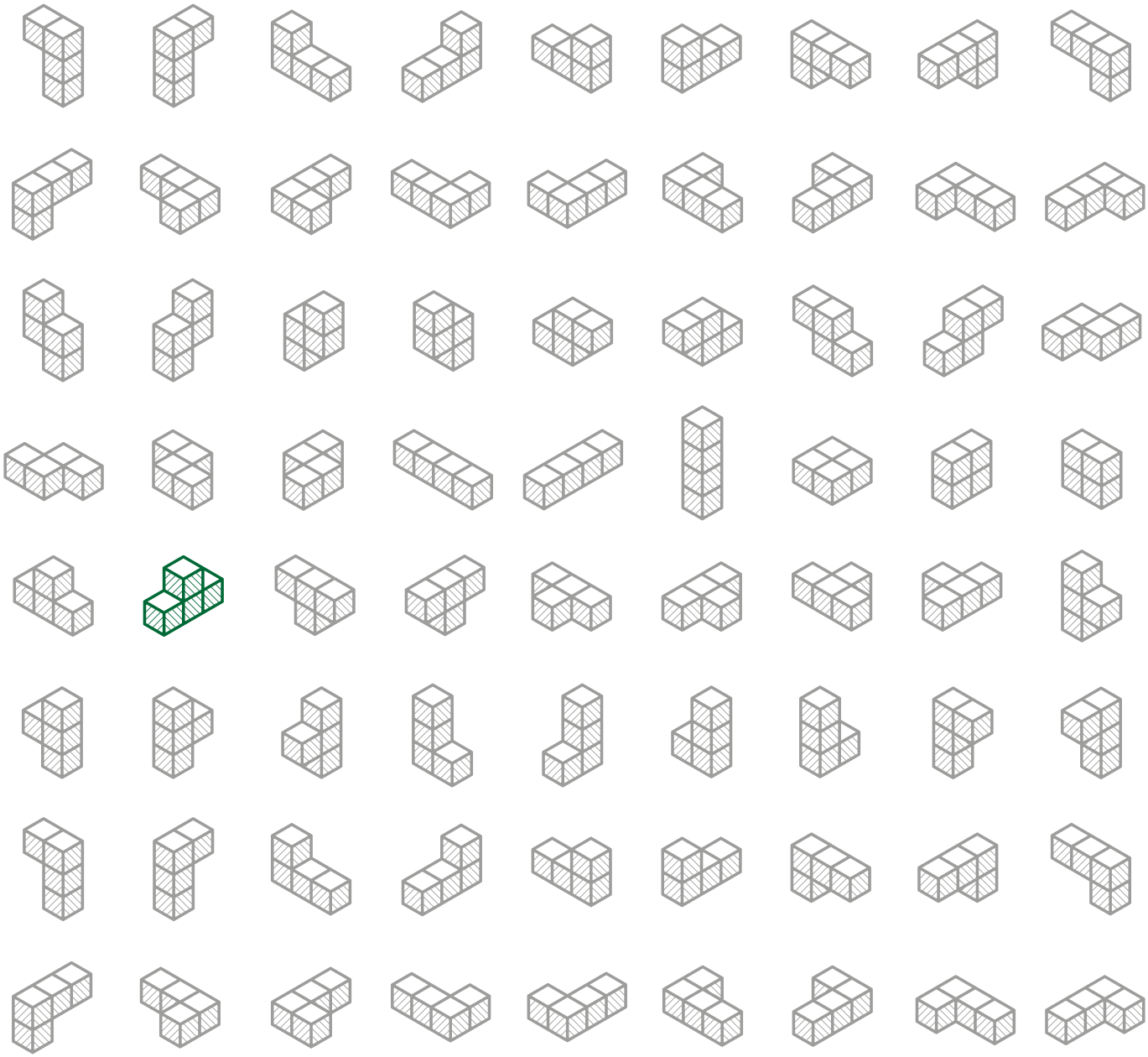
SCHNELLECKE

Einblicke in die Schnellecke Group

2019.1

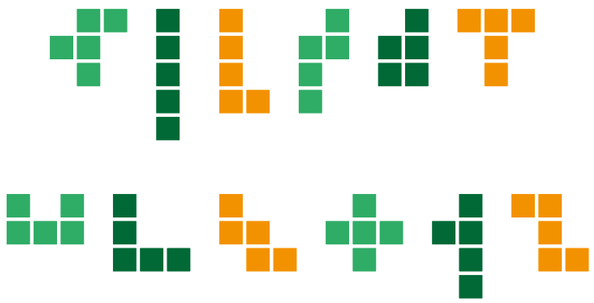


MODULE FÜR MOBILITÄT

Modullieferant Schnellecke: Mehr als nur Montage

GEMEINSAM IN GYÖR
Schnellecke in Ungarn

SILODENKEN ÜBERWINDEN
Operational Excellence bei Schnellecke



Pentomino ist ein Geduldspiel für eine Person. Es gibt 12 verschiedene Pentominos. Das Wort Pentomino wurde vom Mathematiker Solomon W. Golomb erfunden und erstmals im Jahr 1954 in einem Artikel der Fachzeitschrift American Mathematical Monthly verwendet. Beim Pentomino besteht die Aufgabe darin, aus den zwölf Pentominos als Spielsteinen – ähnlich wie bei Tangram – bestimmte Figuren zu legen.

Der Russe Alexei Paschitnow kam im Frühling 1984 auf die Idee, das Puzzlespiel Pentomino in ein Computerspiel umzusetzen. Die erste Version, von Paschitnow auf einer Elektronika 60 entwickelt und noch ohne Sound und Farbe, war bald fertig und zog nach und nach die ganze Belegschaft seines Instituts in ihren Bann. Paschitnow gab dem Spiel den Namen Tetris. Es besteht aus sieben Spielsteinen, den Tetrominos. Vadim Gerasimov übertrug das Spiel kurze Zeit später auf einen IBM-PC. Weltbekannt wurde Tetris durch den Game Boy von Nintendo, da die ersten Game Boys zusammen mit einem Tetris-Modul ausgeliefert wurden.

Quelle: Wikipedia

Liebe Leserinnen und Leser,

in diesem Jahr feiert Schnellecke sein 80-jähriges Bestehen. Ein Rückblick auf das Gründungsjahr macht deutlich, wie viel sich seit 1939 verändert hat. Der in Wolfsburg als „bahnamtliches Rollfuhrunternehmen“ gegründete Familienbetrieb nahm zunächst seine Geschäftstätigkeit als lokale Möbelspedition auf, bevor sich das Unternehmen in den folgenden Jahrzehnten zu einem international führenden Logistikdienstleister in der Automobilindustrie weiterentwickelte.

Es ist eine große Freude und ein großes Glück, dass wir diese Entwicklung als Familienunternehmen nehmen und die Unternehmens-DNA bis heute bewahren konnten. Getragen von unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist es uns über Generationen hinweg gelungen, die uns auszeichnenden Werte zu erhalten. Mit Mut, Teamgeist und der Übernahme von Verantwortung haben wir es geschafft, die Marken Schnellecke Logistics und KWD Automotive zu geschätzten Outsourcingpartnern der Automobilindustrie zu machen.

Unsere Geschäftspartner sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden sich noch gut an die großen Feierlichkeiten anlässlich des 75. Firmenjubiläums erinnern. Nun sind wir wieder fünf Jahre weiter. Die Dynamik, mit der sich das Unternehmen entwickelt, ist ungebrochen.

Der Blick auf diese Ausgabe des Schnellecke Magazins macht deutlich, dass wir im abgelaufenen Jahr neue Meilensteine setzen konnten. So haben wir erstmals einen Auftrag als Modullieferant von Volkswagen für die Mittelkonsole des Golf A8 erhalten. Als Modullieferant gehen wir über die bisherigen Grenzen der wertschöpfenden Logistik hinaus und übernehmen neben der Prozesssteuerung auch die Verantwortung für das Qualitäts- und Lieferantenmanagement. Grundsätzlich zeigt sich, dass wir mit unserem Dienstleistungsprodukt Modulmontagen & Sequenzen am Markt gefragt sind. In Györ haben wir den Zuschlag für ein komplexes und herausforderndes Stoßfänger-Projekt erhalten. Als Logistikdienstleister haben wir uns hier einen ausgezeichneten Ruf erarbeitet und eine echte Alleinstellung geschaffen.

Auch in die Zukunft gerichtet treiben wir wichtige Initiativen voran. Seit Jahren verbessert Schnellecke seine Dienstleistungen unter Einsatz moderner Informationstechnologie. So sind wir zuletzt im Frühjahr mit dem SAP Innovation Award ausgezeichnet worden. Im Rahmen von Industrie 4.0 gewinnt insbesondere das Thema Vernetzung immer mehr an Bedeutung. Dazu geben wir Ihnen einen Einblick in unsere Plattformstrategie und unser übergreifendes Framework Schnellecke iX+. Des Weiteren haben wir zur kontinuierlichen Verbesserung unserer logistischen Prozesse im vergangenen Jahr den Konzernbereich OpEx gegründet. OpEx leitet sich aus „Operational Excellence“ ab und verfolgt das Ziel der Erreichung höchster Qualität und Effizienz. Insbesondere stärken wir damit unsere operativen Einheiten, die durch unsere ausgewiesenen Experten in den Bereichen Projekt-, Prozess- und Qualitätsmanagement unterstützt werden.

Mit diesen Themen und weiteren interessanten Berichten aus unserem Unternehmen wünsche ich Ihnen viel Vergnügen beim Lesen.

Ihr

Nikolaus Külps
CEO Schnellecke Group

◀ *TITELTHEMA: MODULLIEFERANT*

SEITE 6
„DAS KANN KEIN ANDERER LOGISTIKER.“

Als Modullieferant ist Schnellecke ein wichtiger Partner der Automobilindustrie

◀ SEITE 14
MIT HANDSCHUHEN UND POLIERTUCH

In Györ montiert Schnellecke Stoßfänger für SMP und Audi

◀ SEITE 28
SILODENKEN ÜBERWINDEN

Operational Excellence bei Schnellecke

◀ SEITE 34
IM EILTEMPO ZU MEHR NACHHALTIGKEIT

Neue Strukturen, mehr Investitionen, mehr Einfluss

◀ SEITE 38
„DA HAT ES RICHTIG GEKNALLT“

Ein Besuch im Multi-JIS-Center Düsseldorf oder: Warum das Einfache manchmal ganz schwierig sein kann

▲ SEITE 52
ES BEGANN MIT EINEM PFERDEFUHRWERK

Vor 80 Jahren wurde Schnellecke gegründet

▲ SEITE 46
SCHNELLECKE IX+

Digitale Logistik für die Smart Supply Chain

SCHNELLECKE 2019.1

„DAS KANN KEIN ANDERER LOGISTIKER.“

ALS MODULLIEFERANT IST SCHNELLECKE EIN WICHTIGER PARTNER DER AUTOMOBILINDUSTRIE

Wer als Autofahrer in einem VW Touran oder Tiguan sitzt und nach oben schaut, der wird dort nichts Besonderes entdecken. Man sieht die Innenseite eines Autodachs, so wie es viele gibt. Doch was wie eine einfache Innenverkleidung aussieht, ist ein Gebilde aus zahlreichen Einzelteilen. „Fertigformhimmel“ nennt der Fachmann das Gebilde, das bei Schnellecke im Wolfsburger Ortsteil Sandkamp zusammengebaut wird.

„Häufig werden die Begriffe »Modullieferant« und »Systemlieferant« miteinander verwechselt.“

In einem für den Beobachter nicht wahrnehmbaren Takt entsteht hier unter Einsatz modernster AR-Technologie das, was bereits kurze Zeit später an den Bändern im Volkswagenwerk in die Fahrzeuge eingebaut wird. Frauen und Männer setzen die Rohhimmel zusammen und ergänzen sie um Haltegriffe, Make-up-Leuchten, Sonnenblenden und andere Komponenten. Auch die Kabel für die Elektronik werden verschweißt, bevor der fertige Himmel dann in einen Spezialcontainer eingehängt wird, der direkt auf den Lkw wandert.

Nur wenige Gehminuten weiter stößt der Besucher auf ein anderes Produkt: Dort werden Mittelkonsolen für den VW Golf montiert, ebenfalls im Minutentakt, ebenfalls aus zahlreichen Komponenten, vom Ablagefach bis zur Schalterleiste. Kaum ist ein Transportbehälter voll, wird er auch schon abgeholt, um wenig später auf einen Lkw verladen zu werden, der zum nahe gelegenen VW-Werk pendelt.

