

360° WOLFSBURG IM WANDEL



**So macht Volkswagen
den Standort Wolfsburg
fit für die Zukunft**

Großes
Interview:
Gunnar Kilian und
Wolfsburgs
Oberbürgermeister
(Seite 6)



**Blume und Schäfer:
Das sagen sie über Wolfsburg**
(Seiten 11 und 31)



**Zukunft der Mobilität:
Trinity – das Auto**
(Seite 28)



**Wolfsburgs Zukunft:
Das erwarten Beschäftigte**
(Seite 56)



BEEF CLUB
FIRE & SALT

A
AUTOSTADT

EINE NEUE FLAMME.

IM NEU ERÖFFNETEN BEEF CLUB FIRE & SALT ERLEBEN SIE
DAS ZUSAMMENSPIEL DER ELEMENTE FEUER UND SALZ.

Genießen Sie in besonderer Atmosphäre eine kulinarische Reise zum Ursprung des Geschmacks. Während heimisches Buchenholz für das richtige Grillaroma sorgt, entscheiden Sie selbst, welche Salzsorte Ihr Geschmackserlebnis abrunden darf. Freuen Sie sich auf unvergleichlichen Genuss im BEEF CLUB Fire & Salt in der Autostadt in Wolfsburg.

autostadt.de/restaurants

*Liebe Kolleginnen
und Kollegen,*



Gunnar Kilian



Daniela Cavallo

Volkswagen zündet die nächste Stufe in der größten Transformation unserer Unternehmensgeschichte. Wir treiben die Entwicklung zum softwarebasierten Mobilitätsanbieter nun noch konsequenter voran. Dieser Fortschritt wird besonders bei der Entwicklung unseres Stammwerks Wolfsburg deutlich. Hier schlägt das Volkswagen Herz – und das soll es auch in Zukunft. Daher ist es elementar, unseren Stammsitz nachhaltig weiterzuentwickeln.

Dieses 360° Magazin mit dem Titel „Wolfsburg im Wandel“ ist eine Bestandsaufnahme und Ausblick zugleich. Es zeigt, wie stark Volkswagen und die Stadt Wolfsburg miteinander verbunden sind. Denn: Volkswagen ist ohne Wolfsburg nicht denkbar – und Wolfsburg nicht ohne Volkswagen.

Die Zukunft der Fahrzeugentwicklung, der Wandel in der Produktion, Beschäftigung und Weiterbildung am Stammsitz und die Internationalität von Volkswagen – das alles prägt und verändert fortlaufend Gesellschaft und Kultur in Wolfsburg.

Doch wohin geht die gemeinsame Reise? Wie dynamisch und temporeich ist der Wandel wirklich? Und welche Aufgaben und Folgen ergeben sich zum Beispiel für Verkehrs- und Stadtentwicklung? Antworten finden sich hier in diesem Heft.

Mit dem Campus Sandkamp, der Einrüstung des Stammwerks für die E-Mobilität sowie der Entscheidung für das Projekt Trinity¹ in Wolfsburg-Warmenau haben Unternehmen und Betriebsrat bereits entscheidende Hebel gestellt, um die Produktivität und Attraktivität des Standorts Wolfsburg weiter zu steigern. So sichern wir langfristig Arbeitsplätze in Wolfsburg und der Region und schaffen Perspektiven für uns und unsere folgenden Generationen.

Der Campus Sandkamp ist das Kernelement der Transformation der Technischen Entwicklung. Wir werden Tausende Kolleginnen und Kollegen für die Aufgaben der E-Mobilität und Digitalisierung qualifizieren. Damit sorgen wir dafür, dass Wolfsburg das Zentrum der Entwicklung für Marke und Konzern bleibt. Alle diese Weichenstellungen sind die Grundlage dafür, dass die Transformation in Wolfsburg zum Vorbild für den gesamten Konzern werden kann.

Dafür werden wir auch die Arbeitgeberattraktivität weiter ausbauen. Wohlfühlen kann man sich bereits in Wolfsburg. Rund 125.000 Einwohner belegen das. Aber die Entwicklung der Stadt muss fortschreiten. Und wir sind uns sicher – und dafür treten wir ein: Wolfsburg als Wohn- und Arbeitsort kann noch attraktiver werden. Für uns alle, aber auch für unsere Zukunftstalente. Auf unserem Weg zum Techunternehmen brauchen wir sie ebenso wie unsere Kolleginnen und Kollegen, die bereits an Bord sind. Und gemeinsam wollen wir sie für Volkswagen und Wolfsburg begeistern. Wolfsburg hat schon viele Publikumsmagnete. Die Autostadt, das Phaeno oder die Volkswagen Arena sind nur wenige Beispiele. Nun gehen wir gemeinsam die nächsten Schritte.

Viel Spaß beim Lesen wünschen

Daniela Cavallo

Daniela Cavallo

Vorsitzende des Volkswagen Konzern- und Gesamtbetriebsrats

G. Kilian

Gunnar Kilian

Personalvorstand Marke Volkswagen Pkw und Mitglied des Konzernvorstands für die Geschäftsbereiche Personal und Truck & Bus

¹Projekt Trinity – Das Fahrzeug ist eine Studie.

Impressum 360° Magazin „Wolfsburg im Wandel“

Herausgeber
Interne Kommunikation
Konzern und Marke Volkswagen

Anschrift
Brieffach 1977, K-SE-I
38440 Wolfsburg
Telefon 05361 9-89634
Mail 360Grad@Volkswagen.de

V. i. S. d. P.
Jörg Lünsmann, Dirk Borth
Leitung Interne Kommunikation

Redaktion: Alexander Ott
(Projektleiter), Marc Rotermund,
Nadine Schäfer, Oliver Keppler, Anja
Steinmetz, Jesko Giessen, Kirsten
Beuscher, Dirk Schlinkert, Jennifer

Ehmling, Carolin Hampel, Viola
Petrasch, Matthias Schultz (Interne
Kommunikation), Claus-Peter Tiemann
(Konzern HR Strategie & Innovation),
Viola Richter (Volkswagen Group
Components), Michael Esders (Kom-
munikation TE Wolfsburg), Christian
Cauers (Kommunikation Volkswagen
Group Academy), Normen Zager

(HR Kommunikation), Laura Dehm,
Tina Zimmer, Stella Versteeg, Marc
Philipp Westphal Martinez (alle Kom-
munikation Werk Wolfsburg), Steffi
Badur (Kommunikation Produktion),
Birte Hensel (Wolfsburg AG)
Layout/Produktion: Dominique
Fritzsche (Volkswagen AG),
TERRITORY GmbH

Redaktionsschluss: 14.9.2022

Fotos/Illustrationen:
Volkswagen AG, Detlef Wecke,
Matthias Leitzke, Roland Hermstein,
Stadt Wolfsburg, Adobe Stock,
Autostadt

Druck: Dierichs Druck + Media, Kassel

Inhalt

03 Editorial

Interview: Gunnar Kilian und Wolfsburgs Oberbürgermeister

06 Wolfsburg gemeinsam noch attraktiver machen

Konzernchef über Wolfsburg

11 Oliver Blume: „Wichtig ist das Miteinander“

Wolfsburg in Zahlen

12 Zahlen und Daten zu Stadt und Werk

Wandel mit Strategie

14 So verändert die Digitalisierung von Fahrzeugen die Anläufe

Produktion

16 Produktion im Wandel: Wie Wolfsburg zum Vorreiter wird

18 Interview mit dem Wolfsburger Werkleiter Rainer Fessel

20 Wolfsburg: Eine Montagelinie, zwei Plattformen – ab 2023 kommen der ID.3 und der neue Tiguan

22 Standort Wolfsburg: Mehr als 700 Teamräume werden modernisiert

23 So fährt die Werklogistik in die Zukunft

Das Projekt Trinity²

24 Produktion: Ein neues Werk für Wolfsburg

28 Interview: Gjuki Tettenborn, Leiter der Baureihe G3, über die Funktionen des neuen Modells

30 Systems Engineering: Neue Formen der Zusammenarbeit in der Entwicklung

Markenchef im Interview

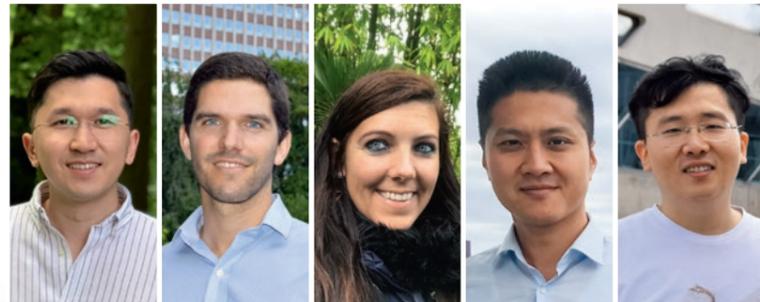
31 Thomas Schäfer: „In Wolfsburg schlägt das Herz der Marke“

Autos mit Tradition

32 Diese Modelle kommen aus Wolfsburg

80

Aus der Konzern-Welt entsendet: Etwa 240 Beschäftigte von Standorten aus aller Welt arbeiten in Wolfsburg.



Fahrzeugentwicklung

34 Campus Sandkamp: Hier wird die Zukunft von Volkswagen gestaltet

36 Die Technische Entwicklung: Schrittmacher der Transformation

Nachhaltigkeit

38 Energiemanagement und Umweltschutz: Interview mit Katy Scheffler

Stadtentwicklung

42 Unterwegs mit dem Stadtstrategen Marcel Hilbig

46 Hier ist überall Volkswagen: Eine Karte verrät, wo der Konzern im Stadtgebiet verortet ist

48 Steimker Gärten: Reallabor für E-Mobilität

50 Die Internationale Zuliefererbörse in Zeiten des Umbruchs

Verkehrsentwicklung

52 Zehn Jahre TaskForce Verkehr (TFV)

54 Für den Mobilitätsmix: Thomas Krause (Wolfsburg AG) und Betriebsrat Jürgen Hildebrandt im Interview

34

Kurze Entscheidungswege und Fokus auf Software, Funktionen und Systeme: Mit dem Campus Sandkamp entsteht in Wolfsburg eines der modernsten Entwicklungszentren der Welt.



Quelle: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen

24

Trinity – ein neues Werk für Wolfsburg: In unmittelbarer Nähe zum Stammwerk baut Volkswagen eine neue Fabrik.

Stimmen von Beschäftigten

56 Wolfsburg 2037: So sehen Kolleginnen und Kollegen die Zukunft von Stadt und Standort

Beschäftigung und Weiterbildung

60 degreed: Moderne Weiterbildung aus Wolfsburg

61 Ausbildungsberufe für morgen

62 Transformation in der Praxis

63 Open-Space-Büro mit besonderem Highlight

64 ATZ: Wertvolles Mittel der Transformation

65 Interview: Talente für Wolfsburg

66 Personalarbeit auf einem neuen Level

67 Culture & Change Factory: Andere Wege gehen

68 Ralph Linde im Interview: Der Bildungsstandort Wolfsburg

69 IT-Experten made in Wolfsburg: Absolventen der Fakultät 73 berichten



68

Im Interview: Ralph Linde, Leiter Volkswagen Group Academy, über den Bildungsstandort Wolfsburg.

Autostadt

70 Den Wandel bei Volkswagen sichtbar machen

Historie

72 Vom Käfer zum Golf: Als Wolfsburg damals die Wende schaffte

74 Halle 54: Fortschritt mit Grenzen

75 Jens Heinrich trifft Heinrich Heidersberger: Wolfsburg-Fotos gestern und heute

Wolfsburg international

80 Aus der Konzern-Welt: Entsendet nach Wolfsburg

20

Der neue Tiguan und der ID.3: Ab 2023 werden beide Modelle auf einer Linie gefertigt.



¹ID.3: Strom Kraftstoffverbrauch kombiniert 13,7–12,9 kWh/100 km, Strom CO₂ Emissionen kombiniert 0 g/km; Effizienzklasse A+++ | ²Projekt Trinity – das Fahrzeug ist eine Studie.



Volkswagen und die Stadt

Wolfsburg gemeinsam noch attraktiver machen

Im Interview sprechen Konzernvorstand Gunnar Kilian, Wolfsburgs Oberbürgermeister Dennis Weilmann und seine Amtsvorgänger Klaus Mohrs und Rolf Schnellecke über Erfahrungen, Ziele und Wünsche für eine gute Stadtentwicklung.

INTERVIEW

Volkswagen hat den Weg in Richtung Transformation längst beschritten. Was bedeutet das für die Stadt Wolfsburg? Konzernvorstand Gunnar Kilian, Oberbürgermeister Dennis Weilmann und seine Amtsvorgänger Klaus Mohrs und Rolf Schnellecke sprechen darüber im Interview.

Herr Kilian, Volkswagen verändert sich rasant. Was bedeutet das für die Stadt und die Stadtentwicklung in Wolfsburg?

Kilian: Erfolgreich bleibt nur, wer sich weiterentwickelt und Transformation als Daueraufgabe annimmt. Wolfsburg ist für uns das Zentrum dieser Transformation: Jedes Elektroauto mit dem Volkswagen Logo ist hier in Wolfsburg bis zur Serienreife entwickelt worden. Und wenn im nächsten Jahr die Teilfertigung des ID.3² startet, dann ist der Wandel direkt in der Produktion angekommen. Auch die Pläne für den Campus Sandkamp und das Trinity³-Werk in Wolfsburg-Warmenau belegen: Wir entwickeln unseren Stammsitz nachhaltig weiter und machen ihn noch bedeutender. Wir sichern damit Wettbewerbsfähigkeit und Arbeitsplätze. Und wenn wir Wolfsburg ins Zentrum der Mobilität sowie der industriellen Entwicklung und Fertigung stellen, dann verbessern wir die Attraktivität und Perspektiven der Stadt.

