen für den VW Passat B5 dazu.

Im Oktober 2000 nahm Volkswagen die Produktion des Phaeton in der Gläsernen Manufaktur in Dresden auf. Ein guter Grund für Schnellecke, eine Niederlassung in der sächsischen Landeshauptstadt zu gründen. 2001 wurde mit dem Vorserienstart des Porsche Cayenne die Arbeit in Leipzig aufgenommen, 2011 kam dort der Kunde BMW dazu.

### Wegen Pandemie verschoben

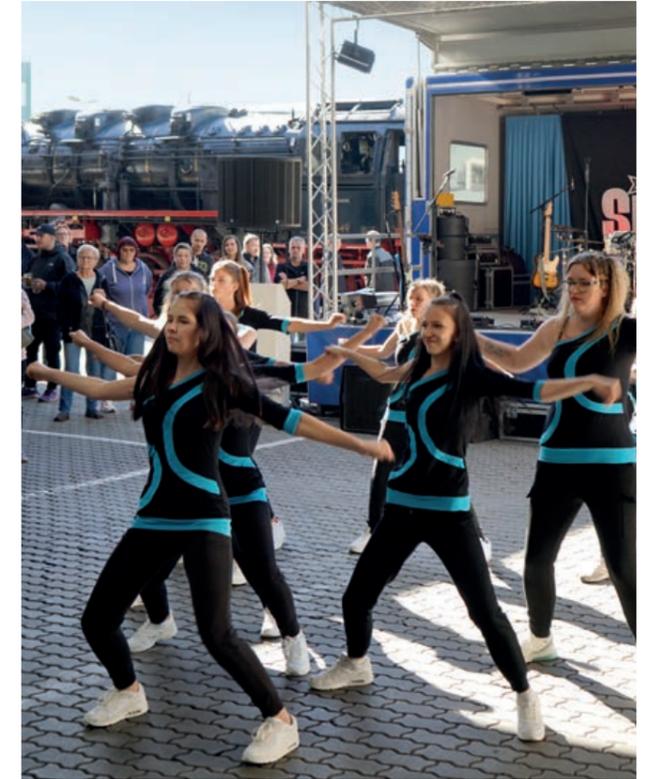
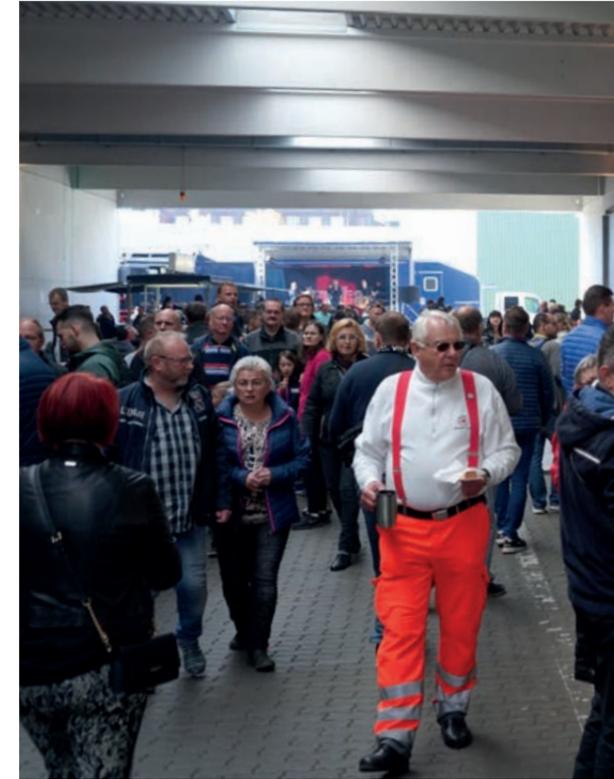
Trotz zahlreicher neuer Standorte, die in den letzten Jahrzehnten in ganz Deutschland gegründet wurden, ist Sachsen nach wie vor eine wesentliche Stütze des Unternehmens. Das unterstrich auch Schnellecke CEO Nikolaus Külps bei seinem Grußwort. „Ohne den Erfolg einer BMG wäre die neue strategische Ausrichtung von Schnellecke nicht möglich gewesen. Denn heute ist Schnellecke ein anerkannter Systempartner, der zuverlässig in aller Welt Komponenten montiert und diese Just-in-Sequence ans Band liefert. Dafür hat Sachsen den Grundstein gelegt.“

Viele Gründe also für einen Festakt – der wegen der Pandemie allerdings um ein Jahr verschoben werden musste. Bei strahlendem Sonnenschein feierten am 09. Oktober rund 1.500 Besucherinnen und Besucher fünf Stunden lang die erfolgreiche Geschichte Schnelleckes in Sachsen. Und, wie in Glauchau üblich, natürlich als Familientag.