Schnellecke als Wegbereiter

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. 28 Jahre später wird dies durch die Aufnahme von Rolf Schnellecke in die Logistics Hall of Fame gewürdigt: „Rolf 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. 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.“

Komplexe Verantwortlichkeiten

„Häufig werden die Begriffe »Modullieferant« und »Systemlieferant« miteinander verwechselt“, weiß Markus Westphal, der bei Schnellecke die Abteilung Modulmontagen und Sequenzen (MMS) leitet. „Ein Systemlieferant entwickelt ein Bauteil gemeinsam mit dem Automobilhersteller und stellt es dann her. Ein Modullieferant hingegen bekommt die Pläne für ein fertiges Bauteil und entwickelt dann ein Logistikkonzept für den Zusammenbau dieses Teils. Als Modullieferant bekommen wir die Teile wie einen Legobaukasten mit einem Modell des fertigen Teils geliefert und bauen es zusammen.“

SCHNELLECKE 2019.1

Auch dabei gibt es mehrere Stufen, die sich nach dem Umfang der Verantwortung des Lieferanten richten. Zugleich sind sie aber auch rechtlich relevant, denn je nach Stufe gibt es eine unterschiedliche Haftung. „Und das ist besonders wichtig“, unterstreicht Westphal. „Wenn einem Autofahrer im Verkehr der Fahrzeughimmel herunterfällt und er dadurch einen Unfall mit Sach- oder Personenschaden baut, dann wird natürlich geprüft, wie es dazu kommen konnte und wer dafür aufkommen muss.“

Je nach Organisation der Lieferkette kann das der Automobilhersteller (OEM) selbst sein, sein Systemlieferant (1st-Tier), ein Sublieferant einer Komponente oder eben auch der Modullieferant.

Drei Varianten der Modulmontage

Die einfachste Variante bei der Modulmontage sieht so aus, dass der OEM eine Halle mit den erforderlichen Anlagen bestückt, die Prozesse beim Modulzusammenbau definiert und sich um Anlieferung und Abtransport kümmert. Der Logistiker stellt in diesem Fall lediglich das Personal. „Das ist bei uns zum Beispiel in Bremen der Fall, wo Mercedes IT und Halle stellt, die Prozesse vorgibt und alle Teile anliefert; wir stellen lediglich das Personal und die Flurförderfahrzeuge“, so Westphal.
Im zweiten Fall gibt der OEM den Zusammenbau eines Moduls an den Markt und beauftragt die 1st-Tier, die fertigen Bauteile zu liefern. Ob der Systemlieferant seine Teile selbst zusammenbaut oder das einem Subunternehmer überträgt, ist dann seine Angelegenheit. Westphal nennt dafür Györ als Beispiel. Der Systemlieferant SMP beauftragt Schnellecke mit dem Zusammenbau der Stoßfänger, die SMP an Audi liefert, und gibt die dafür zu nutzenden Anlagen vor. Die Prozesse hingegen werden von Schnellecke verantwortet.

Damit gibt es einen fließenden Übergang zur dritten Stufe, in der Schnellecke nicht nur die Module montiert, sondern auch verantwortlich ist für Einkauf, Disposition und Qualitätsprüfung der Setzteile und die komplette Prozesshoheit hat. „Während bei den ersten beiden Varianten die Modulmontage im Vordergrund steht, kommen hier auch die begleitenden Aktivitäten dazu“, sagt Westphal. „Deswegen bezeichnen wir uns auch nur in dieser Stufe als Modullieferant, ansonsten als Modulmontierer.“

Vertrag mit OEM oder 1st-Tier

Westphal betont, dass es keinen reinen Logistiker gibt, mit dem Schnellecke in dieser Hinsicht im Wettbewerb steht. „Als Modullieferant stehen wir eher im Wettbewerb mit den 1st-Tiern, lediglich wenn es um reine Montage geht, haben wir auch mit Logistikern zu tun.“

Diese Alleinstellung von Schnellecke hat sich im Markt herumgesprochen. So kommt es durchaus vor, dass ein OEM Schnellecke als Modullieferanten gegenüber seinen 1st-Tiern bevorzugt. „Das liegt vor allem daran, dass ein Systemlieferant oft bei der Logistik teurer ist als wir, denn das ist nicht seine Kernkompetenz“, erklärt Westphal. „In dem Fall sprechen wir dann mit beiden, also mit OEM und mit dem 1st-Tier, um zu sehen, mit wem wir den Vertrag schließen.“

Eigene Abteilung für Modulmontage

Westphals Abteilung MMS ist nicht nur der zentrale Ansprechpartner im Unternehmen für alles, was mit Modullieferung zu tun hat, sie ist auch eng in den Vertrieb eingebunden. Nicht nur bei Anfragen von Kunden, sondern schon weit davor. „Wenn wir erfahren, dass ein neues Modell auf den Markt kommen soll, beginnen wir bereits mit der Informationssammlung“, erklärt Westphal. „Wir schauen, welche Bauteilmontagen wir im Portfolio haben, wer die Teile bislang liefert und welche Dienstleister da involviert sind. Wir betrachten auch den Produktionsstandort; wenn da beispielsweise ein 1st-Tier vor Ort ist, dann streichen wir das Bauteil, weil der Hersteller da einen Vorteil hat. Am Ende haben wir dann eine Liste von Montagen, die wir anbieten können. Auf dieser Basis können wir eine Hallengröße kalkulieren und dann an den Kunden herantreten.“

Dabei sind auch nicht alltägliche Anforderungen zu lösen. Westphal berichtet, wie ein Systemlieferant in Düsseldorf gerne Schnellecke für die Belieferung von Mercedes unter Vertrag nehmen wollte. „Das hat sich aber nicht gerechnet. Deshalb haben wir die anderen Lieferanten kontaktiert und so ist es gelungen, für mehrere von ihnen ein Multi-JIS-Center aufzubauen – natürlich in Abstimmung mit Mercedes.“

SCHNELLECKE 2019.1

SETZTEILE – NEUE HERAUSFORDERUNGEN FÜR DIE LIEFERANTEN

In der Automobilindustrie geben OEMs ihren Lieferanten häufig vor, welche Bauteile sie von welchen Unterlieferanten zu verwenden haben. Diese vorgegebenen Teile werden Setzteile genannt. Im Gegensatz zum herkömmlichen Beschaffungsmodell, bei dem der Lieferant die Bauteile eigenverantwortlich von den Unterlieferanten bezieht, greift der OEM hier in das operative Geschäft der Lieferanten ein.

„Das hört sich erstmal nicht dramatisch an“, sagt Markus Westphal. „Durch die Verschiebung der Verantwortlichkeiten für die Reklamation der Setzteile kommen allerdings neue Anforderungen auf die Lieferanten zu. So müssen in Regressfällen die Rollen und Verantwortlichkeiten klar definiert sein. Darüber haben wir mit einem Automobilhersteller fast zwei Jahre verhandelt, um eine einheitliche Regelung zu erreichen. Wer macht die Verträge mit den Unterlieferanten? Wer kontrolliert die Qualität der gelieferten Teile? Das ist auch wichtig für die Preisgestaltung. Die Qualitätsverantwortung gegenüber Setzteillieferanten ist ein Aufwand, der nicht zu vernachlässigen ist.“

SCHNELLECKE 2019.1

MIT HANDSCHUHEN UND POLIERTUCH

IN GYÖR MONTIERT SCHNELLECKE STOSSFÄNGER FÜR SMP UND AUDI

Knapp eine halbe Stunde sind wir vom Flughafen Wien aus gefahren, dann stehen wir auch schon an der Grenze. Zum Glück hat die Wechselstube noch offen. Wir schieben einen 20-Euro-Schein über den Tresen und erhalten im Gegenzug mehrere Scheine, Tausender und Fünfhunderter: Es sind Forint. Willkommen in Ungarn.

Ein eisiger Wind pfeift an diesem Aprilabend durch die Gassen und über die Plätze der Altstadt von Györ. Nur wenige Passanten sind in den für den Autoverkehr gesperrten Straßen unterwegs und flüchten sich bei erster Gelegenheit in eine der vielen Gaststätten oder Bars, aus denen verlockende Speisedüfte und das Versprechen von Wärme wehen.

Drei Hochschulen hat die 130.000-Einwohner-Stadt am Ufer von Raab und Kleiner Donau, dazu eine sehenswerte Altstadt. Und eine Arbeitslosenquote, die nahezu gegen null tendiert. Der Grund dafür ist vor allem das Werk von Audi, um das herum sich zahlreiche Zulieferer angesiedelt haben. Einer davon ist das Unternehmen SMP, die Abkürzung für Samvardhana Motherson Peguform, ein führender Experte für hochwertige Interieur- und Exterieur-Module in der Automobilindustrie. Das Unternehmen gehört zur Samvardhana Motherson Group, die zu den 23 weltweit größten Automobilzulieferern zählt.

In Györ liefert SMP Stoßfänger an Audi. Hört sich einfach an – ist aber eine hoch komplexe Angelegenheit, denn so ein

Ralf Keils

Stoßfänger besteht aus Dutzenden von Teilen, von Verstärkungen bis zu Kameras und Sensoren. Mit deren Montage hat SMP Schnellecke betraut. 150 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten in den großen Hallen am Stadtrand, die wir am nächsten Morgen besuchen. Hier sieht es aus wie in jedem Industriegebiet, weit und breit keine Spur von Altstadt oder Kopfsteinpflaster.

„Mein Büro ist die Produktionshalle“

Wir werden begrüßt von Ralf Keils, Regionalleiter Europa bei Schnellecke, der an diesem Morgen ebenfalls aus Wien angereist ist. Er kommt regelmäßig nach Györ, hat den Anlauf der Produktion im letzten Jahr intensiv begleitet.

Keils führt uns in sein „Büro“, einen Besprechungsraum am Rande der Wareneingangshalle, den er sich gerade mit zwei weiteren Kollegen aus der Slowakei und Südafrika teilt. „Mein eigentliches Büro ist die Produktionshalle“, lacht er. „Da sind die Mitarbeiter, da entstehen die Produkte, also bin ich da auch meistens.“

Auf Statussymbole wird hier wenig Wert gelegt. Auch Business Unit Leiter Gabor Szabo hat lediglich einen kleinen Schreibtisch mit PC in der Ecke des Personalbüros, ist ebenfalls vorwiegend in der Halle zu finden.

Keils erklärt uns, was die Aufgabe in Györ besonders knifflig macht: Die Stoßfängerrohlinge werden von SMP fertig lackiert geliefert. Das bedeutet, sie müssen wie rohe Eier behandelt werden. „Es gibt bestimmte Fahrzeugteile, die ein Käufer sofort sieht“, so Keils. „Dazu gehört der Lack. Da kann schon die kleinste Verunreinigung, der winzigste Kratzer einen Kaufentscheid verhindern.“

Kein Wunder also, dass überall in der Produktion mit Handschuhen gearbeitet wird, Ablagen und Tische gepolstert sind und weiche Poliertücher bereitliegen, die ständig zum Einsatz kommen, um auch das letzte Staubkörnchen zu entfernen.

Multinationale Belegschaft

Auf den ersten Blick ist nicht ersichtlich, dass hier Menschen aus zahlreichen Nationen zusammenarbeiten. „Das hat mehr oder weniger mit der Arbeitsmarktsituation in Györ zu tun“, erläutert Keils. „Wir mussten nach der Auftragsvergabe relativ schnell an den Start gehen. Und zwar im Dreischichtbetrieb. Dafür in einem gesättigten Arbeitsmarkt kurzfristig ausreichend Mitarbeiter zu finden, war nahezu unmöglich.“

Also sprangen andere Schnellecke Gesellschaften ein. So fahren in Györ derzeit Staplerfahrer aus Sachsen und Bratislava, werden die Stoßfänger von ungarischen und serbischen Mitarbeiterinnen bearbeitet. Hinzu kommen noch Mitarbeiter von SMP. „SMP hat uns die Maschinen ge-

SCHNELLECKE 2019.1

„Wenn etwas nicht läuft, dann schieben wir das nicht hin und her, sondern lösen die Situation so schnell wie möglich gemeinsam.“

stellt und ist dafür verantwortlich, Schnellecke für die Prozesse“, so Keils, der, wenn Not am Mann ist, auch mal selbst auf den Stapler steigt oder sich an eine der Maschinen stellt.