Was bedeutet das für die Zusammenarbeit zwischen Unternehmen und Stadt?

Kilian: Die Entwicklung bei Volkswagen ist stark mit der Stadtentwicklung verknüpft. Deswegen ist eine intensive und gute Zusammenarbeit wichtig. Wir setzen auf Innovation „made in Wolfsburg“ und auf eine Stadt, in der wir gerne arbeiten und leben. In Wolfsburg soll auch in Zukunft das Herz von Volkswagen schlagen und mit Blick auf das Jahr 2030 erwarte ich eine in jeder Dimension gewachsene Stadt.

Herr Weilmann, im Jahr 2038 ist die Stadt 100 Jahre alt. Welche Vision haben Sie für Stadt und Volkswagen?

Weilmann: Wolfsburg wird in den nächsten zehn Jahren nicht wiederzuerkennen sein. Es wird sich viel verändern und ich bitte das ausdrücklich als Chance für Wolfsburg zu



Klaus Mohrs, von 2012 bis 2021 Oberbürgermeister der Stadt Wolfsburg. Beim gemeinsamen Fototermin in der Autostadt konnte er leider nicht vor Ort sein, für das Interview war er aber am Telefon.

begreifen. In der Quartiersentwicklung, in der Innenstadt, beim Thema Bauen und Wohnen generell oder in der Lebensqualität – überall wollen und werden wir die nächsten Schritte machen. Dafür werde ich mich als Oberbürgermeister mit aller Kraft einsetzen. Natürlich drücken wir alle die Daumen, dass ab 2026 zunächst der Trinity ein großer Erfolg wird und auch die Arbeitsplätze in der Region gesichert werden. Volkswagen hat in den vergangenen Jahren bei der Entwicklung der E-Mobilität hohe Innovationskraft gezeigt und ich zweifle nicht daran, dass sich das auch bis 2038 fortsetzt. Und dann feiern wir alle in Wolfsburg einen tollen 100. Stadtgeburtstag.

Wie verläuft denn aus Ihrer Sicht als Oberbürgermeister die Zusammenarbeit mit Volkswagen?

Weilmann: Die Zusammenarbeit war schon immer sehr eng und vertrauensvoll. Und wie in jeder guten Partnerschaft ist es wichtig, dass sich der eine auf den anderen verlassen kann. Das heißt nicht, dass man nicht auch mal anderer Meinung sein kann, eben wie in einer guten Partnerschaft auch (lacht). Aber wir haben so viele gemeinsame und erfolgreiche Projekte und Bezugspunkte, da kann man zu Recht stolz drauf sein. Ich denke, in kaum einer deutschen Kommune ist die Beziehung zwischen dem größten Arbeitgeber und der Stadt so innig wie in Wolfsburg. Aus meiner Sicht ist die Zusammenarbeit durch das Trinity-Projekt noch mal intensiver geworden, was Austausch und Kooperation angeht – übrigens nicht nur was Verwaltung und VW-Werksplanung betrifft, sondern auch bei Politik, Stadtgesellschaft und Führungsebene. →

GUNNAR KILIAN

Seit 2018 ist Gunnar Kilian Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG für den Geschäftsbereich „Personal“. Im Konzernvorstand verantwortet er seit 2020 zudem den Geschäftsbereich „Truck & Bus“. Darüber hinaus hat er verschiedene Aufsichtsratsmandate inne – etwa bei der Wolfsburg AG und der Autostadt GmbH. Kilian wurde am 31. Januar 1975 in Westerland/Sylt geboren, wuchs in der Region Wolfsburg auf und fühlt sich ihr sehr verbunden.

„Eine attraktive Stadt ist für die Gewinnung neuer Talente elementar.“

Gunnar Kilian, Konzernvorstand

„Die Zusammenarbeit zwischen Stadt und Volkswagen ist noch mal intensiver geworden.“

Dennis Weilmann, Oberbürgermeister Stadt Wolfsburg

DENNIS WEILMANN

Der Jurist arbeitete zunächst als Büroleiter des damaligen Oberbürgermeisters Rolf Schnellecke. Später war er Führungskraft und Stadtrat unter Nachfolger Klaus Mohrs. Seit verganginem September ist er nun selbst Oberbürgermeister seiner Heimatstadt, in der er am 1. Mai 1975 geboren wurde.

Herr Mohrs, Herr Schnellecke, welche Erfahrungen haben Sie während Ihrer Amtszeiten gemacht?

Schnellecke: Wichtig war, dass wir gemeinsam aus dieser Zeit der Mutlosigkeit der 1990er-Jahre herausgekommen sind. Der Automobilindustrie ging es damals schlecht, die Arbeitslosigkeit war hoch, weitere Arbeitsplätze in großer Gefahr. Ich erinnere da nur an die Viertagewoche. Gut war, dass die damaligen Entscheidungsträger verstanden haben, dass der Erfolg von Volkswagen auch mit der Stadt zusammenhängt. Das war nicht überall so, denken Sie nur an Detroit, Mutterstadt von drei US-amerikanischen Automobilherstellern, die sich bis heute nicht vollständig aus ihrer Depression der 1990er-Jahre erholt hat.

Mohrs: Besonders positiv für mich war, dass die handelnden Personen bei Volkswagen immer akzeptiert haben, dass politische Entscheidungen aufseiten der Stadt liegen. Die persönlichen Kontakte waren immer gut – ob mit Gunnar Kilian oder Bernd Osterloh und später Daniela Cavallo. Exzellent lief die Zusammenarbeit im Bereich Gesundheitswesen. Auch der gehört für mich zu einer Stadtentwicklung dazu. Ich erinnere da gerne noch mal an den Beginn der Coronapandemie, als uns Gunnar Kilian und sein Team zum Beispiel Schürzen zum Schutz für medizinisches Personal bereitgestellt und wir gemeinsam Testmöglichkeiten aufgebaut haben. Was in der Zusammenarbeit manchmal nicht so glattlief: Einige Entscheidungen hätten vielleicht etwas schneller getroffen werden können.

PROF. ROLF SCHNELLECKE

Prof. Rolf Schnellecke wurde am 12. September 1944 in Wolfsburg geboren. In seiner Heimatstadt wirkte der CDU-Politiker ab 1995 als Oberstadtdirektor und von 2001 bis 2011 als Oberbürgermeister. Bis heute ist er Aufsichtsratschef und Gesellschafter des Unternehmens Schnellecke Logistics.

„Volkswagen und die Stadt bilden eine Schicksalsgemeinschaft, die nicht getrennt werden kann.“

Rolf Schnellecke, Oberbürgermeister a. D.

Dennis Weilmann (links), amtierender Oberbürgermeister der Stadt Wolfsburg, diskutiert die nächsten Schritte der Stadtentwicklung gemeinsam mit Konzernvorstand Gunnar Kilian (Mitte) und seinem Vorgänger Rolf Schnellecke.



Herr Kilian, wo kann Volkswagen noch nachlegen und welche Wünsche haben Sie an die Stadt?

Kilian: Die Zusammenarbeit mit der Stadt Wolfsburg ist sehr gut, der Draht zu Dennis Weilmann eng. Wir verfolgen das gleiche Ziel. Daher wünsche ich mir, dass unser gemeinsames Tempo weiter so hoch und intensiv bleibt. Unser Ziel muss es sein, Wolfsburg als Stadt weiter zu beleben. Volkswagen wird seinen Beitrag für eine attraktivere Innenstadt leisten. Übrigens auch am Nordkopf, der ja seit geraumer Zeit im öffentlichen Fokus steht. Ich bin überzeugt, dass sich hier enorme Chancen für Volkswagen und Wolfsburg bieten.

Was bedeutet Standortentwicklung eigentlich für die Arbeitgeberattraktivität?

Kilian: Beide gehen Hand in Hand. Je besser sich ein Standort entwickelt, desto mehr steigert das die Attraktivität und zieht Talente an. Und das ist wichtig. Denn die Welt des Automobilbaus ändert sich. Wir brauchen heute ganz andere Talente – zum Beispiel aus der Softwarebranche. Für diese und andere junge Fachkräfte ist eine attraktive Stadt ungemein wichtig. Wolfsburg hat zwar schon viel zu bieten,

aber im Wettbewerb um die besten Köpfe ist es wichtig, dass wir uns von anderen Großstädten abheben. Eine schnelle digitale und verkehrstechnisch ausgereifte sowie städtebaulich durchdachte Infrastruktur nimmt einen immer höheren Stellenwert ein. Wenn wir eines Tages voraus sein wollen, müssen Volkswagen und die Stadt hier gemeinsam dynamisch voranschreiten.

Herr Weilmann, wenn Sie sich heute etwas von Volkswagen wünschen dürften, was wäre das?

Weilmann: Wenn ich jetzt angesichts der Haushaltslage einfach nur die Worte „hohe Gewerbesteuererinnahmen“ sage, dann klingt das ein bisschen komisch (lacht). Nein, natürlich ließen sich dann mehr städtische Projekte einfacher umsetzen, so ehrlich muss man sein. Aber die Beziehung zwischen der Stadt und Volkswagen ist ja viel mehr als nur finanzieller Natur. Wünschen würde ich mir, dass sich die vertrauensvolle Zusammenarbeit fortsetzt und man weiter einander zuhört, um die gegenseitigen Belange zu verstehen und gemeinsam den Wirtschafts- und Lebensstandort Wolfsburg weiterzuentwickeln. Davon profitieren am Ende alle.

Stimmt es, dass die wirtschaftliche Abhängigkeit der Stadt heute geringer ist als früher?

Weilmann: Volkswagen ist und bleibt natürlich ein entscheidender wirtschaftlicher Faktor, nicht nur für Wolfsburg, sondern für die gesamte Region. Auf den Punkt gesagt: Geht es Volkswagen gut, dann geht es auch

unserer Stadt gut. Vieles, was wir anpacken, ist aber ohnehin ein Gemeinschaftsprojekt: Wenn ich zum Beispiel an die Entwicklung von Innenstadt und Nordkopf denke, ist klar, dass das nicht nur eine städtische Aufgabe ist. Hier übernimmt Volkswagen Verantwortung und gibt immer wieder gute Impulse. Aber wir haben

in Wolfsburg über Jahre dafür gesorgt, weitere Wirtschaftszweige zu stärken, etwa im Handel oder durch Gewerbeansiedlung. Das werden wir auch in der Zukunft weiter vorantreiben.

Welche Rolle hat Volkswagen für Wolfsburg über den reinen Wirtschaftsfaktor hinaus?

Weilmann: Natürlich hat Volkswagen einen hohen Einfluss auf die Identität der Stadt. Gerade was die Begriffe Tradition und Identifikation angeht, ist die Geschichte von Volkswagen und Wolfsburg untrennbar miteinander verknüpft. Wolfsburg hat natürlich nicht zuletzt internationale Bekanntheit, weil hier der Weltkonzernsitz von Volkswagen ist. Man darf aber auch nicht vergessen, dass unsere Stadtgeschichte noch viel weiter zurückreicht. Da reden wir von 1.000 Jahren historischer Entwicklung und über die gewachsene Identität in den Orts- und Stadtteilen. Ich denke, das ergänzt sich sehr gut.

Mohrs: Volkswagen ist ja der mit Abstand größte Arbeitgeber der Stadt. Ohne die Steuern wäre vieles nicht möglich. VW macht ja auch darüber hinaus viel für Wolfsburg. Die Stadt lebt im Pulsschlag des Konzerns. Schließlich gibt es eine große Schnittmenge an Einwohnern, die bei Volkswagen arbeiten. Demzufolge profitieren viele Beschäftigte von der Stadtentwicklung.

Schnellecke: Entscheidend ist natürlich die Wirtschaftsmacht von Volkswagen. Dennoch war es immer mein Ziel, eine große Diversität in der Wolfsburger Wirtschaft zu ermöglichen. →

Herr Schnellecke, in Ihrer Amtszeit gab es große Veränderungen in Wolfsburg. Ob City-Galerie, AutoUni, BadeLand, Volkswagen Arena, Phaeno, MobileLifeCampus, Outlet-center oder Neue Schule – all das ist zwischen 2001 und 2010 entstanden.

Schnellecke: Der Ursprung lag in der genannten großen Krise der 1990er-Jahre. Als damaliger Stadtdirektor war mir klar, dass etwas passieren muss. Dafür brauchten wir einen Schulterchluss mit Volkswagen. Zum Glück haben die damals handelnden Personen erkannt, dass wir die Zukunftsentwicklung mit Investitionen gemeinsam angehen müssen. Wir wussten: Volkswagen und die Stadt Wolfsburg bilden eine Schicksalsgemeinschaft, die nicht getrennt werden kann. Deshalb bin ich noch heute froh, dass die Zusammenarbeit funktioniert hat, der Schlüssel war gegenseitiges Vertrauen. Weitere Folgen daraus waren übrigens die Gründung der Wolfsburg AG und die Entscheidung für das Gewerbegebiet in Warmenau, in dem schon bald das Trinity¹-Werk entstehen wird. Rückblickend war es eine erfolgreiche Zeit, in der wir vieles angeschoben haben.