„Unsere Anpassungsfähigkeit wurde in den letzten drei Jahren unter Beweis gestellt, in denen wir die Umwandlung des Zwickauer Werkes für die Produktion auf Elektrofahrzeuge und den darauffolgenden Hochlauf als verlässlicher Partner begleitet haben“, unterstrich Geschäftsführer Ingo Bach. „Mit diesem Team können wir voller Zuversicht in die Zukunft und auf die nächsten 30 Jahre schauen.“



## 30 JAHRE SCHNELLECKE IN GLAUCHAU



## ERSTER VW-AUFTRAG FÜR CDC SCHNELLECKE LOGISTICS CHINA

Gut vier Jahre nach Gründung des Joint-Ventures konnte CDC Schnellecke Logistics (CSL) erstmalig einen Auftrag von VW gewinnen. Seit Anbeginn stand der Kunde im Zentrum des Interesses. Eine einmalige Chance bot sich 2021, als die neu gegründete Volkswagen Anhui die Versorgungslogistik für das E-Fahrzeugwerk in Hefei ausschrieb. „Dies hat die Möglichkeit eröffnet, auch als relativ neuer Anbieter auf dem chinesischen Markt eine reale Chance für eine Beauftragung zu erhalten“, erklärt Regionalleiter Sven Virgens.

2020 begannen die Bauarbeiten für das Werk, etwa 500 Kilometer von Shanghai entfernt. Volkswagen Anhui ist das erste Joint-Venture des Konzerns in China, welches ausschließlich vollelektrische Modelle bauen

wird. Volkswagen Group hält die Mehrheit der Anteile des Joint-Ventures mit dem chinesischen Hersteller JAC. Das Werk Hefei wird eine Kapazität von bis zu 350.000 Fahrzeugen haben. Dazu kommt auch ein neues Komponentenwerk der Volkswagen Group in Hefei, welches Batteriesysteme für Volkswagen Anhui liefern wird.

Unter Federführung von CSL setzte sich Schnellecke im Ausschreibungsverfahren für die Versorgungslogistik des Fahrzeugwerks durch. Die ersten von später einmal geplanten 700 Schnellecke Mitarbeitenden sind bereits vor Ort, um die Vorserienlogistik durchzuführen und gemeinsam mit dem Logistikteam von VW Anhui die Serienlogistik vorzubereiten.

## AUSZEICHNUNG VON VOLVO CAR ASIA PACIFIC

Am 19. August 2022 verlieh Volvo Car Asia Pacific eine Auszeichnung an CDC Schnellecke Logistics Company, Ltd. (CSL) als Anerkennung für die Sicherstellung des Produktionshochlaufs des Werks in Taizhou sowie für die tatkräftige Unterstützung während der Epidemiephase im Juli. CSL führt seit 2021 für Volvo Milkrun-Transporte durch. Brady Qian, Senior Manager Inbound Transport von Volvo, überreichte Rick Li, General Manager von CSL, eine Fahne als Ausdruck des Dankes für die partnerschaftliche Zusammenarbeit.



## SPENDENSAMMLUNG FÜR WAISENHAUS IN TOGO

Der Kanton Kpomé in Togo hat 9.000 Einwohner. Durch den groß angelegten Phosphatabaus in der Region verloren viele Bewohner ihre Häuser und ihr Land. Die Armut dort ist selbst für togolesische Verhältnisse sehr hoch. Infolgedessen ist die Zahl der verlassenen Kinder und umherziehenden Waisen stark gestiegen.

Für diese Kinder hat die NGO „Jadah“ das Waisenhaus Le Vigneron gegründet. Derzeit werden dort etwa 30 Kinder im Alter von 3 bis 18 Jahren unterrichtet und betreut.

Kassi Kodjo, Schichtleiter bei Schnellecke in Bremen, stammt ursprünglich aus Togo und wollte helfen. Deshalb startete er eine Aktion, bei der seine Kolleginnen und Kollegen ihre Pfandflaschen spenden konnten. Dabei kamen rund 500 Euro zusammen. Zusätzlich sammelte er weitere Geldspenden ein. Im Zuge eines Heimatbesuches übergab Kodjo dann die Spenden, teils in Lebensmitteln wie Reis und Öl, teils bar, an das Waisenhaus.



## NACHHALTIGKEITSBERICHT 2021 ERSCHIENEN

Der aktuelle Nachhaltigkeitsbericht der Schnellecke Group enthält neben vielen Seiten voller Fakten über Emissionen, Energieverbräuche und den ökologischen Fußabdruck der Gruppe auch interessante Beiträge zu verschiedenen Nachhaltigkeitsthemen. Der Bericht kann als PDF heruntergeladen werden unter [www.schnellecke.com](http://www.schnellecke.com). Auch eine gedruckte Version ist auf Anfrage erhältlich.



### IMPRESSUM

**Schnellecke 2022.2**  
Einblicke in die Schnellecke Group

**Herausgeber:**  
Schnellecke Logistics SE  
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

**Art Direction:**  
Pascal Frank

**Druck:**  
[wir-machen-druck.de](http://wir-machen-druck.de)

**Fotos:**  
Schnellecke, Airbus, Privat,  
Janiecbros Istock

**Copyright:**  
© Dezember 2022  
Schnellecke Logistics SE

Nachdruck nur nach Genehmigung  
durch den Herausgeber.

Der Inhalt muss nicht die Meinung  
des Herausgebers wiedergeben.

**Kontakt:**  
[cersten.hellmich@schnellecke.com](mailto:cersten.hellmich@schnellecke.com)