Die Zusammenarbeit mit SMP klappt hervorragend. „Schließlich ist es unser gemeinsames Interesse, Audi die höchste Qualität zu liefern“, betont Keils. Eric Prantner, Modulcenterleiter von SMP, bestätigt das: „Wenn etwas nicht läuft, dann schieben wir das nicht hin und her, sondern lösen die Situation so schnell wie möglich gemeinsam. Wir sind ein Team.“

Dass das nicht nur leere Worte sind, spürt man, wenn man den partnerschaftlichen Umgang miteinander beobachtet. Lediglich durch die Arbeitskleidung lassen sich die Mitarbeiter der beiden Unternehmen unterscheiden. Neben der Betreuung der Maschinen führt SMP derzeit auch noch die End-of-line-Kontrolle der fertigen Stoßfänger mit vorwiegend deutschen Mitarbeitern durch. „Diese Aufgabe wollen wir zum Jahresbeginn 2020 ebenfalls übernehmen“, sagt Keils. „Derzeit suchen wir auch dafür nach Mitarbeitern.“

Produktion im Takt

In den Hallen ist alles klar getaktet. Kaufteile, die im Eingangsbereich in Halle A ankommen, müssen innerhalb von zwei Stunden an ihren Platz im Hochregallager gebracht worden sein. Dort werden sie chaotisch gelagert. In der untersten Reihe stehen die Paletten, aus denen die Teile kommissioniert werden. Diese Vorsequenzierung liegt komplett in Händen von Schnellecke.
Als erstes werden die Stoßfängerteile gereinigt, denn beim Transport vom SMP-Werk in Kecskemét nach Györ bleibt eine Verschmutzung mit Staub nicht aus. Dabei erfolgt auch zugleich eine Qualitätskontrolle. Wird hier ein Fehler im Lack festgestellt, wandert das betreffende Teil in einen Ausschussbehälter. Das kommt jedoch selten vor, wie die geringe Anzahl an Ausschussteilen zeigt.

Dann gehen die Teile in den Produktionsprozess. Es gibt zwei Produktionslinien, eine für den vorderen und eine für den hinteren Stoßfänger. Beide sind exakt aufeinander abgestimmt, denn vorne und hinten müssen beim Einbau im Audi-Werk zusammenpassen. Und wenn man einen Blick auf die Sequenziergestelle wirft, sieht man sofort, dass nicht viele Stoßfänger gleich sind. Da liegt Rot neben Blau neben Schwarz neben Grau, und das muss natürlich exakt aufeinander abgestimmt sein.

Was sofort ins Auge fällt: Alle Maschinen, die hier eingesetzt werden, sehen aus wie neu. „Das muss so sein“, lächelt Szabo. „Die Maschinen müssen blitzsauber sein, um den Lack nicht erneut zu verschmutzen.“ An mehreren Stationen wird geklebt und gepresst, an anderen automatisch geschraubt. „Dabei wird jede Schraube und jede Umdrehung erfasst und gespeichert“, betont Szabo. „So lässt sich bei einem Schaden noch in einigen Jahren feststellen, ob eine zu stramm oder zu locker angezogene Schraube damit etwas zu tun

Gabor Szabo

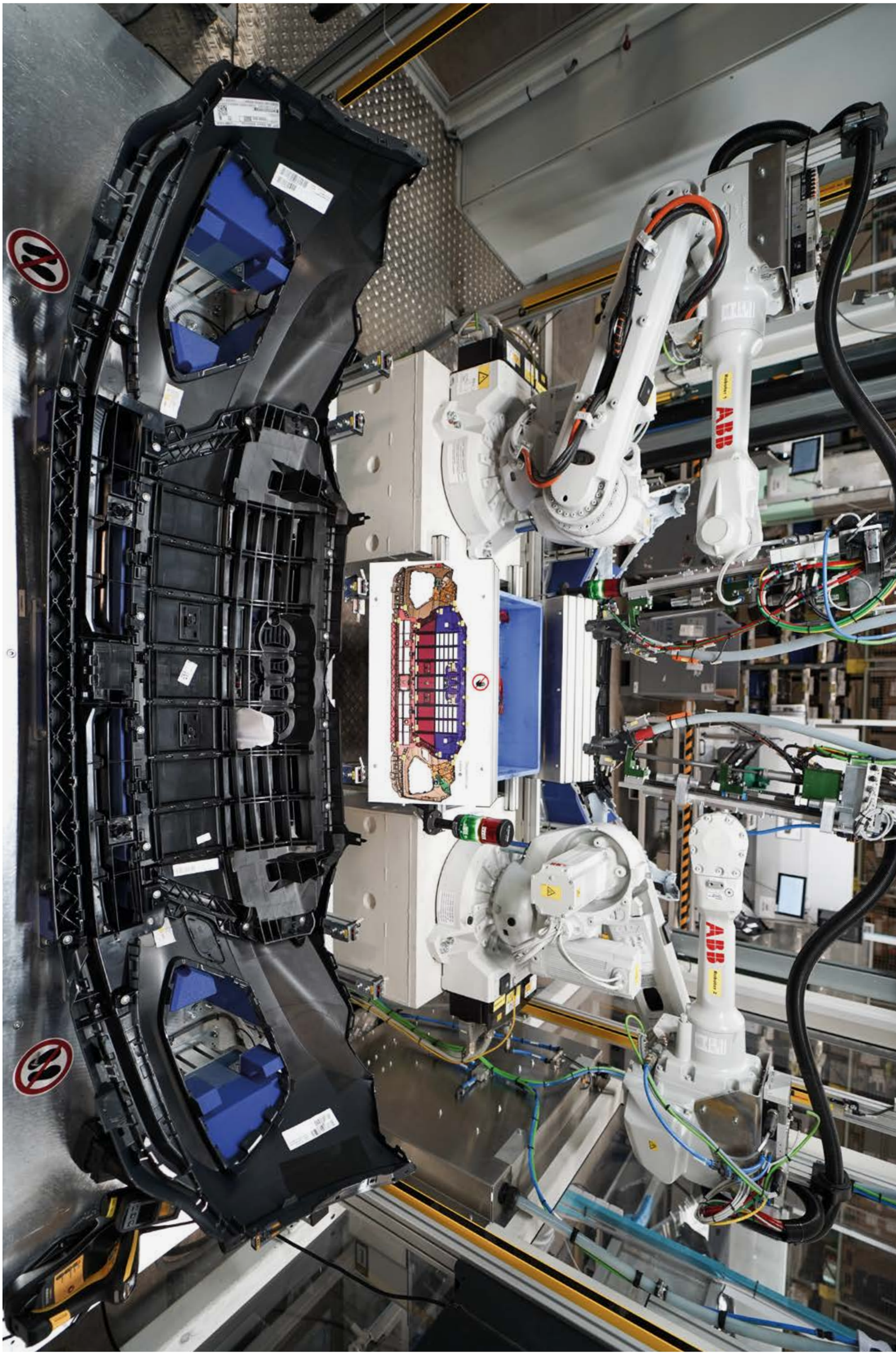


ABB
ABB

haben kann.“ Verschraubt wird auch von Hand, dann mit batteriebetriebenen Drehmomentschlüsseln, die per WLAN ebenfalls alle Daten speichern.

Im Karussell geht’s schnell

Bevor es weiter zur Bestückung am Karussell geht, wird zuvor noch einmal der Polierlappen angelegt. Ein Werker legt den Stoßfänger in einen der Schlitten ein und bringt erste Einzelteile darin an. Nach 100 Sekunden dreht sich das Karussell weiter. Ein zweiter Werker führt dann an seiner Station die Bestückung mit weiteren Komponenten fort. Am Ende der Rundfahrt ist der Stoßfänger dann nahezu komplett.

Er wird in eine geschlossene Kammer eingelegt, wo Kameras und Sensoren überprüfen, ob die Klebenähte fest sind, nichts fehlt und alle Komponenten richtig sitzen. Die Ergebnisse werden auf der gegenüberliegenden Seite auf einem Bildschirm angezeigt. Hier stehen mehrere Mitarbeiter von SMP, die eventuelle kleine Unsauberkeiten korrigieren und letzte Teile einbauen, bevor die Stoßfänger in ein Sequenziergestell eingelegt werden.

Die fertigen und qualitätsgeprüften Stoßfänger werden in einem anschließenden Hallenabschnitt gelagert, wo sie auf die Abholung warten. Das dauert meist nicht lange, denn es wird mit einem knappen Zeitpuffer gearbeitet. „Für uns ist das aber ausreichend“, betont Keils. „Wir haben unseren Takt seit dem Produktionsstart deutlich gesteigert, auch weil wir das Layout der Produktionshalle noch einmal fast komplett geändert haben. Und wir haben genug Spielraum, um unvorhergesehene Verzögerungen aufzufangen.“

Um 14 Uhr ist Schichtwechsel. Er verläuft ebenso ruhig und effektiv wie alles hier. Nur kurz stehen die Anlagen, dann bewegen sie sich wieder im Takt. Es fällt auf, dass hier viele Frauen beschäftigt sind, nicht nur in der Verwaltung, sondern auch an den Maschinen und auf Führungsebene. Und trotz der vielen Nationalitäten klappt die Verständigung einwandfrei, zumeist auf Englisch, aber auch auf Deutsch.

Wir verlassen das Werk und fahren zurück in die Stadt, beeindruckt von dem multikulturellen Miteinander. Das ist Europa in Aktion, so wie auch an zahlreichen anderen Standorten von Schnellecke.

SCHNELLECKE 2019.1

„WIR MÜSSEN DAS SILODENKEN ÜBERWINDEN."

OPERATIONAL EXCELLENCE HAT DAS ZIEL, DURCH UNTERNEHMENSWEITE UND BEREICHSÜBERGREIFENDE VERÄNDERUNGEN DIE WERTSCHÖPFUNG IM UNTERNEHMEN JEDEN TAG AUFS NEUE ZU VERBESSERN

Seit Tom Peters im Jahr 1982 das Streben nach Exzellenz in seinem gleichnamigen Bestseller als ein zentrales Thema für Unternehmen definiert hat, hat es immer wieder neue Ansätze gegeben, dies in der jeweiligen Unternehmenskultur zu verankern. Einen ungewöhnlichen Weg beschreitet nun Schnellecke Logistics – hier gibt es seit Jahresanfang einen Konzernbereich, der sich ausschließlich der operativen Exzellenz widmet. Er heißt, logisch: OpEx.
Wir sprachen mit Sven Virgens, der den Konzernbereich leitet.

Herr Virgens, was ist das Neue an OpEx?
Sven Virgens: Auf den ersten Blick zunächst einmal wenig, denn es ist ja nicht so, als hätten wir in der Vergangenheit nichts für Operational Excellence getan. Der Konzernbereich OpEx ist zuerst einmal eine Restrukturierung. Wir haben bestehende Bereiche unter ein Dach gebracht, um durch engere Vernetzung und Abstimmung unter einer gesamtheitlichen Führung Synergien besser wahrnehmen zu können.

Welche Bereiche sind das?
Das sind die vorher eigenständigen Bereiche LEAN Management, Projektmanagement, Qualität und Umwelt sowie das zuvor der IT zugeordnete Prozessmanagement.

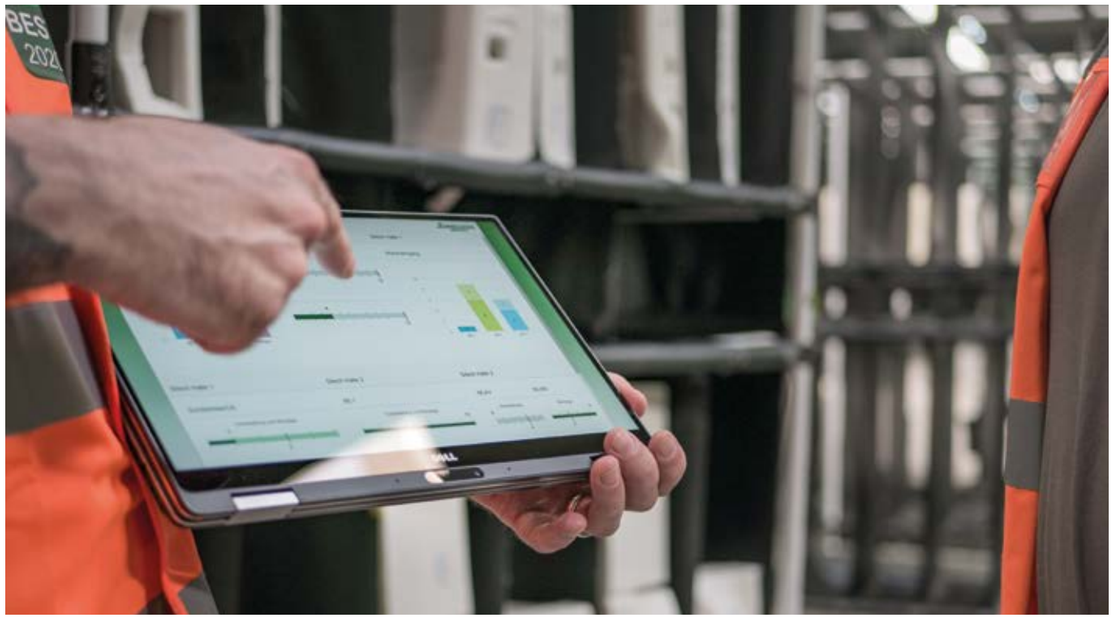
Was bedeutet Prozessmanagement?
Das Prozessmanagement ist bei uns entstanden, weil wir für SAP die administrativen Prozesse sauber definieren mussten. Mit OpEx wollen wir das jetzt auch auf die operativen Prozesse ausrollen, um diese besser steuern und optimieren zu können.