KLAUS MOHRS

Von 2012 bis 2021 war Klaus Mohrs Oberbürgermeister der Stadt Wolfsburg. Zuvor war er unter anderem 13 Jahre lang als Stadtrat bzw. Erster Stadtrat und seit 2001 auch als stellvertretender Oberbürgermeister tätig. Der SPD-Politiker wurde am 27. Juni 1952 in Mönchengladbach geboren und lebt seit 1980 in Wolfsburg.

„Die Stadt Wolfsburg ist ja nicht der Befehlsempfänger von Volkswagen.“

Klaus Mohrs, Oberbürgermeister a. D.

Herr Mohrs, was sind Ihre prägendsten Erinnerungen an Ihre Zusammenarbeit mit Volkswagen?

Mohrs: Gleich zu Beginn meiner Amtszeit gab es Gespräche mit einem Team um Martin Winterkorn. Wir haben uns verständigt, gemeinsam zwei riesengroßen Herausforderungen entgegenzuwirken: der Verkehrsproblematik und der Wohnungsnot. Beide Seiten wussten, dass wir die Themen nur zusammen lösen könnten. Also haben wir gemeinsam mit der Wolfsburg AG die Taskforce Verkehr eingerichtet, die einiges bewirkt hat. Ähnlich war es bei den Wohnungen: Es gab einen Mangel an Miet- und Eigentumswohnungen. Gerade in der Zusammenarbeit mit der Volkswagen Immobilien GmbH konnten wir vieles auf den Weg bringen.

Welche Empfehlung würden Sie für die Zukunft abgeben?

Mohrs: Frühe Gespräche miteinander sind enorm wichtig. Je früher die Stadt Wünsche von Volkswagen kennt, desto besser kann sie planen.

Schnellecke: Nur so viel: Ich denke, dass die Stadt Wolfsburg einen weiteren Impuls nötig hat. Dabei kann Volkswagen entscheidend helfen. Ich persönlich vertraue darauf, dass die Verantwortlichen ein gutes Verhältnis zueinander haben und gemeinsam Weichen für die Zukunft stellen. •



In der Autostadt sprechen Dennis Weilmann, Gunnar Kilian und Rolf Schnellecke (v.l.) über gemeinsame Ziele und Wünsche für Wolfsburg.

„Wichtig ist das Miteinander“

Oliver Blume ist ein Teamplayer – und Wolfsburg ein Heimspiel für den neuen Vorstandsvorsitzenden von Volkswagen. Der 54-jährige stammt aus der Region. Und obwohl er schon viel herumgekommen ist in seinen mittlerweile 28 Jahren im Konzern, ist er ihr immer treu verbunden geblieben. „Es gibt nur eine Heimat“, sagt Blume.



Neuer CEO: Oliver Blume, Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG

Wirklich weg war er ohnehin nie. Den Kontakt zu Familie, Freunden und Weggefährten hat er nie abreißen lassen. Und seit er 2018 in den Konzernvorstand berufen wurde und dort die Verantwortung für die Produktion übernahm, war er regelmäßig im Werk. Vorstands- und Aufsichtsratssitzungen, Strategie-, Finanz- und Techniktage, Marken- und Werkstermine, dazu unzählige Gespräche: „Ich kenne viele Kolleginnen und Kollegen persönlich, habe hier ein großes Netzwerk“, sagt Blume.

Die Nähe zu den Menschen und das Miteinander sind ihm wichtig. Sein Credo: Wer erfolgreich sein und auch bleiben will, muss als Mannschaft agieren. „Wichtig ist das Miteinander“, betont Blume. „Wenn alle zusammenhalten und sich für ein Ziel starkmachen, können wir gemeinsam alles erreichen.“

Der neue CEO, im Fußball einst als Libero auf Bezirksebene aktiv, ist immer noch ein begeisterter Sportler. Aus dem Sport hat er auch seinen Führungsstil übertragen: „Sie können sich das wie eine Sportmannschaft vorstellen, und ich sehe mich dabei als Spielertrainer.“ Die Leitplanken gebe er vor, aber er lasse jedem den Spielraum, sich zu entfalten. Immer in Chancen denken, auf Erfolgen aufbauen, aus Niederlagen lernen,

„Volkswagen ist tief verwurzelt in der Stadt Wolfsburg und in der Region. Das wird auch immer so bleiben. Hier am Stammsitz haben wir große Pläne und werden weiter Geschichte schreiben.“

Oliver Blume, Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG



OLIVER BLUME

Der gebürtige Braunschweiger Oliver Blume trat 1994 in den Volkswagen Konzern ein und war seitdem in führenden Funktionen der Marken Audi, Seat, Volkswagen und Porsche tätig. Seit 2015 ist er Vorstandsvorsitzender bei Porsche und seit 2018 Mitglied des Konzernvorstands.

so will Blume seine Mannschaft sehen – und so hält er es auch selbst. „Wichtig sind mir Wertschätzung und Zusammenhalt. Darüber entsteht eine positive Dynamik. Und gute Führung ist immer der Schlüssel zum Erfolg.“

Volkswagen habe eine hoch qualifizierte Mannschaft. Der Konzernvorstand habe strategisch und technologisch einen guten Job gemacht, betont Blume. „Ich bin überzeugt: Der Elektromobilität gehört die Zukunft.“ Entscheidend sind für ihn dabei attraktive Produkte. Darüber entstehe wirtschaftlicher Erfolg. Und der sichere Arbeitsplätze. Um Volkswagen einen klaren Fokus zu geben, hat Blume einen Zehn-Punkte-Plan entwickelt. Finanzielle Robustheit steht ebenso darauf wie das Weiterentwickeln der Produkte, Software und Technologien, Regionen wie China und Nordamerika oder die Themen Nachhaltigkeit und Kapitalmarkt.

Auch hier sieht Blume die Sache sportlich: „Das sind die Bälle, die am Ende des Jahres im Tor liegen müssen“, sagt er. „Denn mit Toren gewinnt man Spiele.“ •



Wolfsburg in Zahlen

Die Stadt

125.087 Einwohner

40,3 % davon haben eine *Zuwanderungsgeschichte.*

5,8 % der Stadtfläche sind *Industrie- und Gewerbefläche.*

6.018 registrierte Hunde leben hier.

In **2021** gab es an **186** Tagen Regen oder Schnee.

Die Stadtgrenzen erinnern, von oben gesehen, an eine **Herzform.**

Verkehr & Mobilität

Durchschnittlich kommen **76.839**

Pendler an einem Arbeitstag nach Wolfsburg.



Es gibt **123.003** zugelassene Pkw.



Ca. **35.000** Parkplätze befinden sich rund um das Werk.

4 interne Buslinien fahren

35 Haltestellen an.

E-Ladepunkte: **1.000** öffentliche und **758** auf dem Werksgelände und den Mitarbeiter-Parkplätzen.

Ca. **4.000** Wallboxen sind in Privathaushalten installiert.

Der VfL Wolfsburg



2009: Die Männer werden zum 1. Mal in der Vereinsgeschichte **deutscher Meister.**



Herausragend in der deutschen Fußballgeschichte: **2015** stellte der Verein mit dem Männer- und Frauenteam **zeitgleich zwei DFB-Pokalsieger.**

Rekord: Das Team der Frauen mit bisher **7 deutschen Meistertiteln** und **9 DFB-Pokalsiegen.**

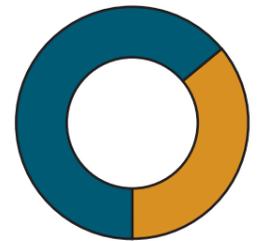
Grizzlys Wolfsburg



Die Eishockey-Mannschaft ist **4-mal deutscher Vizemeister** und **1-mal Pokalsieger.**

Stadtpolitik

Der Stadtrat hat **47 Sitze,** **16** davon halten Frauen.



Volkswagen Wolfsburg



62.144 Beschäftigte

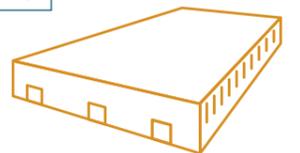
240 Impats aus **19** Ländern arbeiten hier aktuell.

650 Hektar Gesamtfläche hat das Stammwerk.

47.152.000 produzierte Fahrzeuge seit 1945 bis Mitte 2022

DAS WERK

Trinity²



Volkswagen investiert rund **2 Mrd. €** in den Bau der neuen Fabrik.

2026 soll die Produktion in der neuen Fabrik **beginnen.**

„Trinity ist ein echtes Leuchtturmprojekt für die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Wolfsburg und für die Marke Volkswagen. Er wird unseren Kunden ein ganz neues Erlebnis bieten. Ab 2026 wird er eines der ersten Fahrzeuge sein, das auf Basis der konzernweiten Fahrzeugplattform SSP in einer neuen Fabrik vom Band rollt. So können wir Elektroautos und neue Technologien in großer Stückzahl zu wirtschaftlichen Preisen herstellen. Beim Projekt Trinity werden wir zudem die Produktionszeiten deutlich reduzieren und die Arbeitsbedingungen noch weiter verbessern.“

Michael Liebert, Markenstrategie Accelerate



„Mit dem Projekt Trinity vereinen wir das erste Mal die Stärken der Strategie NEW AUTO und ihrer markenübergreifenden Plattformen am Standort Wolfsburg: Die Fahrzeugplattform ‚Scalable Systems Platform‘ (SSP) setzt neue technologische Maßstäbe, die E3-2.0-Softwareplattform von CARIAD macht autonomes Fahren im Konzern möglich und die leistungsstarke PowerCo-Einheitszelle für unsere Elektroautos kombiniert große Reichweiten und schnelles Laden. Das ist ‚mobility for generations to come‘ – made in Wolfsburg.“

Markus Massmann, Konzernstrategie NEW AUTO



UNTERNEHMENSSTRATEGIE:

Deswegen ist Trinity so wichtig für Marke und Konzern

Vom autonomen Fahren bis zur Produktion:
Das neue Modell vereint wichtige Meilensteine in einem Auto.



Markenstrategie

Volkswagen entwickelt sich vom reinen Autohersteller zum softwareorientierten Mobilitätsanbieter. Das ist ein Ziel der Markenstrategie „Accelerate“. Datenbasierte Geschäftsmodelle, die Software-Integration ins Fahrzeug und der Aufbau eines umfassenden digitalen Ökosystems werden zu Volkswagen Kernkompetenzen. Die Ambition von Volkswagen ist, das vollautonome Fahren bis 2030 den Kunden im Volumensegment zu attraktiven Preisen anbieten zu können. Das heißt: Heute erzielt das Unternehmen seinen Umsatz überwiegend aus Verkauf und Leasing von Autos. In Zukunft wird der Umsatz durch digitale Dienste am stärksten wachsen.

Hinzu kommt: Volkswagen macht weiterhin Tempo bei seiner Elektro-Offensive. Ziel ist die vollständige Elektrifizierung der Neuwagenflotte. Bis 2030 sollen mindestens 70 Prozent des Volkswagen Absatzes in Europa reine E-Autos sein, in Nordamerika und China mindestens 50 Prozent. 2030 plant die Marke in Europa bis zu eine Million E-Autos im Jahr auszuliefern. Dazu entwickelt Volkswagen nicht nur die Fahrzeuge, sondern rüstet viele der globalen Produktionsstandorte auf Elektromobilität um und investiert in neue Produktionstechnologien. In Wolfsburg baut das Unternehmen eine ganz neue Fabrik für das neue Elektrofahrzeug-Projekt „Trinity“ – das künftige Aushängeschild der Marke.



Konzernstrategie

Die Mobilitätswelt verändert sich bis zum Jahr 2030 fundamental: E-Antriebe und voll vernetzte, autonom fahrende Transportmittel bestimmen dann unsere Fortbewegung. Mit der Konzernstrategie „NEW AUTO – Mobility for Generations to Come“ treibt der Volkswagen Konzern diese Transformation voran und beschleunigt seine Neuausrichtung vom Fahrzeughersteller zum Techunternehmen. Starke Marken und das Kernprodukt Automobil werden auch künftig die zentrale Rolle für die individuelle Mobilität spielen. Gleichzeitig ändern sich das Auto und das zugrunde liegende Geschäftsmodell des Volkswagen Konzerns grundlegend. Die Einnahmequellen werden sich bis zum Jahr 2030 schrittweise

verschieben: von konventionellen Verbrennern hin zu emissionsfreien Elektroautos und vom Fahrzeugverkauf hin zu Software und Mobilitätsdiensten, bei denen die Schlüsseltechnologie „autonomes Fahren“ eine besondere Rolle spielt. Mit einer erwarteten Verdopplung der globalen Umsätze für Mobilität bis 2030 sind die Aussichten vielversprechend. Volkswagen wird diese Potenziale über seine Marken und auf der Grundlage von vier Technologieplattformen vor allem in Europa, den USA und China heben. Die vier Plattformen im Bereich Mechatronics, Software, Battery & Charging und Mobility Solutions werden so zum Werttreiber des Konzerns. Sie ermöglichen Skaleneffekte und Synergien zwischen den Marken und stehen auch anderen Unternehmen offen.

Produktion im Wandel: Wie Wolfsburg zum Vorreiter wird

Volkswagen treibt die Neuausrichtung seiner Werke voran. Mit Trinity¹ und dem Umbau des Stammwerks wird der Umstieg auf die Plattform SSP in der Fertigung als Erstes am Standort Wolfsburg eingeleitet.