Wie viele andere Unternehmen wachsen wir kontinuierlich, machen aber unser gesamtes Qualitätsmanagement immer noch größtenteils mit Excel und Word. Das funktioniert zwar gut, bedeutet aber einen ungeheuren Arbeitsaufwand. Immerhin haben wir rund 5.000 Prozesse, und da einmal im Jahr durchzugehen, ist ein riesiger Aufwand. Außerdem haben wir noch keine Hierarchie von Prozessdefinitionen und keine Verbindung in dieser Hinsicht zwischen den Standorten. Sie befinden sich zwar im gemeinsamen Qualitätsmanagementsystem, das greift aber im Hinblick auf Prozessdesign nicht steuernd ein.
In der Praxis bedeutet das, dass jeder Standort seine eigenen Prozesse entwickelt, auch wenn es anderswo vielleicht ein Muster gibt, wie man das optimal machen kann. Das ist eine Verschwendung von Ressourcen. Wir müssen mehr voneinander lernen, eine Best-Practice-Kultur entwickeln, so wie wir das im LEAN Management ja auch schon haben.

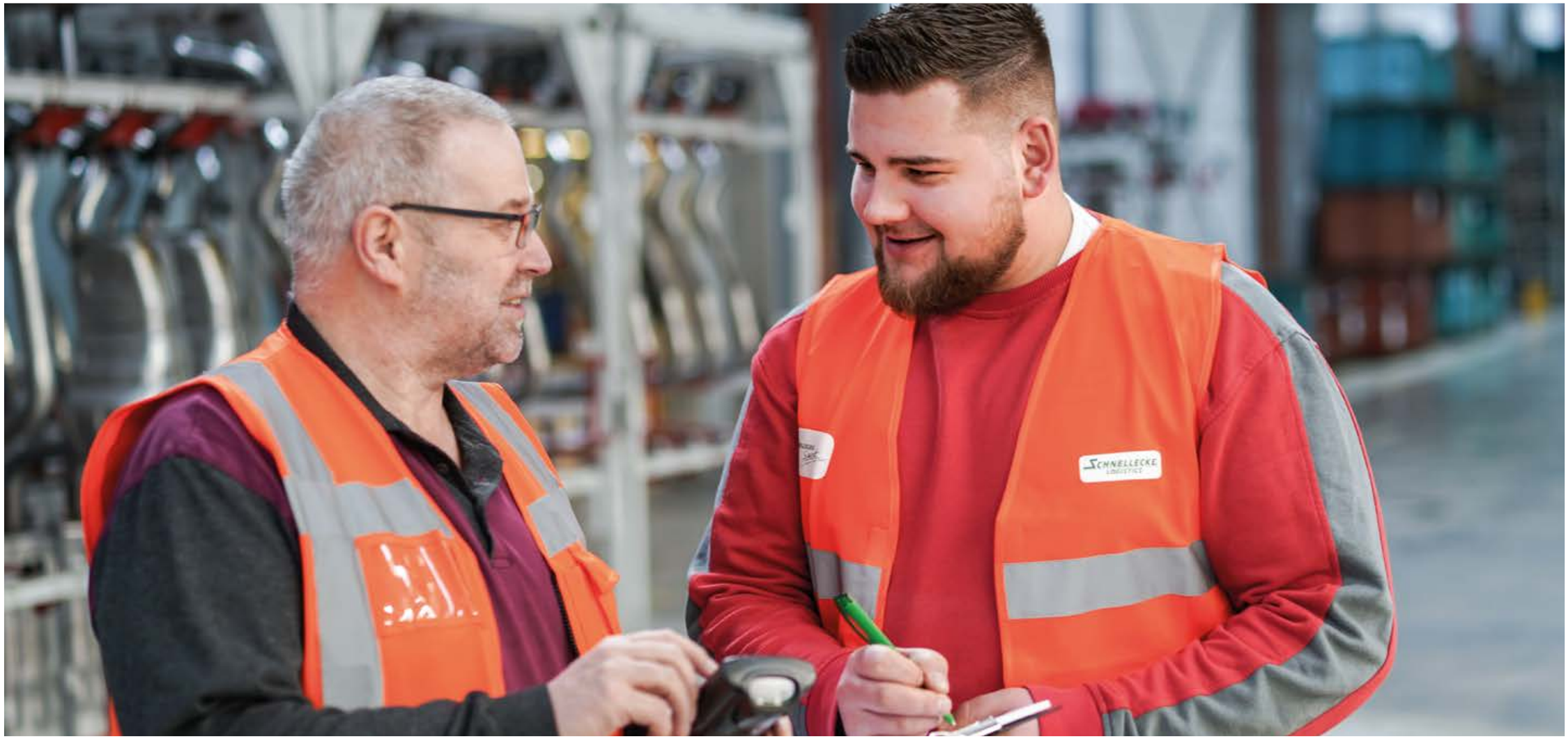
Insofern ergänzen sich ja Prozessmanagement und LEAN Management gut.
Richtig. Prozessmanagement passt optimal zu LEAN Management. Deshalb haben wir das jetzt auch unter dem Begriff Business Process Management mit unserem LEAN Management, also der Anwendung der LEAN Tools, und dem Shopfloor Management zusammengefasst.

Dafür bietet die Digitalisierung ja heute schon viele gute Werkzeuge …
Das stimmt, aber auch die Digitalisierung macht LEAN Management nicht überflüssig. Es gibt keinen Algorithmus, der LEAN ersetzen kann, keine Künstliche Intelligenz. Einen Gemba Walk kann bislang nur ein Mensch durchführen. Lassen Sie mich ein Beispiel nennen: An einer Förderstrecke mit einem automatischem Barcode-Scanner gab es immer um eine bestimmte Uhrzeit eine erhöhte Fehlerhäufigkeit. Da ließ sich aus den Daten nichts entnehmen, aber als man sich das vor Ort angeguckt hat, hat man festgestellt, dass immer um diese Zeit die Sonne so hereinschien, dass der Scanner nur noch unter Schwierigkeiten lesen konnte. Das hätte ein Algorithmus nicht herausgefunden.

Und was bedeutet Shopfloor Management?
Shopfloor Management heißt, operative Teams mit Kennzahlen zu führen und bei Abweichung sofort korrigierende Maßnahmen umzusetzen.



SCHNELLECKE 2019.1



Die Verantwortung für die Messung der Performance, die Ursachenanalyse bei auftretenden Fehlern und die Definition und Umsetzung der Maßnahmen zur Fehlerbehebung obliegt dem Team. Das heisst dass nicht allein Spezialisten, sondern die Prozessbeteiligten an der kontinuierlichen Verbesserung arbeiten. Die Experten können unterstützen, aber handeln tun die Teams.

Warum ist auch das Projektmanagement jetzt in Ihrem Bereich?

Wir haben in den letzten Jahren oft unnötig hohe Kosten gehabt bei Neuanläufen. Hohe Personalfluktuation, mangelnde Qualifikation, nicht sauber geplante und dokumentierte Prozesse, Fehler in der Anlagenplanung, ungünstige Layouts und Materialflüsse, fehlendes Equipment, nicht funktionierendes Shopfloormanagement, um nur einiges zu nennen. Durch die enge Verzahnung von Qualitätsmanagement, LEAN Management und Projektmanagement wollen wir zukünftig diese Fehler deutlich reduzieren. Es geht darum, den Qualitätsgedanken schon in einer viel früheren Stufe eines Projekts reinzubringen als bisher und Prozesse entsprechend zu überprüfen. Wenn wir alles von Anfang an richtig machen, haben wir einen großen Hebel, um Fehlerkosten zu bekämpfen, vor allen Dingen auch auf dem Shopfloor.

Und dann wäre da noch das Thema Umwelt und Gesundheit …

Umweltmanagement, CO^2 Emissionen, Gewässerschutz, Arbeitssicherheit, Gefahrstoffe, Energiemanagement – das sind alles sehr wichtige Themen für uns. Im Sinne unserer nachhaltigen Verantwortung als Unternehmen wollen wir dem einen höheren Stellenwert geben, auch wenn das nicht alle unsere Kunden gleichermaßen einfordern. Unabhängig davon müssen wir aber mehr tun als in der Vergangenheit. In einer ersten Stufe wollen wir das Bewusstsein für diese Themen auf allen Stufen der Organisation schaffen und Maßnahmen vorantreiben sowie Systeme nachhaltig implementieren. Wir wollen an die Organisation ein klares Signal geben, wie wichtig dieses Thema ist.

Welche Verbindung gibt es zwischen dem „digitalen Zwilling“ von Prozessen, wie er gerade in der IT entwickelt wird, und Ihren Aktivitäten?

IT zielt eher auf die unmittelbare operative Steuerung durch den digitalen Zwilling ab: Man erkennt, wo es potenziell Störungen gibt und ein Stopp droht, den man beheben muss. Aus den gesammelten Daten lassen sich dann später aber durchaus Optimierungsansätze realisieren.

Wir müssen allerdings darauf achten, dass der „digitale Zwilling“ verknüpft wird mit unseren Aktivitäten, damit wir nicht wieder zwei Welten haben. Das gilt übrigens auch für den Bereich Business Development. Da wissen wir, dass die Art, wie dort Prozesse geplant werden, bisher nicht kompatibel ist mit den Echtzeitmessungen, die das LEAN Management durchführt. Das müssen wir zusammenbringen. Nur so können wir wirksam erkennen, ob der geleistete Personalaufwand in den einzelnen Prozessen mit unseren kalkulierten Werten – welche die Grundlage unserer vertraglich vereinbarten Preise sind – übereinstimmt und wo gegebenenfalls in Einzelprozessen Potentiale für Optimierungen stecken. Wir müssen das Silodenken überwinden, das ist eine der Aufgaben von OpEx.

Es geht also übergreifend auch um Standardisierung und Transparenz?

Das ist ein ganz wichtiges Ziel. Mit OpEx setzen wir für viele Aktivitäten den Rahmen und definieren Mindestanforderungen. Aber was wir zu hundert Prozent erstreben, ist eine Verbesserung des EBIT, das ist unser übergeordnetes Ziel: durch Senkung von Fehlerkosten, Anlaufkosten und Energiekosten, sowie Verbesserungen in der Effizienz und Produktivität.

SCHNELLECKE 2019.1

IM EILTEMPO ZU MEHR NACHHALTIGKEIT

NEUE STRUKTUREN, MEHR INVESTITIONEN, MEHR EINFLUSS

Nachdem Nachhaltigkeit in der aktuellen Unternehmensstrategie SMART25 fest verankert wurde, bilden sich nun die dafür erforderlichen Strukturen im Unternehmen heraus. Welche Fahrt das Thema inzwischen aufgenommen hat, schildert Philipp Unger, Projektleiter Nachhaltigkeit bei Schnellecke, im Gespräch mit der Redaktion.

Inzwischen haben weltweit alle Regionen von Schnellecke Beauftragte für Nachhaltigkeit benannt. Damit soll ab sofort das Reporting vereinfacht und das Thema strukturiert in die Belegschaften getragen werden. „Wir orientieren uns dabei an zwei Leitlinien“, erklärt Unger. „Das sind zum einen die Vorgaben des Carbon Disclosure Project (CDP) und zum anderen die des NQC. Dabei handelt es sich um die NQC Ltd., einen global operierenden Dienstleister, der mit Online-Tools die Nachhaltigkeit von Lieferketten evaluiert.“

CDP kennt dabei vier Level: disclosure, awareness, management und leadership. Diese werden mit den Buchstaben D bis A bezeichnet, wobei D die niedrigste Stufe darstellt, A die höchste. „Unser Ziel ist es, 2020 das Level C zu erreichen“, so Unger. „Von da aus wollen wir uns dann zügig auf Stufe B hocharbeiten.“

Grundvoraussetzungen dafür sind die systematische Erfassung aller Energieverbräuche, die Definition klarer Nachhaltigkeitsziele, die Entwicklung einer entsprechenden Strategie und die regelmäßige Berichterstattung an den Vorstand. „Das alles haben wir bereits auf den Weg gebracht oder arbeiten gerade daran“, betont Unger.