Aktuell werden am Standort Verbrenner- und Hybridmodelle wie der Golf gebaut. Mit dem ID.3 und Trinity wird Wolfsburg in den nächsten Jahren aber zum Vorreiter der Transformation.

Im Jahr 2019 startete Volkswagen seine E-Offensive in Zwickau. Der Standort wurde zum größten und leistungsfähigsten E-Auto-Werk Europas. In diesem Jahr nehmen die Werke Emden und Chattanooga die Serienfertigung

des ID.4 im weltweiten Produktionsnetzwerk auf. Und Wolfsburg? Mit dem ID.3² startet das Stammwerk nächstes Jahr in die elektrische Zukunft. Und mit dem Projekt Trinity wird in der Heimat von Volkswagen ab 2026 die Produktion revolutioniert – mit dem Bau einer neuen Fabrik bei Warmenau für rund zwei Milliarden Euro. Geplant auf der grünen Wiese und mit den Ideen aus den besten Autofabriken der Welt.

Christian Vollmer, Produktions- und Logistikvorstand von Volkswagen: „Dieser Weg ist prägend für die nächsten 12 bis 15 Jahre. Es geht um die Zukunft der ganzen Region und eine Transformationsreise für die ganze Automobilindustrie.“



Christian Vollmer,
Produktions- und Logistikvorstand
der Marke Volkswagen

Wolfsburg setzt neue Maßstäbe

Der Standort Wolfsburg übernimmt bei der Transformation von Volkswagen eine Vorreiterrolle und setzt mit dem Stammwerk, dem Projekt Trinity sowie dem Campus Sandkamp neue Maßstäbe.

Vollmer: „Mit der ersten Transformationsphase von der Plattform MQB auf MEB, sprich von Verbrenner- auf Elektrofahrzeuge, haben wir bereits in Zwickau bewiesen, dass wir uns schnell und erfolgreich verändern können. In Wolfsburg gehen wir noch einen Schritt weiter und transformieren in Warmenau als Erstes in der Marke direkt vom Verbrenner zur zweiten BEV-Generation auf der Plattform SSP.“

Warum SSP? Mit der SSP (Scalable Systems Platform) wird die Komplexität schrittweise sinken. Modelle aller Marken und Segmente können künftig auf der SSP gebaut werden. Um bei diesem Aufbau die

Kompetenzen zu bündeln, wurden etwa 800 Millionen Euro für den Campus Sandkamp investiert. Vom Design zum Konzept bis hin zur Entwicklung werden die Fachbereiche in einem frühen Status zusammenarbeiten. Und das nah an und mit der Produktion.

Das Trinity-Modell, das künftig das erste Fahrzeug von Volkswagen auf der Plattform SSP ist, wird gleichzeitig mit dem Werk in Wolfsburg-Warmenau neuer Leitstern von Marke und Produktion. „Die Trinity-Integration in das komplexe Stammwerk war nach mehrfacher Prüfung nicht wirtschaftlich umsetzbar“, sagt Vollmer. „Denn die Strukturen sind über Jahre gewachsen und verwoben wie auf einem Spaghetti-Teller. Den Schritt zu wagen, ein komplett neues Werk zu bauen, brauchte Weitsicht, Mut und einen großen Sprung. Und das zusammen mit einem kreativen, hoch motivierten Team. Ich bin stolz, dass wir das gemeinsam so entschieden haben.“

Werkleiter Rainer Fessel: „In den kommenden Jahren ist es unsere Aufgabe, die Teams zu qualifizieren, für die neuen Aufgaben zu begeistern und fit zu machen. Der erste große Meilenstein der Transformation ist daher der ID.3, der im Stammwerk die Elektromobilität einläutet.“ Die Produktion werde bereits Ende nächsten Jahres starten, sagt Fessel und ergänzt: „Und auch auf den neuen Tiguan – unser Volumenmodell – freuen wir uns ganz besonders.“



Rainer Fessel,
Werkleiter Standort Wolfsburg

Das langfristige Ziel ist dann natürlich, ein weiteres Fahrzeug im Stammwerk auf einem SSP-Segment zu bauen. Doch zuallererst braucht es dafür vor allem Veränderungen der Werkstrukturen. Die Transformationsreise am Stammsitz Wolfsburg ist das größte

Erneuerungsprogramm in der Geschichte des Unternehmens und funktioniert nur mit vereinten Kräften. Die neue Fabrik in Wolfsburg-Warmenau grenzt daher unmittelbar ans Stammwerk. Dadurch werden bestehende Strukturen und die neue Fabrikeinheit eng verzahnt und Synergieeffekte genutzt.“ Auch Christian Vollmer blickt nach vorn: „Trinity wird künftig die Blaupause für unsere weltweiten Volkswagen Standorte, an denen

neue Fahrzeuge auf der SSP-Plattform gebaut werden: für den Wirtschaftsstandort Deutschland und die internationale Marke ein wichtiger Schritt, sich mit einer neuen Art der Automobilproduktion und Zusammenarbeit zukunfts- und wettbewerbsfähig aufzustellen.“

Wolfsburgs Werkleiter Rainer Fessel:

„Transformation ist vor allem Kopfsache“

Verbrenner, Elektrofahrzeuge und das erste Level-4-fähige autonome Fahrzeug: Beim rasanten Wandel von Volkswagen spielt das Stammwerk Wolfsburg künftig eine Schlüsselrolle. Was das konkret bedeutet, erklärt der Wolfsburger Werkleiter Rainer Fessel im Interview:

Corona, Halbleiter-Engpässe und der Krieg in der Ukraine, der ganze Lieferketten lahmlegt. Was ist aktuell das große Thema für die Beschäftigten im Werk?

Natürlich bewegen uns all diese Themen. Aber aktuell ist es auch wichtig, dass wir nach vorne schauen – auf die größte Transformation bei Volkswagen hier in Wolfsburg. Das ist eine tolle Chance. Eines der größten Automobilwerke der Welt verändert sich wie noch nie zuvor. Wir können hier gemeinsam Geschichte schreiben. Denn unser gesamtes Umfeld wandelt sich: In Wolfsburg-Warmenau entsteht eine neue Fertigungsstätte. Sie wird Vorbild für den gesamten Konzern und natürlich für unser Stammwerk sein. Gleichzeitig wird die bestehende Fertigung in den nächsten Jahren umgebaut. Das Ziel: die Transformation von Verbrennern auf E-Mobilität voranzutreiben.

Was sind aus Ihrer Sicht die Meilensteine der Transformation?

Die Transformation des Standorts hin zur Elektromobilität beginnt mit der Teilproduktion des ID.3¹ im kommenden Jahr. In 2024 folgt die Vollproduktion. Danach gilt es, die Kolleginnen und Kollegen auf das Projekt Trinity² vorzubereiten und sie zu qualifizieren. Wir rechnen damit, dass bis 2030 das Volumen von Verbrennerfahr-



Interview: Rainer Fessel im Gespräch

zeugen abnimmt. Das ermöglicht uns, die vorhandenen Produktionslinien von vier auf zwei zu bündeln. Nach dem Produktionsstart in Warmenau konzentrieren wir uns auf die Integration der weiteren SSP-Segmente innerhalb der vorhandenen Werksstrukturen.

Das klingt nach einer gemeinsamen Transformation. Trinity und das Stammwerk?

Das ist es auch. In zehn bis zwölf Jahren müssen wir die gemeinsame Standorttransformation erfolgreich umgesetzt haben. Wichtig ist: Die Fertigung Wolfsburg-Warmenau ist fester Bestandteil des Stammwerks. Wir werden hier

Synergien schaffen. Daher rufen wir gerade ein Transformationshaus ins Leben, das die Themen des Werks Wolfsburg-Warmenau und die des Stammwerks zusammenführt und die gemeinsame Transformation vorantreibt.

Was bedeutet das beschlossene Ende des Verbrenners für die Kolleginnen und Kollegen des Stammwerks?

Ein sehr wichtiger Punkt, den Sie da ansprechen. Im kommenden Jahr findet ebenfalls der Anlauf des neuen Tiguan statt. Der Tiguan ist neben dem Golf eines unserer beliebtesten Volumenmodelle, den wir in einer sehr hohen Stückzahl produzieren. Die Nachfrage ist also immer noch da. Für den Erfolg des Standorts sind unsere Verbrenner weiterhin unabdingbar. Wieso? Sie finanzieren die gesamte Transformation hier in Wolfsburg. Sie werden uns noch lange begleiten. In ungefähr zehn Jahren werden wir die Produktion komplett auf E-Mobilität umgestellt haben.

Was bedeutet für Sie Transformation?

Transformation ist vor allem Kopfsache. Es geht darum, die Kolleginnen und Kollegen zu begeistern, sie zu motivieren und sie auch selbst gestalten zu lassen. Dafür müssen wir transparent kommunizieren und dem Team Orientierung

„Die Fertigung Wolfsburg-Warmenau ist fester Bestandteil des Stammwerks. Wir werden hier Synergien schaffen.“

geben. Ebenso ist eine neue Führungs- und Zusammenbaukultur für mich elementar. Gemeinsam mit Hans Reitz, erfolgreicher Unternehmer und Visionär, der bereits den Transformationsprozess in der Komponente erfolgreich begleitet hat, stellen wir unter dem Motto „Gesunde Führung“ gerade ein Pilotprojekt auf die Beine. Hier gab es bereits diverse Interviews mit Montagewerkern, Meistern und Managern mit dem Schwerpunkt, was sie gerne verändern möchten.

Die Transformation ist also in vollem Gange?

Natürlich. Ich bin sicher: Die Transformation wird gelingen. Denn der Erfolg des Werks ist nicht nur ausschlaggebend für Volkswagen, sondern auch für die Region und die Beschäftigten. Daher gibt es für uns nur eine Richtung: mit voller Energie nach vorne. •



Werkleiter Rainer Fessel in der Wolfsburger Fertigung.

Beschäftigte des Karosseriebaus bereiten den Produktionsstart des neuen Tiguan vor.



Eine Montagelinie, zwei Plattformen:

2023 startet die Fertigung von ID.3¹ und neuem Tiguan

Der neue Tiguan, das Top-SUV-Modell, und der ID.3, das Elektromodell, läuten 2023 ein besonderes Jahr in der Wolfsburger Fahrzeugfertigung ein: Das MQB- und das MEB-Modell werden gemeinsam auf einer Montagelinie produziert. Damit wird Wolfsburg zum ersten Werk der Marke Volkswagen, das verschiedene Baukastensysteme auf einer Linie fertigt.



Der ID.3 und der neue Tiguan werden auf der Montagelinie 1 produziert.

Die Vorbereitungen für den neuen Tiguan und den ID.3 laufen schon jetzt auf Hochtouren, denn beide Fahrzeuge haben mit nur wenig Abstand zueinander im zweiten Halbjahr nächsten Jahres Produktionsstart.

Fertigungsleiter Nico Brandenburg berichtet über den aktuellen Stand: „Wir haben bereits mit der Fertigung der ersten Vorserienfahrzeuge des neuen Tiguan begonnen. Vorserien sind Fahrzeuge, die vor dem Verkaufsstart für interne Zwecke gefertigt werden, damit die Produktion von Anfang an erfolgreich startet. Beim ID.3 passiert das erst deutlich später, weil wir hier zunächst mit einer Teilfertigung starten. Das ganze Team freut sich bereits auf die beiden neuen Wolfsburger Modelle.“

Den Anfang macht der neue Tiguan, der ein neues Bedienkonzept und Fahrwerk erhält. Der beliebte Verbrenner finanziert mit einer Stückzahl von mehr als 1.000 Fahrzeugen pro Tag die Transformation des Standorts Wolfsburg.

Wenige Wochen nach dem Anlauf des SUV läuft der ID.3 an. Das Elektromodell erhält eine Produktaufwertung und gibt den Startschuss für die Produktion von MEB-Fahrzeugen in Wolfsburg. Zunächst wird der ID.3 in einer Teilfertigung, sprich in Karosseriebau und Montage, gefertigt. 2024 wird das Elektromodell im vollen Umfang in Wolfsburg produziert.

Nico Brandenburg: „Auf uns wartet noch viel Arbeit. Vor allem die komplette Demontage und der Neuaufbau der Montagelinie werden herausfordernd.“



Nico Brandenburg, Fertigungsleiter

Gemeinsam mit der Planung müssen wir eine komplett neue Linie innerhalb von zehn Wochen aufbauen. Der Umbau ist vor allem wichtig, weil wir den ID.3 einrüsten und sowohl Verbrenner als auch E-Fahrzeug auf einer Linie fertigen.“ Neben

Umbauarbeiten ist es ebenso wichtig, die Kolleginnen und Kollegen zu qualifizieren: „Damit der Produktionsstart des ID.3 erfolgreich wird, braucht es auch ein Qualifizierungsprogramm für die Beschäftigten. Der Austausch mit dem Standort Zwickau, der als erstes Volkswagen Werk zum Produktionsstandort für Elektrofahrzeuge in Deutschland umgebaut wurde, ist für uns besonders wichtig“, so Brandenburg.

Der ID.3 erweitert die Produktionsvielfalt in Wolfsburg, die 2026 durch die SSP-Plattform ergänzt wird: Denn die drei Baukastensysteme MQB, MEB und SSP werden dann an nur einem Standort gefertigt und Wolfsburg wird damit zur Blaupause für alle Werke der Konzernmarken weltweit. •



Die neue Standardküche im Teamraum

Standort Wolfsburg: Mehr als 700 Teamräume werden modernisiert

Dafür erhält Wolfsburg 13,5 Millionen Euro aus dem Modernisierungsfonds.