Nachhaltigkeitsprüfung bei Investitionen

Ein konkretes Projekt, das kurz vor dem Abschluss steht, ist die Einführung einer Lieferantenverpflichtung. „Unser Einkauf hat gemeinsam mit der Rechtsabteilung und uns einen Lieferantenselbstauskunftsbogen nach einheitlichen Kriterien erarbeitet.“, sagt Unger. „Jeder Lieferant muss schriftlich Auskunft geben über seine CSR-Politik und weitere für uns relevante Aspekte. Dabei haben wir verschiedene Eskalationszyklen definiert, falls die Auskunft zu wünschen übriglässt.“

Ähnlich sieht es ab sofort auch bei Investitionsprozessen aus. „In Zukunft ist eine Unterschrift von uns zwingend erforderlich, wenn es um neue Anlagen oder Maschinen geht, die Energie verbrauchen,

SCHNELLECKE 2019.1

insofern die Investition einen vordefinierten Rahmen überschreitet“, freut sich Unger. „Das reicht vom Gabelstapler bis zum kompletten Gebäude. Damit werden jetzt auch Lebenswegbetrachtungen in die Investitionsentscheidung mit eingebracht. Wenn zum Beispiel Stapler A preiswerter, aber energieintensiver ist als Stapler B, der mehr kostet, aber weniger verbraucht, dann berechnen wir den ROI über die gesamte Nutzungszeit und lassen das einfließen.“

Kulturwandel durch jüngere Generation

Ein Lieblingsprojekt von Unger ist auf mehrere Jahre angelegt. Es entspricht seiner Überzeugung, dass junge Mitarbeitende den Veränderungsprozess in Richtung Nachhaltigkeit vorantreiben werden: „Wir sehen bei unseren Azubis ein großes Interesse an diesem Thema. Und einen echten Kulturwandel kriegen wir auch nur mit der jüngeren Generation hin.“

Gemeinsam mit der Ausbildungsverantwortlichen wurde deshalb ein unternehmenseigenes Programm für Azubis entwickelt, das neben dem Thema Energie auch die Bereiche Umwelt, Qualität, Lean, Gesundheit, Soziales und Arbeitssicherheit umfasst. Azubis besuchen interne Weiterbildungslehrgänge und lernen beispielsweise Messverfahren für Energieverbräuche und die Identifikation von Energiesparpotenzialen kennen.

Das Programm besteht aus drei dreitägigen Schulungen zu unterschiedlichen Schwerpunkten. Dann sollen sich die Azubis ein eigenes Projekt aussuchen, das sie bis zum Ende ihrer Ausbildungszeit beenden. Die besten Projekte werden anschließend prämiert – so die Idee.

Erste Pilot-Ergebnisse gibt es bereits zu vermelden, wie Unger berichtet: „Einer unserer Azubis hat in den Hallen in Wolfsburg die Lampenanzahl erfasst und die Beleuchtungsstärke ermittelt. Auf dieser Grundlage hat er die erforderliche Beleuchtung kalkuliert, die jetzt als Ausgangsbasis für die Umrüstung auf LED Leuchtmittel dient. Und eine unserer dualen Studentinnen hat an einem anderen Standort eine energetische Momentaufnahme gemacht, die den Verbrauch elektrischer Geräte misst. Daraus hat sie per Hochrechnung den gesamten Energieverbrauch des Standortes ermittelt und diesen mit den Energierechnungen verglichen. Die Ergebnisse waren nahezu deckungsgleich, was beweist, dass die Messungen der Auszubildenden durchaus zuverlässig sind.“ Nach dem Abschluss der ersten Phase 2021 soll das Programm anschließend weltweit ausgerollt werden.

Zeitnaher Überblick über Ressourcenverbräuche

Auch beim Thema Nachhaltigkeit geht nichts mehr ohne Software. Bei Schnellecke entschied man sich für das Spezialprogramm Quentic, das über zahlreiche Module verfügt. Nachdem bereits seit längerer Zeit mit dem Modul für Arbeitssicherheit gearbeitet wird, sind in diesem Jahr die Module Umwelt, Gefahrstoffe und Nachhaltigkeit dazugekommen. „Damit haben wir jetzt die Möglichkeit, einen zentralen Abfallkataster für die ganze Gruppe sowie auch einen zeitnahen Überblick über alle Ressourcenverbräuche zu erstellen“, freut sich Unger. „Zudem haben wir eine Schnittstelle von Quentic zu unserem HR-System geschaffen. So werden Arbeitsunfälle jetzt in der Region Deutschland direkt auch in Quentic gemeldet und wir können eine wöchentliche Unfallanalyse durchführen.“

Insgesamt sieht Unger Schnellecke auf einem guten Weg. „Wir haben einen Führungsanspruch in der Logistik, dem wollen wir so schnell wie möglich auch bei der Nachhaltigkeit gerecht werden.“

Der Nachhaltigkeitsbericht 2018 steht hier zum Download bereit.

„Einen echten Kulturwandel kriegen wir nur mit der jüngeren Generation hin.“

„DA HAT ES RICHTIG GEKNALLT.“

EIN BESUCH IM MULTI-JIS-CENTER DÜSSELDORF ODER: WARUM DAS EINFACHE MANCHMAL GANZ SCHWIERIG SEIN KANN

Düsseldorf – da denkt man sofort an Altstadt und Rheinufer, an Altbier und Karneval. Aber der Düsseldorfer kann nicht nur gut feiern, sondern auch gut arbeiten. Zum Beispiel im größten Transporterwerk der Daimler AG, das seit 1962 in der Stadt am Rhein beheimatet ist.

Rund 6.600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verantworten hier, im Leitwerk für alle anderen Sprinter-Standorte, die Produktion des Mercedes-Benz Sprinters. Sprinter sind heute in mehr als 130 Ländern unterwegs und wurden mittlerweile deutlich mehr als drei Millionen Mal verkauft. Damit ist der Sprinter eines der erfolgreichsten Nutzfahrzeuge aller Zeiten.

Mehr als 65 Prozent aller weltweit produzierten Sprinter stammen aus Düsseldorf; seit 1995 wurden mehr als 2,5 Millionen von ihnen hier produziert. Aktuell sind das rund 150.000 Fahrzeuge im Jahr, die auf nahezu 700.000 Quadratmeter Werksfläche hergestellt werden. Und schon bald wird der Transporter in Düsseldorf auch mit Elektroantrieb vom Band laufen.

Ausschreibung der Zulieferer

Damit dieser riesige Produktionsbetrieb reibungslos funktioniert, verlässt sich die Daimler AG auf zahlreiche externe Partner. „Mit dem Standort Düsseldorf hat Schnellecke den lang ersehnten Schritt in die Daimler Welt gemacht.“, freut sich Standortleiterin Judith van Briel. Dabei geholfen haben die Zulieferer, die die Sequenzierung nach einer Ausschreibung an Schnellecke vergaben. Die Lieferanten der Kardanwellen stießen kurzfristig vor dem Start der Produktion dazu.

Insgesamt sieben Zulieferer lassen jetzt ihre Module für das seit 2018 gebaute Sprinter-Modell VS30 von Schnellecke sequenzieren. Außenspiegel, Scheinwerfer, Lenkräder, Ladeböden und Kardanwellen werden jetzt von Schnellecke direkt Just-In-Sequence (JIS) ans Band nach Düsseldorf-Derendorf geliefert.

English spoken here

Wir finden die Schnellecke Niederlassung im Stadtteil Heerdt, an einer Adresse, die wohl jedem Künstler in Düsseldorf bekannt ist: Gleich gegenüber des Firmenparks befindet sich nämlich der größte Künstlerbedarf-Handel der Stadt, wo es vom kleinen Radiergummi bis zur großen Leinwand alles gibt, was man für bildende Kunst benötigt.

Etwas nüchterner geht es auf der anderen Straßenseite zu, wo uns Judith van Briel und Junior Planner Marcel Bakker begrüßen. Als erstes geht es in die Halle, wo Mitarbeiter aus verschiedenen Nationen die nächste Lieferung zusammenstellen. „Die Verständigung klappt hier oftmals besser auf Englisch als auf Deutsch“, erklärt van Briel.

Die internationale Belegschaft, rund zwanzig Mitarbeiter pro Schicht, arbeitet in einem Takt, der von den Abrufen aus dem Daimler-Werk vorgegeben wird. In drei Schichten wird hier gearbeitet, abgesehen vom Wochenende, und Module für knapp 700 Fahrzeuge am Tag werden hier sequenziert.

Langsamer Anlauf

„Nach dem Start hatten wir eine sehr humane Anlaufkurve“, erinnert sich van Briel. „Anfangs wurden nur rund zwanzig Autos am Tag in einer Schicht

SCHNELLECKE 2019.1

SCHNELLECKE 2019.1

Marcel Bakker

Kiril Hadzijew, Judith van Briel

gebaut. Das kam uns entgegen, denn wir hatten mit unseren eigenen Anlaufschwierigkeiten zu kämpfen."

Die ursprünglich von Schnellecke angemietete Halle auf der anderen Rheinseite war genau auf die geplanten Aufgaben zugeschnitten. Doch dann kam, quasi in letzter Minute, der Lieferant der Kardanwellen mit ins Boot, dessen Logistikpartner abgesprungen war. „Also mussten wir in eine größere Halle umziehen", so van Briel. „Das ging allerdings erst zum Anfang Februar, also knapp einen Monat vor dem Start des Anlaufs. Und in dieser Halle hier gab es damals nichts: keine Regale und keine IT. Also war schon der Start der Vorlaufphase etwas holprig."

Hinzu kam ein weiteres Problem, das sich allerdings erst etwas später herausstellte. Schnellecke hat eine eigene JIS-Software entwickelt, die sich schon vielfach in der Praxis bewährt hat. In Düsseldorf wurde sie jetzt erstmals als Cloudversion eingesetzt. „Anfangs war das unproblematisch, aber mit steigendem Volumen haben wir die Kinderkrankheiten der neuen Software bemerkt", berichtet van Briel. „Unter anderem funktionierte die Schnittstelle zwischen dem Picking System und SAP teilweise nicht, wodurch Bestandsdifferenzen entstanden und die Aufträge somit teilweise nicht mehr bedient werden konnten."

Sofort wurde ein Projektteam mit der Schnellecke IT ins Leben gerufen und die erkannten Probleme Zug um Zug abgearbeitet. Mitte August lief die Produktion des neuen Sprinter richtig an. „Und als wir dann bei knapp siebenhundert Fahrzeugen pro Tag waren, da hat es dann richtig geknallt und die Bänder in Derendorf standen still. „Das lag zum einen an der fehlenden Erfahrung mit der JIS-Software, aber auch an der fehlenden Erfahrung der Mitarbeiter mit dem JIS-Prinzip", so van Briel. Zum Beispiel wurden Abrufe von Daimler von dem neuen Cloudsystem nicht empfangen und die Mitarbeiter wussten nicht, nach welcher Zeit sie reagieren und was sie tun müssen, wenn keine Abrufe mehr eingehen.

Knifflige Ladeböden

„Heute läuft alles stabil, wir wissen, wann wir reagieren müssen und haben Notprozesse für solche Situationen definiert", sagt van Briel. „Die spielen wir regelmäßig unangekündigt durch, im laufenden Betrieb."
Zum Glück wurde diese erste Phase von Daimler als Anlaufproblem bewertet. „Wir haben ein sehr partnerschaftliches Verhältnis und treffen uns jede Woche einmal", erläutert Bakker, der im November 2018 nach Abschluss seiner Traineezeit als Junior Planner zum Gründungsteam um Judith van Briel und Qualitätsleiter Kiril Hadzijew stieß. „Mit unseren Kunden haben wir vereinbart, dass wir als Sprachrohr für sie agieren, auch wenn wir selbst keinen Vertrag mit Daimler haben."

Bakker weist darauf hin, dass die Sequenzierung von Scheinwerfern und Außenspiegeln im Grunde unproblematisch ist. „Davon werden jeweils zwei pro Fahrzeug gebraucht, das ist einfach. Auch das Lenkrad stellt kein Problem dar." Knifflig wird es hingegen bei den Ladeböden, denn davon gibt es über 400 verschiedene Varianten, von denen pro Woche etwa 60 bis 80 Varianten abgerufen werden. „Dafür haben wir eine Steuerzeit von 150 Minuten, von denen je nach Verkehrslage noch rund 20 bis 40 Minuten für die Fahrt zum etwa sieben Kilometer entfernten Daimler Werk abgehen", so Bakker. „Aufgrund der festen Taktzeit und der kurzen Steuerzeit, bedingt durch den frühen Verbaupunkt des Ladebodens, können wir hier nie im Voraus sequenzieren und einen Puffer anlegen."

Damit zusammen hängt ein weiterer Punkt: Der Lieferant produziert einen Boden auf Anforderung von Daimler. „Den liefert der dann an uns", so Bakker. „Es kommt dann aber vor, dass Daimler das Fahrzeug nicht oder nicht so baut, wie geplant, dann liegt der Boden hier. Und das ist gar nicht so selten: Derzeit liegen über hundert Ladeböden hier bei uns, die nicht verbaut wurden und für die es auch keinen Bedarf mehr gibt."

„Wenn man genügend Platz hat, ist das kein Problem", betont van Briel. „Aber wir können uns flächentechnisch keine Puffer erlauben. Wir können nur einen kleinen Lagerbestand von etwa fünf Tagen vorhalten. Das ist ja auch das Prinzip eines Multi-JIS-Centers. JIS bedeutet zeitnahes Packen von Aufträgen. Wenn dann auf einmal zu viele „Altlasten" hier herumstehen, müssen wir das Material immer per Stapler hin und her bewegen, was Zeit und Mitarbeiter und damit auch Geld kostet."

„Wir lernen alle dazu"

Über die Rücknahme wird derzeit mit dem Kunden verhandelt. „Das ist nicht immer leicht, denn wir kennen die Verträge nicht, die unsere Kunden mit Daimler haben, und die daraus resultierenden finanziellen Spielräume", so Bakker. „Aber bei so einem Projekt lernen wir alle immer dazu."

Auch wir haben viel gelernt, als wir die Halle nach einem abschließenden Rundgang verlassen. Zum Beispiel, dass auch in einem scheinbar einfachen Projekt ganz viele Fallstricke lauern können und der Teufel wortwörtlich im Detail steckt.

Die Lieferanten laden ihre Ware ab, Schnellecke packt sie um und liefert sie ans Band - das klingt so leicht, als ob das jeder könnte. Unser Besuch in Düsseldorf hat uns gezeigt, wie recht doch Bertolt Brecht mit seinem Satz hatte: Es ist das Einfache, das schwer zu machen ist.

SCHNELLECKE 2019.1

SCHNELLECKE iX+

DIGITALE LOGISTIK FÜR DIE SMART SUPPLY CHAIN

Die Digitalisierung ist inzwischen zu einem wichtigen Wertschöpfungsfaktor geworden – auch in der Logistik. Allerdings belegen aktuelle Studien zwar, dass Logistikunternehmen inzwischen häufig Technologien wie Warehouse Management Software, Tablets oder Google Glass einsetzen, aber dies sind meist lokale Insellösungen. Ein übergreifendes Framework ist nur selten zu finden. Darum hat Schnellecke jetzt Schnellecke iX+ entwickelt.

Wir verstehen unter Digitalisierung mehr als nur eine Reihe von Einzelmaßnahmen zur Automatisierung von Prozessen“, betont Karsten Keil, Vice President IT bei Schnellecke. „Unser Ziel ist es, alle Prozesse in einer cloudbasierten, dynamischen und weitgehend selbstorganisierten IT-Architektur zusammenzufassen, die die Prozesse kontinuierlich selbst optimiert.“

Voraussetzung dafür, so Keil, sind zuverlässige Datenanalysen und Visualisierungen. Nur so lassen sich Materialflüsse in Echtzeit steuern und optimieren, Probleme identifizieren und lösen. Dabei werden Teile dieser Arbeit eigenständig von intelligenten Dingen übernommen, die über das Internet der Dinge (IoT – Internet of Things) miteinander kommunizieren.

„Viele Einzellösungen haben wir schon im Einsatz, von Google Glass über die Cloud bis zum IoT“, weiß Keil. „Aber bislang fehlte uns der übergreifende Rahmen. Mit Schnellecke iX+ stehen wir jetzt kurz davor, dieses Framework zu erschaffen, das viele Einzelmaßnahmen zu einem integrierten Ganzen verbindet.“ Das „i“ steht dabei für intelligent, das „X“ für Transparenz („X-Ray“) und das Pluszeichen für die nächste Stufe der Entwicklung.

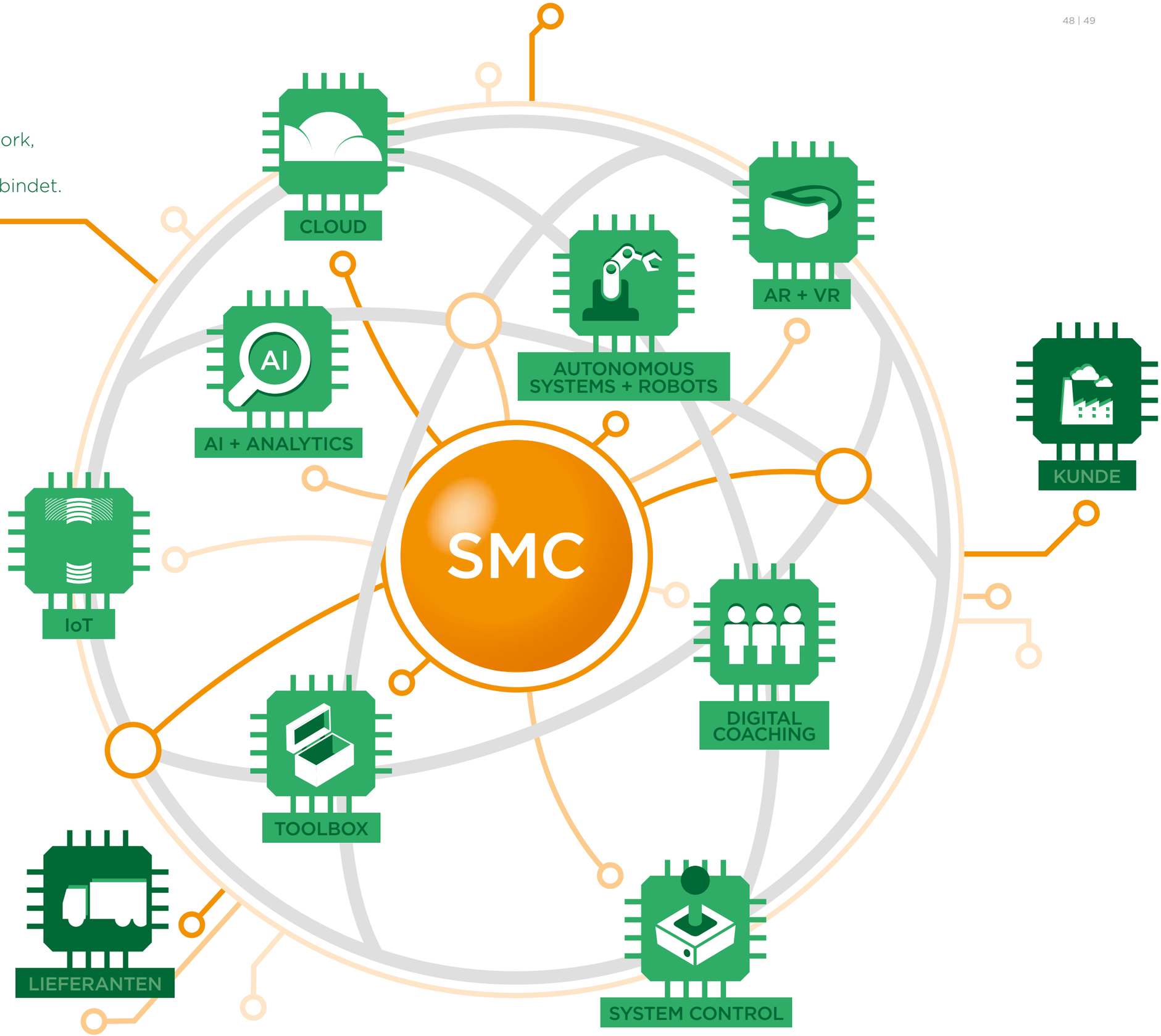
Architektur für eine neue Logistik

„In Zukunft wird es darum gehen, die Produktivität zu steigern und die Transparenz sowie Flexibilität entlang der Supply Chain zu gewährleisten. Die Integration und Vernetzung aller Systeme der Intralogistik bietet dafür noch erhebliche Potenziale“, sagt Dr, Abaid Goda, Geschäftsführer des Schnellecke Joint Ventures GS Fleetcontrol.

SCHNELLECKE 2019.1

SCHNELLECKE iX+

Schnellecke iX+ ist ein Framework, das viele Einzellösungen zu einem integrierten Ganzen verbindet.



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

IoT
Internet of Things

SMC
Schnellecke Mission Control

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

TOOLBOX
Verschiedene standardisierte Softwaretools

VR
Virtual Reality

SCHNELLECKE 2019.1

Schnellecke iX⁺ bildet den Rahmen für eine in Echtzeit vernetzte Logistik und steht für Transparenz, Sicherheit und Effizienz sowie für die Reduktion von Schaden- und Fehlerkosten. Damit bietet Schnellecke iX⁺ die bestmögliche Unterstützung für Operative und Administrative.
Die Basis dafür ist die vollständige Transparenz aller Ereignisse, die einen Prozess beeinflussen. Erst wenn man jederzeit weiß, was an welcher Stelle passiert oder passieren wird, kann das System oder derjenige, der es steuert, entsprechend und auch präventiv darauf reagieren.

Deshalb steht im Mittelpunkt des digitalen Lagers die Schnellecke Mission Control (SMC).

Welchen Weg genau geht ein Mitarbeitender beim Kommissionieren? Wann genau muss ein autonomes Zugfahrzeug den Routenzug abholen? Ist der Lkw des Lieferanten pünktlich, wenn draußen Glatteis ist? Welcher Behälter befindet sich gerade wo? Es ist eine Unmenge von Daten, die in Echtzeit erhoben werden müssen, um das Geschehen in der Werkshalle und darüber hinaus abzubilden.

Digitaler Zwilling

„Schnellecke Mission Control ist der digitale Zwilling der Welt im Lager und darüber hinaus, eine virtuelle Abbildung der Realität“, erklärt Sven Wosny, Geschäftsführer der Schnellecke Digital Innovation GmbH. „Hier werden alle Informationen aus dem Lager und den darin ablaufenden Prozessen zusammengeführt.“

Damit sind von Schnellecke entwickelte Pickinglösungen wie Google Glass oder xBand keine Insellösungen mehr, sondern Teil eines integrierten Ganzen. SMC ermöglicht die Visualisierung über Dashboards, um schnell beurteilen zu können, was im Lager passiert, um zeitkritische Ad-hoc-Maßnahmen ergreifen zu können.

Die dafür erforderlichen Daten werden beispielsweise durch Sensoren erhoben, die jederzeit den Standort eines Objekts, ob kleiner Behälter oder großer Container, den Zustand einer Anlage oder die Anzahl der Güter im Puffer melden. Diese Daten bilden die Grundlage für alle weiteren Schritte.

Der nächste Schritt: Schnellecke iX⁺ai

Parallel wird bei Schnellecke unter dem Arbeitstitel Schnellecke iX⁺ai auch die Anwendung von Künstlicher Intelligenz (KI) vorangetrieben, zum Beispiel für Echtzeit-Simulationen zur Vorhersage von kritischen Ereignissen.

Simulationsmodelle ermitteln Ergebnisse über das dynamische Verhalten eines Systems für vorgegebene Parameter. Durch den häufig nicht vollständig ersichtlichen Zusammenhang zwischen Ergebnisgrößen und Parametern eines Logistiksystems ist eine manuelle Optimierung schwierig oder nur für den betrachteten Anwendungsfall ohne Anspruch auf Allgemeingültigkeit möglich.

„Das Gebiet der Simulation erfährt mit dem digitalen Zwilling einen neuen Bedeutungsschub“, so Wosny. „Die fast deckungsgleiche digitale Repräsentation eines betrachteten Systems ermöglicht mit entsprechend umfassendem Dateninput das Anlernen, Weiterlernen und Umlernen von KI-gestützten Algorithmen bei Änderungen im Logistikumfeld. Nur so wird sich das Gesamtsystem zukünftig aktiv und schnell aus eigener Substanz an sprunghafte und unvorhersehbare Veränderungen in der Systemumwelt anpassen können.“

Materialfluss, der sich selbst steuert

Am Ende steht bei Schnellecke iX⁺ai die Vision eines Materialflusses, der sich selbstständig steuert und eine hohe Robustheit gegenüber Störungen und unvorhersehbaren Änderungen besitzt. Bis dahin wird aber noch einige Zeit vergehen, denn dafür müssen auch andere Stationen einer Supply Chain, also auch Kunden, Transporteure und Lieferanten in das System einbezogen werden.

Erste Teilerfolge wie beispielsweise das herstellerunabhängige Leitsteuerungssystem für FTS, TransportControl, gibt es bereits zu vermelden. „Allein durch den Einsatz von intelligenten Algorithmen und die Integration durch universelle Schnittstellen zu den Intralogistiksystemen werden die Prozesse effektiver und schlanker“, ist Goda überzeugt.