Mehr als 700 Teamräume gibt es am Standort Wolfsburg inklusive der Technischen Entwicklung. Für die Modernisierung der ersten Teamräume sind allein für das laufende Jahr 3,5 Millionen Euro aus dem Modernisierungsfonds vorgesehen. Der Fonds fördert Maßnahmen, die die Arbeitgeberattraktivität steigern und die Arbeitsumgebung verbessern. Ziel ist es, alle Teamräume auf einen einheitlichen und modernen Standard zu setzen. Bei der Umsetzung wurden die Kolleginnen und Kollegen und ihre Wünsche von Anfang an mit einbezogen.

Rolli für Material. Die Räume erhalten außerdem einen großen 65-Zoll-Bildschirm. Die Teeküche wird offen sein und eine Mikrowelle enthalten. Wasserspender sorgen für warmes oder gekühltes Wasser. Abschließbare Fächer pro Schicht bedeuten mehr Sicherheit.



Werkleiter Rainer Fessel:
„Die Modernisierung ist elementarer Bestandteil der Arbeitsattraktivität und geht Hand in Hand mit den nächsten Schritten der Transformation hier am Standort Wolfsburg.“



Gesamtbetriebsratsvorsitzende Daniela Cavallo:
„Die umfassende Sanierung der Teamräume ist genau das Beispiel, das wir beim Modernisierungsfonds im Sinn hatten: Maßnahmen, von denen unsere Beschäftigten schnell und ganz direkt profitieren.“



Jörg Müller (oben) und Steffen Klingenberg vom Facility-Management erklären:
„Dabei gab es einige Anregungen, die wir vorher nicht wahrgenommen hatten. Zum Beispiel wünschten sich viele Beschäftigte für die Nacht- und Spätschicht dimmbares Licht, um die Schichtarbeit etwas angenehmer zu machen. Das haben wir in den Standardkatalog mit aufgenommen.“



Die neuen Teamräume werden klimatisiert sein und über neues Mobiliar verfügen. Der Arbeitsplatz des Teamsprechers beinhaltet dann beispielsweise einen höhenverstellbaren Schreibtisch, einen Bürostuhl und einen

Der Arbeitsplatz eines Teamsprechers soll zukünftig über eine bessere Ausstattung verfügen.



So fährt die Werklogistik in die Zukunft

Im Pilotprojekt „FernWagen“ war der teleoperierte Lkw auf dem Werksgelände mehrere Wochen lang im Einsatz.



Wesentliche Teile der Logistik-Wertschöpfungskette lassen sich mittels Teleoperations-technik rentabel und sicher automatisieren. Das zeigt ein Pilotprojekt im Werk Wolfsburg.

Kann ein Teleoperator einen Lkw genauso gut steuern wie ein Fahrer, der im Lkw sitzt? Ja, sagt die Werklogistik Wolfsburg, nachdem sie den Einsatz eines teleoperierten Lkw auf dem Werksgelände in Wolfsburg jetzt mehrere Wochen lang getestet hat. Gesteuert und kontrolliert wurde das elektrisch betriebene Fahrzeug, das mit modernster Technologie ausgestattet ist, dabei aus einem Büro heraus – nicht wie sonst üblich von einem Fahrer, der in dem Lkw sitzt.

Welche Vorteile das hat, erklärt Projektleiter Tobias Röhrich von der Werklogistik.
„Bei rein internen Transporten auf unserem Werksgelände sind die Standzeiten der Lkw im



Vergleich zum Fernverkehr relativ hoch. Grund hierfür ist, dass die Fahrer oft warten müssen. Mit einem ferngesteuerten Lkw können wir die Arbeitszeit eines Fahrers effizienter nutzen: Während der eine Lkw steht, steuert der Teleoperator einen anderen Lkw von einem Wartepplatz bis zu dem Ort, an dem er be- oder entladen wird.“

Ein weiterer Vorteil: Dem bestehenden Engpass bei Lkw-Fahrern kann damit begegnet werden. Während des Pilotprojekts hat das teleoperierte Fahrzeug auf zwei Routen sowohl leere Behälter als auch fertige Komponententeile transportiert



Thomas Schäfer, CEO der Marke Volkswagen, testete beim Standortsymposium Ende Mai die Fernsteuerung des Projekts „FernWagen“.



und dabei unter anderem die belebte Mittelstraße des Stammwerks befahren. Umgesetzt wurde das Projekt von der Werklogistik, initiiert und gefördert hat es die Konzernlogistik. Christian Mommertz von der Konzernlogistik sagt:
„Unser Ziel ist es, neue Ansätze, Ideen und Innovationen im Konzern nutzbar zu machen. Wir freuen uns, dass wir das Münchner Unternehmen Fernride als Partner gewinnen und diese neuartige Technik am Standort Wolfsburg testen konnten – dem komplexesten Werk im Konzern. Die Ergebnisse des Pilotprojekts stimmen uns zuversichtlich, dass Serieneinsätze nicht nur hier in Wolfsburg, sondern in vielen Werken des Volkswagen Konzerns möglich sind.“

Ein neues Werk für Wolfsburg

In unmittelbarer Nähe zum Stammwerk baut Volkswagen eine neue Fabrik, in der ab 2026 das erste Modell auf Basis der SSP-Plattform vom Band laufen soll. Doch warum ist die Wahl auf diesen Standort gefallen? Und wie werden die Fertigungsabläufe aussehen?



„Im neuen Werk gestalten wir die Produktion von morgen. Der Schlüssel dazu: weniger Bauteile, mehr Automatisierung und neue Logistikkonzepte.“

Christian Vollmer, Produktions- und Logistikvorstand der Marke Volkswagen

Die Nähe zum Stammwerk ist entscheidend

Zwischen Stammwerk und neuer Fabrik-einheit bei Warmenau werden etwas über 1.000 Meter liegen. Durch diese Nähe entstehen erhebliche Synergieeffekte, die durch eine sogenannte Verbindungstrasse genutzt werden sollen. Geplant ist, dass über diese Trasse Züge und Lkw einen Großteil der Logistik ins neue Werk liefern, fertig produzierte Fahrzeuge können wiederum aus Warmenau ins Stammwerk abtransportiert werden. Auch die Versorgungsleitungen für die neue Fabrik verlaufen hierüber. So kann bereits bestehende Infrastruktur wie Kraftwerke, Kläranlagen und Stellflächen auch für das neue Werk genutzt werden. Der große Vorteil: Es entstehen keine Doppelstrukturen. Dadurch kann das neue Werk bei Warmenau auf deutlich kleinerer Fläche errichtet werden.



LGLN
Quelle: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen

Bürger und Beschäftigte werden früh abgeholt

Das neue Werk soll mit größtmöglicher Transparenz für die Anwohnerinnen und Anwohner der umliegenden Ortschaften entstehen. Volkswagen und die Stadt Wolfsburg haben sich daher zum Ziel gesetzt, früh und kontinuierlich über den Planungsstand zu informieren. In verschiedenen Formaten hatten Bürger und Beschäftigte bereits die Gelegenheit, ihre Fragen zu stellen und Änderungen anzuregen. Auch in weitere Verfahrens- und Planungsschritte der nächsten Wochen und Monate soll die Öffentlichkeit in Dialogveranstaltungen und anderen Formaten einbezogen werden.

Kurze Wege im neuen Werk

In der neuen Fabrik werden Karosseriebau, Lackiererei und Montage dicht beieinander liegen. Dadurch entstehen kurze Wege bei optimierter Außenfläche für die direkte logistische Anbindung. Zwischen den Hallen ist ein Zentralgebäude mit Büroflächen geplant, in dem sich Beschäftigte aus dem direkten und indirekten Bereich treffen und begegnen werden. Auch das verkürzt die Wege und reduziert den Flächenverbrauch maßgeblich.



„Trinity' gehört zum Stammwerk. Unsere Aufgabe ist es, die Kolleginnen und Kollegen, die künftig in Warmenau arbeiten werden, zu qualifizieren und die Transformation erfolgreich umzusetzen.“

Rainer Fessel, Werkleiter Standort Wolfsburg



„Im neuen Werk werden wir die Fertigungsprozesse revolutionieren und zum Vorbild für weitere Volkswagen Werke machen – Warmenau wird Vorreiter der SSP.“

Sebastian Schmickartz, Projektleiter der neuen Fabrik

Ein neues Werk für **Wolfsburg**

Nachhaltige Produktion

Das neue Werk bei Warmenau soll hohe Standards für Umwelt- und Lärmschutz einhalten und bilanziell CO₂-neutral produzieren. Geplant wird daher zum Beispiel mit Fotovoltaikanlagen auf den Hallendächern. Die Lackiererei hat das Ziel, die energieeffizienteste auf der Welt zu sein. Wasser, Lösemittel, Energie oder CO₂ werden durch Innovationen wie den füllerlosen Lackierprozess oder eine elektrische Trocknerheizung auf ein Minimum reduziert. Auch der Wasserverbrauch pro produziertem Fahrzeug soll im neuen Werk im Vergleich zur herkömmlichen Produktion deutlich reduziert werden.

Automatisiertes Fahren bereits in der Fabrik

Die Software der Autos soll künftig nicht erst vom Kunden genutzt werden, sondern bereits im Werk. Geplant ist zum Beispiel, die Zeiten zur Inbetriebnahme durch Softwareeinspielung „over the air“ deutlich zu verkürzen. Automatisiertes Fahren kommt bereits in der Produktionshalle zur Anwendung. Die fertigen Fahrzeuge könnten künftig automatisiert vom Werk Warmenau über das Verbindungsbauwerk ins Stammwerk fahren, um dort für den weiteren Transport verladen zu werden.



„Mit Trinity demonstrieren wir, wie Transformation gelingt. Die Fabrik von morgen bedingt aber auch, Personal- und Weiterbildungskonzepte auf die Zukunft auszurichten. Dazu sind wir als Betriebsrat in enger Abstimmung mit dem Unternehmen.“

Daniela Cavallo, Gesamt- und Konzernbetriebsratsvorsitzende

So könnte die Fabrik aussehen: Das neue Werk bei Warmenau befindet sich aktuell allerdings noch in der frühen Planungsphase. Die hier gezeigten Bilder sind daher eine Vision.

Die Bedeutung für Volkswagen und Stadt

Die Fabrik ist einer der zentralen Bausteine des größten Erneuerungsprogramms in der Geschichte des Volkswagen Stammsitzes. Und generell eines der größten Industrieprojekte der vergangenen Jahre. Volkswagen investiert zwei Milliarden Euro in den Bau des neuen Werks. Damit soll nachhaltig die Wettbewerbsfähigkeit des Stammwerkes gesichert und der Belegschaft eine Langzeitperspektive gegeben werden.

Neues Logistikkonzept

Im Werk bei Warmenau wird Volkswagen das Logistikkonzept verschlanken und die Logistik räumlich direkt an die Produktion andocken. In der Montagehalle ist außen zum Beispiel eine sternförmige Lkw-Anbindung geplant. So können Bauteile und Materialien ohne großen Aufwand und lange Wege direkt dorthin gebracht werden, wo sie verbaut werden.

Vormontierte Module statt vieler Einzelteile

Die Komplexität des Autos soll künftig stark verringert werden. Statt vieler Einzelteile sollen in der neuen Fabrik vormontierte Module eingesetzt werden. Als Beispiel ist das Cockpit zu nennen, eines der ältesten und bekanntesten Module im Fahrzeugbau. Künftig sollen weitere solcher Module in der Fertigung zum Einsatz kommen – vom Fensterhebermodul bis zum Dachmodul ist alles denkbar. Auch der Einsatz von Großgussmodulen wird aktuell geprüft. Dadurch könnte der Automatisierungsgrad in der Montage deutlich erhöht werden. Dies würde die Fertigung erheblich beschleunigen.

Reduzierung der Varianten

Mit dem Projekt Trinity will Volkswagen die Zahl der Varianten drastisch reduzieren. So gibt es heute beim Golf rein rechnerisch mehrere Millionen Varianten in der Konfiguration, die aber kein Kunde jemals ausschöpft. Diese Vielzahl soll minimiert werden, ohne dass die Kunden einen Nachteil spüren. Dadurch sollen eine schlanke Logistik und ein geringer Handlungsaufwand ermöglicht werden, was die Arbeitsprozesse in der Fabrik verkürzt und beschleunigt.



„Trinity ist ein Booster für unsere Wettbewerbsfähigkeit. Mit dem neuen Werk in Warmenau zeigen wir: Wirtschaftliche Transformation am Industriestandort Deutschland ist möglich.“

Thomas Schäfer, CEO der Marke Volkswagen

„Ende 2024 sollen die Hallen wetterfest sein, sodass wir 2025 mit dem Aufbau der ersten Anlagen beginnen können.“



Arndt Posseger, Leiter Fabrikstrukturplanung der Marke Volkswagen



Erste Visualisierung des Trinity-Modells: Das Fahrzeug soll 2026 auf den Markt kommen.

INTERVIEW

Projekt Trinity: „Wir planen mit weniger als 100 Varianten“

Millionen Menschen werden Mobilität in diesem Fahrzeug ganz neu erleben, sagt Gjuki Tettenborn. Im Interview spricht der Leiter der Baureihe G3 über die neue Konzernplattform SSP, eine einheitliche Hardware und Konkurrenz aus China.