„Dabei muss nicht jeder das Rad neu erfinden“, betont Keil. „So wie TransportControl werden wir auch Schnellecke iX⁺ anderen Unternehmen zur Nutzung anbieten.“

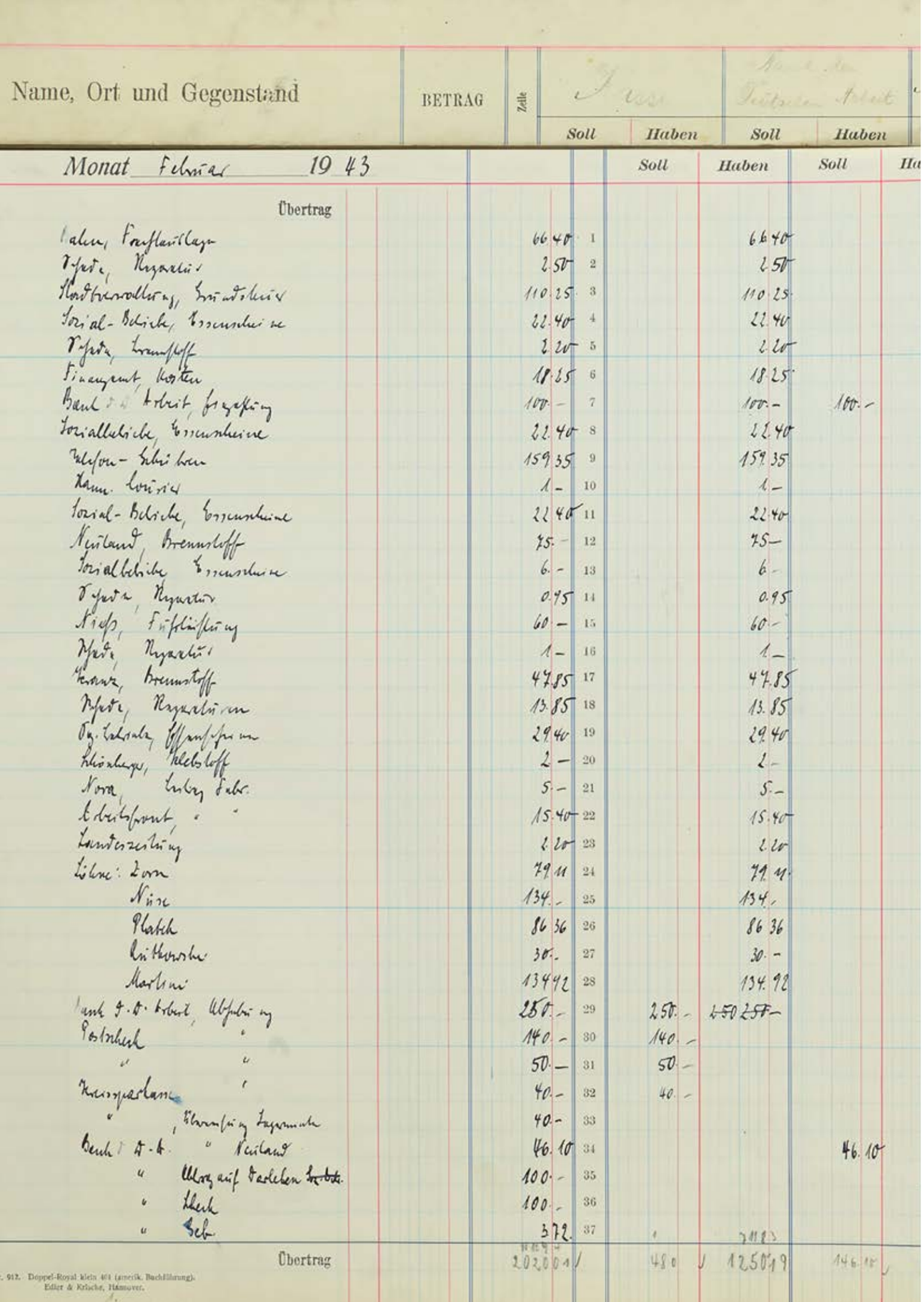
SAP Innovation Award für Schnellecke

Unter der Rekordzahl von 233 eingereichten Innovationen aus 37 Ländern und 25 Branchen hat die Schnellecke Group AG & Co. KG den diesjährigen SAP Innovation Award in der Kategorie Process Innovator gewonnen. Der Preis zeichnet Einzelpersonen und Unternehmen aus, die Plattformtechnologien von SAP einsetzen und diese nutzen, um Innovationen voranzutreiben und erfolgreich in der digitalen Wirtschaft zu agieren. Der SAP Innovation Award 2019 ist mit einer Spende von 20.800 US-Dollar von SAP an wohltätige Organisationen dotiert.

„Wir haben uns mit dem smarten IoT Behältertracking beworben, welches wir erfolgreich für unsere Kunden in Wolfsburg eingeführt haben“, sagt Schnellecke Vice President IT Karsten Keil. „Mit dieser Lösung sind wir in der Lage, ohne menschliches Zutun zu jedem Zeitpunkt eine verlässliche Aussage über Standort und Status der JIS-Behälter treffen zu können. So haben alle Beteiligten in der Lieferkette volle Transparenz in Echtzeit. Engpässe werden früh erkannt und es kann proaktiv agiert werden.“

Am 07.05.2019 fand in Orlando (Florida) die Verleihung des Awards statt. Stellvertretend für die gesamte IT nahmen Karsten Keil und Dr. Abaid Goda den Preis entgegen. In ihrer Dankesrede würdigten sie den kreativen Geist der Schnellecke Unternehmensgruppe und die möglichen Freiräume zur Entwicklung von innovativen Lösungen. Ganz besonderer Dank wurde dem IT Competence Center "IoT" unter der Leitung von Denis Wirries gezollt, das die technische Umsetzung dieser Idee verantwortet hatte.

SCHNELLECKE 2019.1



Name, Ort und Gegenstand | BETRAG | Zeile | Soll | Haben | Soll | Haben

Monat Februar 19 43

			Soll	Haben	Soll	Haben
Übertrag						
Lahn, Frachtanlage	66.40	1		66.40		
Pfeife, Reparatur	2.50	2		2.50		
Hochbauverwaltung, Grundstück	110.25	3		110.25		
Sozial-Beiträge, Versicherung	22.40	4		22.40		
Pfeife, Brennstoff	2.20	5		2.20		
Finanzamt, Kosten	18.25	6		18.25		
Bank f. d. Arbeit, Gutschrift	100.–	7		100.–		100.–
Sozialbeiträge, Versicherung	22.40	8		22.40		
Telefon-Gebühren	159.35	9		159.35		
Kam. Louise	1.–	10		1.–		
Sozial-Beiträge, Versicherung	22.40	11		22.40		
Neuland, Brennstoff	75.–	12		75.–		
Sozialbeiträge, Versicherung	6.–	13		6.–		
Pfeife, Reparatur	0.95	14		0.95		
Nido, Entflöhung	60.–	15		60.–		
Pfeife, Reparatur	1.–	16		1.–		
Kranz, Brennstoff	47.85	17		47.85		
Pfeife, Reparaturen	13.85	18		13.85		
Dg. Lehrlinge, Offenbach	29.40	19		29.40		
Kleinlage, Klebstoff	2.–	20		2.–		
Nova, Lieferung Fahr.	5.–	21		5.–		
Arbeitsfront, "	15.40	22		15.40		
Zeitungszeitung	2.20	23		2.20		
Löhne: Zorn	79.11	24		79.11		
Nürse	134.–	25		134.–		
Platsch	86.36	26		86.36		
Rittershofer	30.–	27		30.–		
Martini	134.92	28		134.92		
Bank f. d. Arbeit, Abführung	250.–	29	250.–	~~150~~ 250.–		
Postscheck "	140.–	30	140.–			
" "	50.–	31	50.–			
Kreissparkasse "	40.–	32	40.–			
" Überweisung Lagerraum	40.–	33				
Bank f. d. " Neuland	46.10	34				46.10
" Übertrag auf Darlehen Arbeit	100.–	35				
" Scheck	100.–	36				
" Sch.	372.–	37				
Übertrag	202001		480	125019		146.10

. 912. Doppel-Royal klein 461 (amerik. Buchführung).
Edler & Krische, Hannover.

ES BEGANN MIT EINEM PFERDEFUHRWERK

VOR 80 JAHREN WURDE SCHNELLECKE GEGRÜNDET

2019 begeht Schnellecke sein 80jähriges Firmenjubiläum. Was 1939 mit einem Pferdefuhrwerk begann, hat sich in dieser Zeit zu einem der führenden Automobillogistiker weltweit entwickelt. Ein kleiner Streifzug durch eine wechselvolle Geschichte.

Im Frühsommer des Jahres 1937 werden die Tagelöhner, die auf den Feldern des Grafen von der Schulenburg in Fallersleben arbeiten, durch ein Geräusch aufgeschreckt. Gegen die Sonne zeichnet sich ein kleines Flugzeug ab, das schnell näherkommt. Die Maschine kreist ein paar Mal über den Feldern und dreht dann ab.

Am Abend feilt Dr. Bodo Lafferentz, Leiter der Organisation "Kraft durch Freude", in seinem Berliner Büro an dem Bericht über den morgendlichen Flug. In knappen Worten legt er dar, warum das Gebiet bei Fallersleben seiner Meinung nach der ideale Standort für die Errichtung einer Stadt im Grünen ist. Hier soll ein Automobilwerk entstehen. Und zwar nicht irgendeins, sondern ein Werk für "Volkswagen", preiswerte Automobile für unter tausend Reichsmark, die für die breite Masse erschwinglich sein sollen.

Am 26. Mai 1938 erfolgt am Mittellandkanal bei Fallersleben die Grundsteinlegung für das Werk. Die politische Gemeinde „Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben“ wird offiziell am 1. Juli 1938 gegründet. Neben dem Werk soll eine Stadt für bis zu 90.000 Einwohner entstehen.

Albert Schnellecke kommt nach Wolfsburg

Natürlich bleibt im Umland nicht verborgen, was sich in Fallersleben tut. Auch der Braunschweiger Kaufmann Albert Schnellecke erkennt, welche Möglichkeiten sich dort bieten. Wo ein Werk und eine Ortschaft aus dem Boden gestampft werden, braucht man Material. Menschen benötigen Lebensmittel, und um neue Wohnungen und Bürogebäude zu beziehen, werden Umzugsunternehmen gebraucht.

Bereits 1938 siedelt Albert Schnellecke mit seiner frisch angetrauten Frau Margarete von Braunschweig in die "Stadt des KdF-Wagens" über. Mitte 1939 gründen sie dort das erste Speditionsgeschäft am Ort, die "Spedition Albert Schnellecke". Durch einen Vertrag mit der Reichsbahn wird das Unternehmen offiziell ein "bahnamtliches Rollfuhrunternehmen". Außerdem werden Möbeltransporte durchgeführt.

Schnell bekommt das junge Unternehmen die Folgen des Krieges zu spüren. Bei Kriegsbeginn wird der Fuhrpark bis auf die Pferde und landwirtschaftlichen Fuhrwerke eingezogen. In den Kriegsjahren bringt Margarete Schnellecke zwei Kinder zur Welt: 1942 die Tochter Annegret, 1944 den Sohn Rolf. Ihr Mann wird zwar für die Firma vom Wehrdienst freigestellt, jedoch zu Flakdiensten herangezogen.

Am 11. April 1945 rollen amerikanische Panzer in die Stadt des KdF-Wagens ein. Albert und Margarete Schnellecke stehen wirtschaftlich vor dem Nichts: Die Geschäftsräume sind geplündert worden, die Pferdegespanne weg. Dennoch machen die beiden sich an den Neuaufbau ihres Unternehmens. Als erste Fahrzeuge erwerben sie ein Dreirad-Tempo-Gefährt und einen Drei-Tonnen-Lastwagen, der mit Holzgas betrieben wird. Zwei Fahrer werden eingestellt. Doch der Neuaufbau wird 1949 jäh unterbrochen durch den Tod von Albert Schnellecke, der den Folgen einer Lungenentzündung erliegt.

Margarete Schnellecke übernimmt das Ruder

Nach dem Tod des Mannes übernimmt Margarete Schnellecke die Geschäfte der Firma, auch wenn sie weiß, wie schwer es als Frau sein wird, sich in dieser von Männern dominierten Branche zu behaupten. Zum Glück erklärt sich die Bahn bereit, weiterhin mit ihr zusammenzuarbeiten und stellt ihr einen Schuppen am Güterbahnhof zur Verfügung. Jeden Tag versucht sie dort, die Firma am Leben zu erhalten. "Die Räume waren nicht geheizt, und einmal am Tag durfte meine Mutter in den beheizten Warteraum der Bahn, um sich da aufzuwärmen", so Rolf Schnellecke.

Schon während der Schulzeit packt Rolf Schnellecke im Unternehmen mit an: "Ich belud die Lkws, fuhr nachmittags mit aus und lernte als Autodidakt, die alten Lkws zu reparieren. Oft genug lag ich abends und nachts unter einem Auto, um es für den nächsten Tag wieder flott zu kriegen." Der Junge bewegt sich schon früh ganz selbstverständlich unter den Fahrern, schreibt Frachtbriefe und Zollscheine, nimmt tagsüber Aufträge am Telefon entgegen und abends die Abrechnungen der Fahrer. Und er packt mit an, wenn es gilt, Möbel bis in die obersten Stockwerke zu tragen.

"Was wir damals machten – Bahnspedition und Möbeltransporte – davon konnte man nicht leben und nicht sterben", schildert Rolf Schnellecke jene Zeit. "Man brauchte Ellenbogen, um sich durchzuboxen. Das war nicht Sache meiner Mutter. Sie war immer anständig und gradlinig."

Mit dem Beginn der Bautätigkeit in Wolfsburg Anfang der fünfziger Jahre wächst das Auftragsvolumen und damit auch das Möbeltransportgeschäft. Versandhändler wie Quelle und Neckermann beauftragen die Spedition Schnellecke mit dem Ausfahren ihrer Waren. Für den 12.08.1960 verzeichnet ein Dokument den Fuhrpark des Unternehmens. Es sind vier Fahrzeuge: jeweils eine Pritsche von Ford, Opel und Hanomag sowie ein Hanomag Kastenwagen.

Einstieg in den Güterfernverkehr

In den sechziger Jahren baut die Familie ein eigenes Büro mit Lagerräumen. 1967 wird die M. Schnellecke KG gegründet und das Geschäft auf den Güternahverkehr ausgeweitet. 1966 hat Rolf Schnellecke bereits vor der IHK die Güterfernverkehrsprüfung abgelegt. Durch die Ausweitung der Fahrten auf ganz Deutschland können lukrativere Aufträge angenommen werden. Zunächst sind es Möbelverkehre, einige Jahre später kommt dann der Güterverkehr dazu.

Am 01.05.1968 gründet Rolf Schnellecke zu diesem Zweck die Rolf Schnellecke Internationale Spedition. Sie bleibt für viele Jahrzehnte die Muttergesellschaft des gesamten Konzerns.

Ein wichtiger Schritt für Schnellecke ist der Gewinn regelmäßiger Aufträge von Volkswagen. Einen wesentlichen Anteil daran hat Antonius Holling, den die Familie in den Kriegsjahren als jungen Vikar kennengelernt hatte. Er war ein sehr bekannter Mann; wer in Wolfsburg etwas werden wollte, musste am Sonntag in seine Messe gehen. Wie Heinrich Nordhoff, der Generaldirektor von Volkswagen, der streng katholisch war. Deshalb war auch immer die Hälfte seiner Abteilungsleiter da. Diesen Kontakt zu VW nutzt Holling zugunsten von Margarete Schnellecke. Erste Aufträge folgen. Einer der wichtigsten davon ist die Übernahme des Zwischenwerksverkehrs für VW zum neu gebauten Werk in Salzgitter ab 1968.

"Linienverkehr" nach Brüssel

Innerhalb Deutschlands gibt es für den Gütertransport feste Tarife. Das gilt aber nicht fürs Ausland. Da muss jede Spedition selbst kalkulieren. Da man bei Schnellecke mit dem knappen Kalkulieren viel Erfahrung hat, beschließt man den Einstieg ins internationale Geschäft.
1977 sucht VW ein Unternehmen für die Werksversorgung in Belgien. Schon nach kurzer Zeit fahren täglich vier oder fünf Schnellecke

SCHNELLECKE 2019.1

Lkws nach Brüssel, Ende der neunziger Jahre bereits täglich zehn bis zwölf Züge. In Folge dieses Auftrags wird in Brüssel auch die erste Auslandsniederlassung von Schnellecke gegründet.

Der Spanien-Coup

Dann übernimmt die Volkswagen AG in Spanien die Mehrheit von SEAT. Die spanischen Spediteure von SEAT, die aufgrund der weitaus günstigeren Löhne dort viel weniger Kosten haben, machen ein Angebot für den Deutschlandverkehr. Aber sie verlieren die Ausschreibung gegen Schnellecke.

Das Wolfsburger Unternehmen nutzt eine Schwäche der Spanier: Sie haben nur Sattelauflieger für siebzig Kubikmeter, was die Zahl der Fahrten und damit der Kosten erhöht. Aber bei Schnellecke weiß man: Volumen ist inzwischen wichtiger als Tonnage. Also bietet man VW den Transport in Großraum-Lkws mit jeweils hundert Kubikmeter Laderaum an – und schafft es so, die Spanier im Preis zu unterbieten.

Durch das Wachstum des Unternehmens, das inzwischen rund hundert Mitarbeiter beschäftigt, wird das alte Betriebsgebäude am Güterbahnhof zu klein. Die Stadt Wolfsburg bietet Schnellecke ein Areal im Ortsteil Sandkamp an. In einer Bauzeit von nur zehn Monaten entsteht hier 1984 eine völlig neue Speditionsanlage in unmittelbarer Nähe zum Volkswagenwerk.

In Sandkamp wächst das Unternehmen schnell weiter. Noch aber ist Schnellecke in erster Linie ein Transportunternehmen. Doch das soll sich bald ändern: durch ein historisches Ereignis, das kaum jemand voraussieht.

Die Mauer, die Deutschland so viele Jahre lang teilte, fällt.

ALBERT SCHNELLECKE

Der Vater von Albert Schnellecke war Hofmeister auf dem Klostergut Riddagshausen, das seit 1145 existiert. Friedrich Schnellecke zeugte zehn Kinder, von denen Albert einer der jüngeren Brüder war. Er wurde am 18.08.1902 geboren. Nach dem Schulbesuch absolvierte er eine Ausbildung als Speditionskaufmann und arbeitete eine Zeit lang in Berlin, bevor er nach Braunschweig zurückkehrte.

Bei einem Aufenthalt in Bad Harzburg lernte er 1938 seine zukünftige Frau Margarete eher zufällig im Zug kennen. Schnell wurde aus den beiden ein Paar. Gemeinsam zogen sie in die Stadt des KdF-Wagens und gründeten dort die Spedition Albert Schnellecke.

MARGARETE SCHNELLECKE

Margarete Schnellecke kam am 9. März 1905 als Jüngste von fünf Geschwistern in Gütersloh zur Welt. Die Mutter war Hausfrau, der Vater Schulleiter. Das Mädchen machte nach dem Mittelschulabschluss eine Ausbildung zur Wohlfahrtspflegerin und eine Krankenpflege-Ausbildung mit Abschlussexamen. Am Ende war sie graduierte Wohlfahrtspflegerin und arbeitete in der Gesundheits- und Jugendfürsorge in Westfalen. Später schloss sich ein Ausbildungsgang für Pädagogik an.

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 war sich stets ihrer Verantwortung bewusst: "Die Verantwortung für die vielen Menschen und ihre Familien, die durch mich ihr Geld verdienten, machte mir zu schaffen. Oft wachte ich nachts auf von diesem drückenden Gefühl der Verantwortlichkeit. Wir Selbstständigen müssen immer eine Nasenlänge voraus sein und können uns auf dem einmal Erreichten nicht ausruhen."

Ihren ersten Urlaub nahm Margarete Schnellecke, als der Sohn alt genug war, den Betrieb während ihrer Abwesenheit allein zu führen. Für ein ausgedehntes Privatleben blieb ihr kaum Zeit. Am gesellschaftlichen Leben in Wolfsburg nahm sie nur wenig teil.

Bis ins hohe Alter kam sie in die Firma, um die Post und die Zeitung durchzusehen. Anschließend machte sie einen Rundgang und begrüßte jeden. Bei den Geschäftsführern erkundigte sie sich nach den Geschäften. So war sie bis ins hohe Alter immer bestens informiert über alles.

Margarete Schnellecke starb nach der Vollendung ihres hundertsten Lebensjahres am 20. Dezember 2005 in Wolfsburg.

SCHNELLECKE 2019.1

Der Lindwurm

1985 setzt Schnellecke mit dem Umzug zum neuen Gelände ein Ausrufezeichen. Wie ein gewaltiger Lindwurm bewegen sich alle Lastzüge der Firma in einem kilometerlangen Konvoi nach Wolfsburg-Sandkamp.

SCHNELLECKE 2019.1

Impressum

Schnellecke 2019.1
Einblicke in die Schnellecke Group

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

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

Texte:
Gerd Ruebenstrunk, Schnellecke

Layout und Grafiken:
Pascal Frank

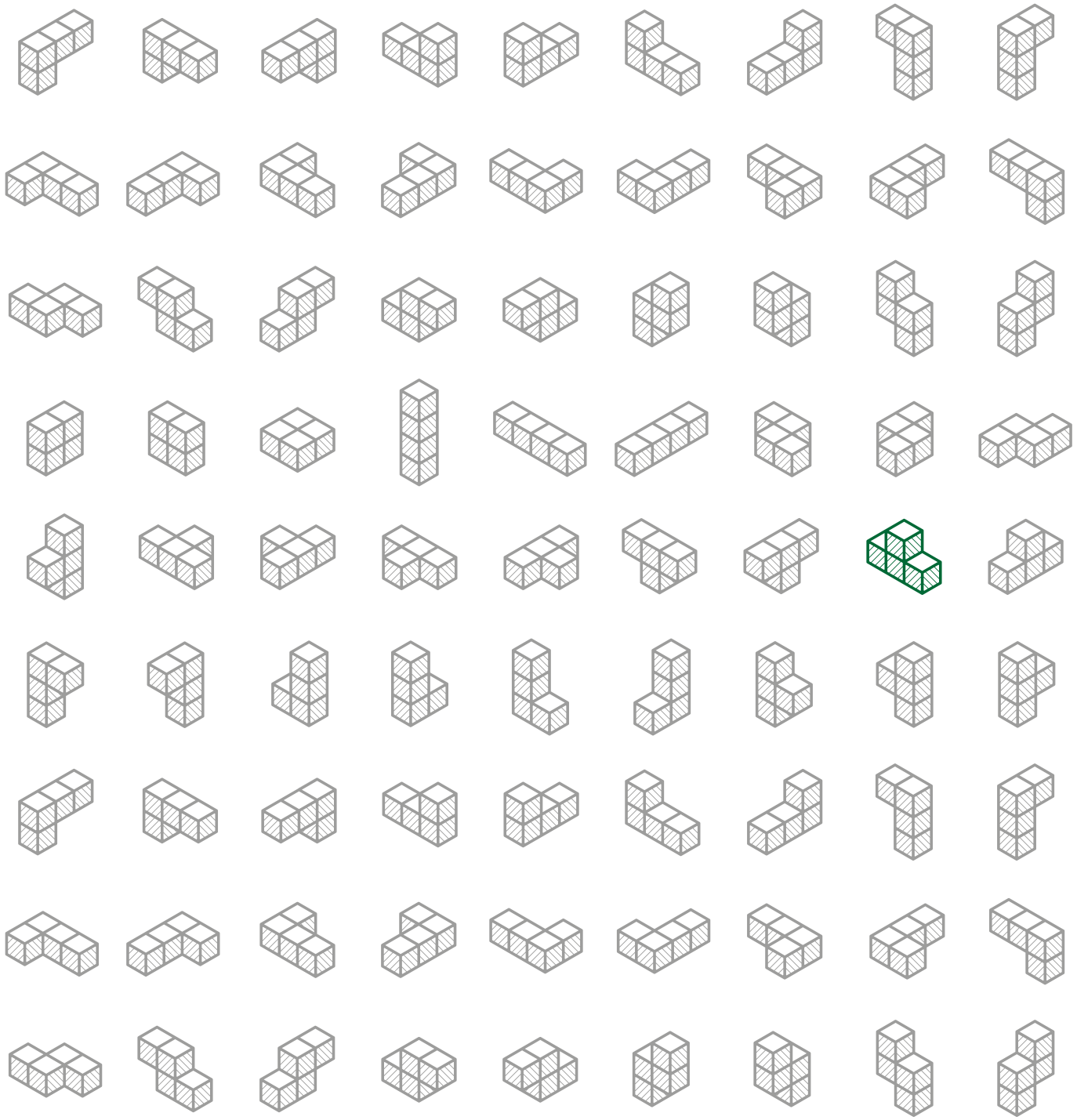
Fotos:
Schnellecke,
Titel: greyj (GettyImages)

Druck:
Wir machen Druck

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

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

Kontakt:
insight@schnellecke.com



SCHNELLECKE
LOGISTICS