Herr Tettenborn, wenn von Trinity die Rede ist, fallen im Unternehmen häufiger Begriffe wie „Time-Machine“ oder „Gamechanger“.

Was macht das Fahrzeug so besonders?

Der Begriff Zeitmaschine trifft es, denn das Projekt Trinity steht für die Zukunft der Mobilität. Das Auto wird das Flaggschiff unserer intelligenten Elektroflotte sein und autonomes Fahren für die breite Masse verfügbar machen. Auf Basis der neuen Elektronikarchitektur E3 2.0 wird das Fahrzeug bereits zum Start im Jahr 2026 Level-4-ready sein. Mit mehr als 700 Kilometern Reichweite, mit 800-Volt-Technologie, das heißt Laden wie Tanken, und hochmoderner Software

bringen wir Hightech ins Volumensegment und werden Millionen von Menschen Mobilität ganz neu erleben lassen. Trinity ist zentraler Teil eines neuen, attraktiven Mobilitätssystems. Das Auto wird so für den Kunden zu einem digitalen und smarten Begleiter.

Was bedeutet automatisiertes Fahren auf Level 4 konkret?

Level 4 meint vollautomatisiertes Fahren und Parken. Das bedeutet, dass das Trinity-Modell zum Beispiel auf der Autobahn oder im Parkhaus komplett autonom fahren kann und die Insassen sich derweil anderen Tätigkeiten

„Trinity wird das Flaggschiff unserer modernen Elektroflotte sein und autonomes Fahren für die breite Masse verfügbar machen.“

Gjuki Tettenborn, Leiter Baureihe G3



zuwenden können. Das eröffnet natürlich ganz andere Lebenswelten im Fahrzeug. Während der Fahrt zu schlafen, zu arbeiten oder zu spielen wird möglich sein. Auf die jeweiligen Bedürfnisse abgestimmt, werden wir unseren Kunden ein breites Angebot an Diensten und Features in den verschiedensten Bereichen bereitstellen, etwa Entertainment, Health oder Work. Über Function-on-Demand kann der Kunde selbst und zu jeder Zeit entscheiden, welche Funktionen für ihn attraktiv sind. Eine Aktivierung ist jederzeit und kinderleicht möglich. Das Auto ist ready.

Das Auto soll deutlich weniger Varianten haben als aktuelle Modelle. Warum ist das sinnvoll?

Die Hardware der Fahrzeuge wird weitgehend vereinheitlicht. Durch die Reduzierung von Varianten, etwa bei den auswählbaren Lines und Antriebssträngen sowie den zusätzlichen Hardware-Optionen wie zum Beispiel Felgen, wird auch die Komplexität in der Fertigung deutlich abnehmen. Während wir bei unseren heutigen Modellen zum Teil über eine Million möglicher Varianten anbieten, werden es künftig deutlich unter 100 sein. Neben hoch-effizienten und intelligenten Produktions-abläufen ist dies ein wesentlicher Faktor für unser Ziel von nur zehn Stunden Produktionszeit pro Fahrzeug. Die vom Kunden gewünschte Individualität generieren wir über Software und Function-on-Demand.

Warum ist der Erfolg von Trinity und der SSP für die Marke von so großer Bedeutung?

Trinity wird Erst-Einsetzer auf unserer neuen SSP-Plattform sein. Die drei Buchstaben stehen für „Scalable Systems Platform“. Sie bietet einen einheitlichen Baukasten, auf dessen Basis künftig mehr als 40 Millionen Fahrzeuge mit größtmöglichen Skaleneffekten produziert

werden – über alle Marken und Modelle hinweg. Somit hat Trinity und vor allem die dahinterstehende Plattform SSP auch für den gesamten Konzern eine enorme Bedeutung.

Will der klassische Volkswagen Kunde überhaupt so ein Hightechauto?

Mit dem Projekt Trinity bleiben wir an der Spitze im Volumensegment und sichern die Wettbewerbsfähigkeit der Marke langfristig. Besonders die chinesischen Wettbewerber sind, was das Thema Hightech angeht, bereits starke Konkurrenten. Auch wenn diese neuen Wettbewerber noch keine große Bedeutung in Europa haben, zeigen sie uns aber technologische Trends auf. Wir dürfen nicht vergessen, dass wir heute die Fahrzeuge der Zukunft entwickeln. Wenn wir vom Wettbewerb nicht überholt werden wollen, müssen wir unsere Produkte und unser Angebot komplett neu denken. Künftig werden wir kein klassischer Fahrzeughersteller mehr sein, sondern Mobilitätspartner. Das ist wesentlicher Teil unserer ACCELERATE-Strategie. Und Trinity ist der Gamechanger.

In welcher Phase der Entwicklung befindet sich das neue Modell aktuell?

Unsere neue SSP-Plattform soll mit Trinity 2026 in die Serienproduktion gehen – und das läuft damit auch synchron zur Planung und zum Bau des neuen Werks bei Warmenau. Der Zeitplan ist mit Blick auf die hohen technologischen und wirtschaftlichen Erwartungen an das Fahrzeug sehr ambitioniert. Aktuell befinden wir uns kurz vor dem ersten richtigen Projekt-Meilenstein, um die Serienentwicklung zu starten. Das gesamte Team ist sehr intensiv dabei, die seitens der Genehmigungsgremien geforderte Projektreife sicherzustellen, um die Bestätigung zum Start der Serienentwicklung durch den Vorstand zu erhalten. •



Systems Engineering: Neue Formen der **Zusammenarbeit**

Im Projekt Trinity wird eine neue Entwicklungsmethodik eingeführt. Dadurch soll die immer komplexer werdende Entwicklung von Autos beherrschbar bleiben.

Während Fahrzeuge früherer Generationen vor allem aus mechanischen Teilen bestanden, fließen in die Autos heutiger Bauart Millionen von Codezeilen. Und die Digitalisierung wird durch das autonome Fahren und den Kundenwunsch nach regelmäßigen Software-Updates noch weiter zunehmen. „In unserer täglichen Arbeit führt dies zu einer Komplexität, die kaum noch beherrschbar ist“, sagt Nicolas Meyrl aus dem Bereich E3 der Technischen Entwicklung.

Zu Meyrls Aufgaben gehört es, diese steigende Komplexität in den Griff zu bekommen. Als Transition Manager für Systems Engineering kümmert er sich mit vielen Kolleginnen und Kollegen der Technischen Entwicklung darum, eine neue, ganzheitliche Entwicklungsmethodik zu etablieren. Oder anders formuliert: „So, wie heutzutage unsere Produkte als Gesamtsystem funktionieren, muss auch die Struktur dahinter auf Arbeitsebene aufgestellt sein. Unsere Zusammenarbeitsmodelle müssen sich nach der Architektur unserer Projekte richten, nicht umgekehrt.“

Alle arbeiten in ein gemeinsames Architekturbild

Denn die bisherige Entwicklungsarbeit, teilweise mit Einberufung sogenannter Bootcamps zur Sicherstellung des SOP, ist nicht mehr ausreichend. So gibt es in einem Fahrzeug heutzutage beispielsweise vom Spurhalte- bis zum Einparkassistenten mehrere Hundert Kundenfunktionen, um deren Realisierung sich Hunderte Entwickler kümmern. Doch wenn sich jeder Entwickler um seine Kundenfunktion kümmert, bedeutet dies nicht automatisch, dass am Ende auch alle Realisierungen im Fahrzeug gut zusammenspielen. Meyrl sagt: „Es ist für den

einzelnen Menschen kaum mehr leistbar, all diese Wirkketten mit ihren Quereinflüssen im Auto durchgängig zu betrachten.“

Aus diesem Grund wurde das markenübergreifende Transformationsprogramm FUSE initiiert. Es wird bei Trinity und allen weiteren Fahrzeugen auf Basis der neuen Konzernplattform SSP (Scalable Systems Platform) als Pilot umgesetzt. FUSE steht für Funktionsorientierung und Systems Engineering und ist der Versuch, eine neue Struktur in die Entwicklungsarbeit zu bringen. Der Grundgedanke, stark vereinfacht ausgedrückt: Wer ein Haus baut, betrachtet zu Beginn auch das große Ganze. Welchen Zwecken soll das Gebäude dienen? In welchem Zusammenhang stehen die Räume und deren Funktionen? Wo besteht Bedarf an Heizenergie? Auf das Fahrzeug übertragen heißt das: „Jede Entwicklerin und jeder Entwickler arbeitet in ein gemeinsames Architekturbild hinein, das vor dem Einstieg in die Realisierung definiert wird. Was soll das Gesamtfahrzeug können und was müssen die einzelnen Hauptsysteme, Systeme und Komponenten funktional und nicht funktional leisten, um diese Ziele zu erreichen?“

„Dieses gesamtheitliche Denken im Sinne des Systems Engineering werden wir im Fahrzeugprojekt Trinity erstmals anwenden. Es ist die Voraussetzung, um hochkomplexe technische Systeme zu beherrschen und auch in Zukunft wettbewerbsüberlegene Produkte zu entwickeln“, sagt Carsten Helbing, Leiter E3 in der Technischen Entwicklung. „Lasst es uns gemeinsam angehen!“



Carsten Helbing



Nicolas Meyrl

Thomas Schäfer: „In Wolfsburg schlägt das Herz der Marke“

Seit Juli ist Thomas Schäfer neuer Vorstandsvorsitzender von Volkswagen Pkw sowie Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG und Leiter der Markengruppe Volumen. Nach beruflichen Stationen in Südafrika und bei Skoda in Tschechien ist er zurück in Wolfsburg. Im Interview mit 360° äußert sich Schäfer zu seinem Start als CEO:

INTERVIEW



Halle 54: Thomas Schäfer besucht die Fertigung im Werk Wolfsburg.

Wie nehmen Sie den Standort Wolfsburg wahr, nachdem Sie die vergangenen sieben Jahre beruflich vor allem im Ausland waren?

Ich freue mich sehr, wieder hier zu sein. In Wolfsburg schlägt das Herz der Marke. Es ist wirklich beeindruckend zu sehen, wie sich der Standort weiterentwickelt: Ich denke da beispielsweise an Trinity¹ oder den Campus Sandkamp – das sind vielversprechende Projekte, die eine tolle Aufbruchsstimmung erzeugen. Es fühlt sich gut an, das jetzt vorantreiben zu können.

Wie erleben Sie die Entwicklung der Stadt?

Hier ist in den vergangenen Jahren viel entstanden – Autostadt, Kunstmuseum und Phaeno. Die Infrastruktur ist enorm für eine Stadt dieser Größe. Es ist gut zu sehen, wie sich der Standort jetzt entwickelt. Mit dem Campus Sandkamp und dem neuen Werk in Warmenau stellen wir sicher, dass auch in Zukunft die besten Autos aus Wolfsburg kommen. All das sichert langfristig Arbeitsplätze in der Heimat von Volkswagen. Gleichzeitig hat die Stadt noch Riesenpotenzial, sich weiterzuentwickeln. Wir müssen noch attraktiver werden, um die besten Köpfe nach Wolfsburg zu bringen.



Im Gespräch: Thomas Schäfer (r.) mit Norbert Gruszynski aus der Golf-Fertigung.

Welche Bedeutung hat Trinity?

Mit Trinity erfindet sich Volkswagen neu. Wir setzen mit dem Projekt Maßstäbe bei Produkt und Produktion. Ich bin überzeugt: Mit Trinity wird Volkswagen sich an die Spitze der Transformation setzen und den Standort Wolfsburg langfristig sichern. Wir zeigen: Industrielle Autoproduktion in Deutschland hat Zukunft. Trinity ist außerdem ein Booster für unsere Wettbewerbsfähigkeit. 2026 bringen wir das Modell auf den Markt – bereits zum Start ist es Level-4-ready und bringt autonomes Fahren im Volumensegment in Serie. Das Produktionsteam in Wolfsburg macht schon heute einen super Job: Den Tiguan in weniger als 20 Stunden zu fertigen, ist unter den gegebenen Bedingungen eine tolle Leistung. Aber klar ist auch: Um wettbewerbsfähig zu bleiben, müssen wir die Produktivität weiter steigern. Im neuen Werk können wir die Produktionszeit in der Kernfertigung, also im Karosseriebau, im Lack und in der Montage, deutlich verringern. •

TIGUAN

Der SUV-Bestseller aus Wolfsburg ist in Deutschland seit Jahren der meistverkaufte Wagen seiner Klasse. 2007 lief der erste Tiguan vom Band. Neben der Grundausführung werden in Wolfsburg der Tiguan eHybrid¹ und das R-Modell² gefertigt. 2023 soll die dritte Generation des Tiguan auf den Markt kommen.



Diese Modelle kommen aus Wolfsburg

Seit 1945 werden im Stammwerk Autos gebaut. Bis heute haben die Beschäftigten mehr als 47 Millionen Fahrzeuge produziert. Auch Klassiker, die heute nicht mehr produziert werden, wie Lupo, Jetta oder Audi 80. 360° zeigt eine Auswahl der Modelle.

GOLF

1974: das Geburtsjahr des Golf. Nach nur zwei Jahren rollt der einmillionste Golf in Wolfsburg vom Band. 1988, im 50. Jubiläumsjahr von Stadt und Werk, wird die Fertigstellung des zehnmillionsten Golf gefeiert. 2007 wird der 25-millionste Golf gebaut. 2012 ist der Golf VII der erste Volkswagen auf Basis des Modularen Querbaukastens. Im März 2014 läuft hier der erste e-Golf vom Band, im Juni folgt der Golf GTE³ als Plug-in-Hybrid. Seit Juli 2019 wird der Golf VIII in zehn Modellvarianten in Wolfsburg gebaut.



KÄFER

1945 läuft in Wolfsburg die Serienproduktion des Käfers an. Im Oktober 1946 wird das erste Jubiläum gefeiert: 10.000 Käfer aus Wolfsburg. 1955 wird der millionste Käfer im Stammwerk gebaut. 1968 erhält das Auto in der Werbung offiziell seinen Namen „Käfer“. 1972 wird der Käfer Weltmeister: Der Produktionsrekord löst Fords T-Modell weltweit ab. Am 1. Juni 1974 um 11.19 Uhr läuft der letzte Käfer aus Wolfsburg vom Band. Es ist der 11.916.519.



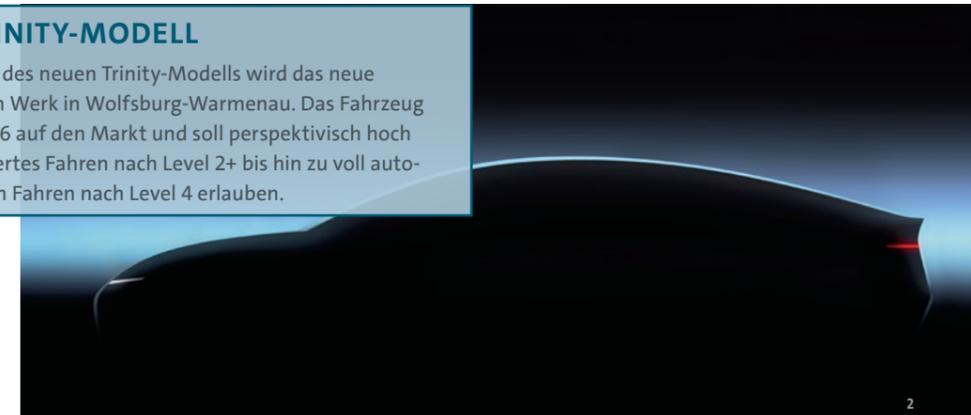
ID.3'

Er kommt schrittweise nach Wolfsburg: der ID.3. In Halle 42 wird bereits die Heckklappe für das E-Auto montiert. Ab Oktober 2023 soll die Teilefertigung im Stammwerk beginnen. Dafür liefert Zwickau die Rohkarosserien. Die Montage erfolgt dann auf der Montagelinie 1 in Halle 12. Mit dem Übergang in die Vollfertigung 2024 steigt der Karosseriebau mit einer neuen MEB-Unterbaufertigung und Integration in den Aufbau der Golf Fertigung in die Produktion des ID.3 ein.



DAS TRINITY-MODELL

Die Heimat des neuen Trinity-Modells wird das neue Volkswagen Werk in Wolfsburg-Warmenau. Das Fahrzeug kommt 2026 auf den Markt und soll perspektivisch hoch automatisiertes Fahren nach Level 2+ bis hin zu voll automatisiertem Fahren nach Level 4 erlauben.



TOURAN

Seit 2003 wird der Touran in Wolfsburg gebaut. Der Familienvan ist ein Ur-Wolfsburger: Die europäische Variante wird ausschließlich im Stammwerk gebaut. In den Rekordjahren 2016 und 2017 wurden mehr als 100.000 Exemplare produziert. Auch für den chinesischen Markt gibt es den Touran. Er wird im SAIC Volkswagen Werk Changsha gebaut.



TARRACO

Seit 2018 wird der Seat Tarraco im Werk Wolfsburg gebaut. Schon einmal, 1997, hat das Stammwerk ein Modell für die Konzerntochter gefertigt, damals den Seat Arosa. Aktuell kommen die Grundausführung und der Tarraco e-Hybrid aus Wolfsburg. Die Fertigung des Tarraco in Wolfsburg ist Bestandteil des Zukunftspakts, den Unternehmen und Betriebsrat Ende 2016 geschlossen haben.



¹Tiguan eHybrid: Kraftstoffverbrauch in l/100 km: kombiniert 1,9; Stromverbrauch in kWh/100 km: kombiniert 13,7; CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 44; Effizienzklasse: A+++ | ²Tiguan R: Super Plus 98 Kraftstoffverbrauch kombiniert 8,1 l/100km, Super Plus 98 CO₂ Emissionen kombiniert 186 g/km; Effizienzklasse D | ³Golf GTE: Kraftstoffverbrauch kombiniert 1,7 l/100 km Super 95; Stromverbrauch kombiniert 10,7 kWh/100 km; CO₂ Emissionen kombiniert 38 g/km; Effizienzklasse A+++

¹ID.3: Strom Kraftstoffverbrauch kombiniert 13,7–12,9 kWh/100 km, Strom CO₂ Emissionen kombiniert 0 g/km; Effizienzklasse A+++ | ²Projekt Trinity – Das Fahrzeug ist eine Studie. | ³Touran 2.0 TDI BMT: 110 kW / Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 5,4–5,2 / außerorts 4,0–3,9 / kombiniert 4,5–4,4; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 118–115; Effizienzklassen: A

Hier wird die Zukunft von Volkswagen entwickelt

Kurze Entscheidungswege und Fokus auf Software, Funktionen und Systeme: Mit dem **Campus Sandkamp** entsteht in Wolfsburg eines der modernsten Entwicklungszentren weltweit.

Mit dem Campus Sandkamp plant Volkswagen in Wolfsburg ein hochmodernes Entwicklungszentrum. Rund 800 Millionen Euro werden in das neue Gebäude investiert, in dem ab 2026 bis zu 4.800 Beschäftigte arbeiten werden. Gebaut wird der Campus auf dem Werksgelände, südlich der neuen Feuerwache und in unmittelbarer Nähe zum Vorseriencenter der Produktion – aktuell befindet sich dort noch die Halle 103. Die Vorbereitungsarbeiten beginnen noch in diesem Jahr. Doch warum ist der Neubau überhaupt notwendig?

„Der Campus Sandkamp wird die ideale Umgebung für eine vernetzte und integrative Zusammenarbeit bieten, und zwar für alle am Produktentstehungsprozess beteiligten Beschäftigten“, sagt Projektleiter Egon Feichter. „Mit dem Projekthaus und dem Integrationszentrum ist er ein

bauliches Symbol der Transformation.“ So stehe der Campus für eine neue, hochdynamische Entwicklungs-

„Fahrzeugentwicklung ist Kommunikation – in den Teams und direkt am Auto.“

Thomas Ulbrich, Entwicklungsvorstand (ab 1. Oktober Vorstand des Ressorts New Mobility der Marke Volkswagen)

wirklichkeit, die sich nicht mehr an Bauteilen, sondern an Software, Funktionen und Systemen orientiert. Ab 2026 wird er zur Heimat der neuen Plattform SSP, auf der 40 Millionen Autos aus dem Konzern basieren werden.

Entwicklungsvorstand Thomas Ulbrich: „Fahrzeugentwicklung ist Kommunikation – in den Teams und direkt am Auto.“ Der Campus Sandkamp wird daher die entsprechenden Flächen bieten, damit die Beschäftigten ins Gespräch kommen und sich austauschen können. Das Gebäude wird aus zwei Bereichen bestehen.



Daniela Cavallo, Gesamt- und Konzernbetriebsratsvorsitzende

„Es ist nicht selbstverständlich, dass bis zu 800 Millionen Euro in den Neubau eines Entwicklungszentrums investiert werden. Das unterstreicht den Stellenwert von Wolfsburg als Kraftzentrum des Konzerns.“

Das Projekthaus bietet Projektflächen und Räume zur synergetischen Zusammenarbeit aller Projektbeteiligten und zur Abstimmung der Schnittstellen. Es ist das Herz der Produktentstehung von Volkswagen. Dort vereinen sich Design, Konzeptentwicklung, Holistic User Experience, Produktstrategie sowie alle Baureihen und technischen Projektleitungen mit Projektmitarbeitern aus Einkauf, Finanz, Qualitätssicherung und Vertrieb. Auch Kolleginnen und Kollegen der Produktionsplanung werden ihre Büros im Projekthaus haben. Entwicklung und Produktion rücken dadurch im Campus Sandkamp noch näher zusammen.

Für kurze und effiziente Abstimmungs- und Entscheidungswege zwischen den Fakultäten sorgt

auch das Integrationszentrum. Mit seiner innovativen Test- und Simulationsinfrastruktur, mit 150 Fahrzeugbearbeitungsplätzen sowie den offen gestalteten Kollaborationsflächen bietet es ein optimales Umfeld für die Integration der Funktionen in den Fahrzeugen und für gelebtes Systems Engineering.

Für Daniela Cavallo bedeutet der Bau des Campus Sandkamp in erheblichem Maße Zukunftssicherheit und Beschäftigungssicherung. „Es ist nicht selbstverständlich, dass 800 Millionen Euro in ein Entwicklungszentrum investiert werden. Das unterstreicht den Stellenwert von Wolfsburg als Kraftzentrum des Konzerns“, so die Betriebsratsvorsitzende. •

„Mit dem Projekthaus und dem Integrationszentrum wird der Campus Sandkamp zu einem baulichen Symbol der Transformation.“

Egon Feichter, Projektleiter



Bis zu 4.800 Beschäftigte werden ab 2026 in dem neuen Entwicklungszentrum in Wolfsburg arbeiten.

¹ID.3: Stromverbrauch in kWh/100 km (NEFZ): 13,7–12,9 (kombiniert); CO₂-Emission in g/km: 0; Effizienzklasse: A+++



Volkswagen Fahrzeuge werden zunehmend durch Software definiert und bleiben dank Over-the-Air-Updates immer aktuell. So vernetzt wie das „Smart Car“ selbst ist auch dessen Entwicklung.

Technische Entwicklung: Schrittmacher der Transformation

Von „Hardware first“ zu „Software first“: Die Technische Entwicklung beschleunigt den Wandel von Volkswagen zum Tech-Unternehmen.

Die Technische Entwicklung (TE) richtet sich neu aus – und wird damit zum Schrittmacher der Transformation der Marke Volkswagen zum Tech-Unternehmen. Im Mittelpunkt steht die vollständige Neugestaltung des Entwicklungsprozesses: fachbereichsübergreifend, mit konsequenter Ausrichtung auf Software, system- und funktionsorientiert. Ziel ist, die Entwicklungszeit deutlich zu verkürzen und das Tempo für die Bereitstellung neuer Software zu erhöhen.

„Wenn das Auto immer mehr zum elektrisch angetriebenen Softwareprodukt wird, muss sich auch seine Entwicklung in allen Dimensionen wandeln“, erläutert Entwicklungsvorstand Thomas Ulbrich (ab 1. Oktober Vorstand des Ressorts New Mobility).

„Wir machen die Technische Entwicklung vernetzter und leistungsfähiger, indem wir unsere Prozesse und Organisation statt an Bauteilen an Systemen und Funktionen ausrichten: von Hardware first zu Software first.“

Systems Engineering als Schlüssel zum Erfolg

Im Sommer vergangenen Jahres fiel der Startschuss für die Strategie TE-Accelerate 2030. Die Umsetzung hat auf den Feldern „Best Product“, „Best Process“ und „Best People“ in insgesamt zehn Zukunftsiniciativen Fahrt aufgenommen. Dabei geht es beispielsweise um das Vorantreiben des Projekts Trinity¹, die Beschleunigung des Produktentstehungsprozesses (PEP) und die weitere Ausplanung des Campus Sandkamp (siehe auch Seite 28 und 34).

„Wenn das Auto immer mehr zum elektrisch angetriebenen Softwareprodukt wird, muss sich auch seine Entwicklung in allen Dimensionen wandeln.“

Thomas Ulbrich, Entwicklungsvorstand (ab 1. Oktober Vorstand des Ressorts New Mobility der Marke Volkswagen)



Startschuss: Entwicklungsvorstand Thomas Ulbrich, Produktionsvorstand Christian Vollmer, der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende Gerardo Scarpino und weitere Gäste eröffneten im März das neue Projekthaus der Fahrzeugprojektorganisation SSP/Trinity. Die hier praktizierten Formen der vernetzten interdisziplinären Zusammenarbeit sind wegweisend.

einer breit angelegten Qualifizierungsoffensive sicher. Um die Beschäftigten auf dem Weg des Wandels bestmöglich zu unterstützen, werden zudem Transformation-Offices in allen Fachbereichen ins Leben gerufen. Dort fungieren Tandems aus HR-Business-Partnern und Fachbereichsexperten als persönliche Transformationsbegleiter. Gebündelt werden diese Aktivitäten in einem zentralen TE-Transformation-Office.

Die Technische Entwicklung setzt nicht nur auf neue Prozesse und Methoden, sondern auf ein verändertes „Mindset“, auf „Kopf und Herz“, wie Thomas Ulbrich betont: „Wir sehen im Neuen nicht die potenzielle Bedrohung, sondern die Chance, das Spielfeld der Möglichkeiten: für Volkswagen und die Technische Entwicklung, aber auch für jede und jeden persönlich.“

Schlüssel zum Erfolg ist die Einführung der Entwicklungsmethode Systems Engineering, die bei komplexen Entwicklungsprojekten wie im Flugzeugbau erfolgreich angewendet wird. Ausgangspunkt der Entwicklung sind die aus Kundenanforderungen abgeleiteten neuen Funktionen.

Dieser Ansatz ist nicht mehr nur Theorie: Zum 1. Juni vollzog die Technische Entwicklung einen großen Schritt auf dem Weg zu ihrer Zielorganisation: Die Fachbereiche richten sich nun nicht mehr an Bauteilen, sondern an den Hauptsystemen des Fahrzeugs wie Bodysystem oder Fahrerassistenzsystemen / hoch automatisiertem Fahren aus.

Agiles Arbeiten

Ein weiterer entscheidender Faktor ist die Einführung des agilen Arbeitens. Ziel der Initiative „Agile@TE“ ist, mit mehr Transparenz und Entscheidungsbefugnis in den Entwicklungsteams zu einem früheren Zeitpunkt die vom Kunden gewünschte Produktreife zu erreichen. Im Frühjahr 2022 starteten die ersten agilen

Pilotprojekte. Die Erfahrungen und Erkenntnisse helfen beim weiteren Roll-out des agilen Arbeitens in der Technischen Entwicklung.

Die neuen Entwicklungsschwerpunkte bringen neue Tätigkeitsprofile mit sich. Den nötigen Kompetenzaufbau stellt die Technische Entwicklung mit



Die Bedeutung von Software im Fahrzeug nimmt zu, die Integration wird zur Kernkompetenz von Volkswagen: In Autos der nächsten Generation werden bis zu 300 Millionen Codezeilen stecken.

¹Projekt Trinity – Das Fahrzeug ist eine Studie. | ²ID.5 GTX: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km (NEFZ): 17,1-15,6; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; Effizienzklasse A+++ | ³Golf eHybrid: Kraftstoffverbrauch in l/100 km: kombiniert 1,6-1,4; Stromverbrauch in kWh/100 km: kombiniert 10,8-10,1 (NEFZ); CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 36-33; Effizienzklasse A+++

INTERVIEW

So gehen Energiemanagement und Umweltschutz

Katy Scheffler, Umweltschutzbeauftragte im Werk Wolfsburg, über Projekte im Stammwerk und Vorbereitungen für den Fabrikbau in Warmenau.

Bäume pflanzen, Abfall trennen – daran denken viele beim Thema Nachhaltigkeit. Was genau macht der Bereich Nachhaltigkeits- und Standortfunktionen, den Sie leiten?

Unsere Themenschwerpunkte sind Umweltschutz und Energiemanagement. Dazu zählen vier Säulen: Zunächst einmal gibt es diverse Umwelt- und Energiegesetze. Dann sind da die Normen, die wir einhalten: eine für Umwelt und eine für Energie. Dafür bereiten wir den ganzen Standort vor. Und natürlich geht es darum, Kosten und Ressourcen zu schonen. Die vierte Säule sind unsere Konzerngrundsätze: Wir tragen Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft. Dazu gehören Organisationsrichtlinien und Strategien – wie die „Zero Impact Factory“. Hier geht es darum, die Umweltauswirkungen bei der Fahrzeugproduktion zu minimieren.

Wie gut klappt das am Standort Wolfsburg?

Wir können ausgezeichnete Erfolge vorweisen: Wir haben den jährlichen Energieverbrauch seit 2010 um über 500.000 MWh gesenkt und über 300.000 Tonnen CO₂ eingespart. In den letzten Jahren wurde neben der schrittweisen Umrüstung des Standortes auf LED-Beleuchtung und moderne Lüftungstechnik auch auf hochinnovative Projekte gesetzt: So arbeitet am Standort beispielsweise eines der modernsten Druckluft-erzeugungssysteme der Welt, das zukünftig weitere Effizienzsteigerungen erwarten lässt – um nur einige Beispiele zu nennen.

Welche konkreten Themen beschäftigen Sie noch im Bereich Umweltschutz?

Im Fokus stehen Immissionsschutz, Gewässerschutz und Abfallwirtschaft. Ein Beispiel für Gewässerschutz: Am Standort Wolfsburg haben wir eigene Abwasserbehandlungszentren. Das in der Fabrik anfallende Abwasser wird zum Großteil in mehreren Schritten aufbereitet und

anschließend für verschiedene Prozesse als Betriebswasser wiederverwendet. Dabei ist es wichtig, dass das so produzierte Wasser strengen Qualitätsvorgaben entspricht und wir am Standort keine Materialien einsetzen, die nach der Abwasserbehandlung der Umwelt schaden können. Auch leiten wir aus unserem Betriebswasserrückhaltebecken Wasser direkt in die Aller, also in ein öffentliches Gewässer ein. Dafür wird eine gehobene Wassererlaubnis benötigt.

Von Abfallwirtschaft haben sicher viele ein Bild – Stichwort: sortenreine Mülltrennung. Was machen Sie beim Immissionsschutz?

Da schauen wir kurz gesagt auf alles, was wir in die Luft abgeben. Ein Beispiel sind hier unsere Lackierereien. Aber es geht auch um Lärm und Lichtimmissionen. Beim Lärm gab es in den letzten Jahren keine Anwohnerbeschwerden. Darauf wird aber auch stark geachtet. Das gilt genauso für die neue Fabrik in Warmenau.

Stichwort Trinity¹: Welche Rolle übernehmen Sie im Vorfeld des Fabrikbaus?

Es ist unsere Aufgabe, den Genehmigungsantrag nach Bundesimmissionsschutzgesetz einzureichen. Das ist der Hauptantrag und umfasst auch die Baugenehmigung. Wir stimmen alles mit der Behörde ab und holen Gutachten ein. Die Themen Lärm und Geruch werden hier genauso betrachtet wie zum Beispiel Schwingungen und Luftschadstoffe. Auch wird auf einen angemessenen Sicherheitsabstand zur Nachbarschaft geachtet. →

Katy Scheffler am Rückhaltebecken neben dem Kraftwerk West.

Welche Aufgaben fallen noch in Ihren Bereich?

Vor dem Fabrikbau ist die Kartierung besonders wichtig – die begleiten wir. Das heißt: Unabhängige Gutachter prüfen, welche Tiere und Pflanzen auf dem zu bebauenden und angrenzenden Gelände leben. Um alle Arten zu erfassen, muss das über eine Vegetationsperiode erfolgen. Dabei wird geschaut, in welcher Form Ersatzquartiere geschaffen werden. Wird beispielsweise ein Baum entfernt, der drei Nisthöhlen bietet, werden dafür neun künstliche Nisthilfen angebracht. Kompensationsmaßnahmen werden auch sein, dass Hecken und Sträucher umgesetzt und neue Feuchtbiotope angelegt werden. Somit werden diese Lebensräume mindestens gleichwertig ersetzt.

Schauen wir noch einmal auf das bestehende Werk. Ein Ziel ist es, dort den Energieverbrauch zu reduzieren. Was machen Sie dafür?

Wir regen die Bereiche dazu an, Energie zu sparen. Das geht vor allem über Wissenstransfer. Über unser Energie-Datenmanagementsystem können die Sachkundigen für Energie in den Bereichen sehen, ob sie gerade mit einem hohen oder niedrigen Energieverbrauch unterwegs sind. Wir bieten auch Austauschrunden mit Experten an. Etwas, das wir seit Jahren erfolgreich vorantreiben: den Energieverbrauch in produktionsfreien Zeiten zu senken, die sogenannte Grundlast. Wenn man nicht zuhause ist, macht man das Licht aus. Eine so große Fabrik bringt da Herausforderungen.

Welche sind das?

Anfangs waren die Lichtschalter in den ganzen Hallen verteilt. Mittlerweile gibt es automatische Schaltanlagen, die eine bedarfsgerechte Steuerung der Beleuchtung ermöglichen. Das hat den Verbrauch deutlich gesenkt. Es ist wichtig, dass jeder einzelne Beschäftigte an dem Thema mitarbeitet, daher setzen wir auch auf Kommunikation – zum Beispiel auf den Hallen- und Bürocheck, der überall am Standort und auch online zu finden ist.

Sie haben in Ihrem Team auch viele Sonderaufgaben. Welche sind das aktuell?

Priorisiert beschäftigt uns gerade das Risiko einer Erdgasmangellage. Wir erarbeiten gemeinsam mit den Kollegen aus dem Kraftwerk, der Fahrzeugsteuerung und den Fertigungsbereichen Konzepte, um mögliche Engpässe abzufedern. Auch das Projekt 'Trinity' ist für uns ein Sonderprojekt, mit dem wir vor einem halben Jahr noch nicht gerechnet haben und das nun enorme Kapazitäten beansprucht.

Die Umwelt- und Energiethemen sind heute viel präsenter als noch vor einigen Jahren. Wie hat das Ihre Arbeit verändert?

Durch die neuen Gesetze sind die Anforderungen gestiegen – und dadurch das allgemeine Bewusstsein. Bei Volkswagen kam 2019 das Thema Umwelt-Compliance-Management hinzu. Man sieht positive Entwicklungen. So war es der Werkleitung in diesem Jahr zum „Project One Hour“ besonders wichtig, den kompletten direkten Bereich mit einzubinden. Die Aktion hat gezeigt: Es gibt viele gute Ideen bei den Beschäftigten! Diese werden jetzt nach und nach bewertet, eine Finanzierung geprüft und die besten davon umgesetzt. ●



„Nachhaltigkeit und Umweltschutz sind heute – auch angesichts steigender Energiekosten und drastischer klimatischer Veränderungen – aktueller denn je. Als Betriebsrat haben wir uns schon vor Jahren Umweltziele gesetzt. So fördern wir den Ausbau von Elektromobilität und unterstützen damit die Konzernstrategie ‚New Auto‘. Wichtig ist jedoch, dass wir den damit einhergehenden sozial-ökologischen Wandel mitgestalten und dabei alle Beschäftigten einbinden. Auch eine Sensibilisierung in den eigenen Reihen spielt eine wichtige Rolle: Unsere Betriebsratsmitglieder lassen sich regelmäßig zu den Themen Umwelt und Nachhaltigkeit schulen. Nur so können wir gemeinsam Veränderungen anstoßen.“

Daniela Cavallo, Vorsitzende des Konzern- und Gesamtbetriebsrats



Zuhause in den Steimker Gärten.

Nachhaltig, modern, ganzheitlich.

Die lichtdurchfluteten Wohnungen in den VWI-Gebäudeensembles punkten mit hochwertiger Ausstattung und sind allesamt mit Balkon, Loggia oder Terrasse sowie Tiefgaragenstellplatz mit Ladeinfrastruktur ausgestattet. Profitieren Sie jetzt von **attraktiven Mieten** für ausgewählte Wohnungen in den Steimker Gärten.



Jetzt Angebote ansehen!

„Die Mischung aus urbanem Raum und ländlichen Gebieten, wo das Auto in absehbarer Zeit nicht wegzudenken ist, macht Wolfsburg aus.“

Marcel Hilbig, Chefstrategie für die Entwicklung der Stadt Wolfsburg



Vom Dach des zehnstöckigen Rathauses blickt Marcel Hilbig über das ganze Stadtgebiet bis hinüber zum Volkswagen Werk.



Auch der E-ÖPNV ist Teil der Mobilitätsstrategie: Erste Elektrobusse, wie dieser MAN Lion's City E, surren seit Oktober 2020 bei der Wolfsburger Verkehrs-GmbH durch die Straßen.

Seite an Seite

die Stadt weiter entwickeln

Die Morgensonne spiegelt sich in der wohl bekanntesten Skulptur der Stadt. Es ist nicht ein großer Dichter oder ein Kurfürst auf goldenem Ross. In Wolfsburg ist es ein Golf – ein Geschenk von Volkswagen zum 75. Geburtstag der Stadt vor neun Jahren. Wie jeden Morgen radelt Marcel Hilbig an dem großen silbernen Golf vorbei, wenn er auf dem Weg zu seinem Büro im Rathaus ist. Er ist der Chefstrategie für die Entwicklung der Stadt im Team des Wolfsburger Oberbürgermeisters und gehört zu dessen engstem Beraterstab.

Hilbig ist in Wolfsburg aufgewachsen, hat unter anderem in Halle studiert und auch eine Zeit lang in Shanghai gelebt. Nach seinem Abschluss hat es den 35-jährigen zurück in seine Heimatstadt gezogen. Vor zwei Jahren übernahm er die Leitung des Referats 21. Mit seinem Team kümmert er sich um Daten, Strategien und Stadtentwicklung. „Wir kombinieren Datenanalysen mit strategischer Planung und Stadtentwicklung in einer Einheit. Angebunden sind wir – anders als in

anderen Städten – direkt an den Oberbürgermeister“, sagt Hilbig. Seine wichtigsten Arbeitsgebiete sind neben Mobilität und Wirtschaft das Wohnen und die Regionalentwicklung. Im Oktober 2020 brachte die Stadt eine Mobilitätsstrategie auf den Weg – gemeinsam mit Volkswagen. Hilbig: „Wir sind so eng miteinander verbunden, dass sich unsere Pläne meist mit denen von Volkswagen überschneiden.“ So laufe auch eines der Kernprojekte – ein verbessertes Busliniennetz – Seite an Seite. „Die Werkverkehre sind ein erheblicher Bestandteil und deshalb planen wir vorausschauend schon das neue Werk bei Warmenau in das neue Liniennetz mit ein.“

Stadt und Volkswagen überlegen gemeinsam, wie ein umfassendes und nachhaltiges Mobilitätskonzept für das Trinity-Projekt aussehen kann. Zudem hat die neue Fabrik auch Auswirkungen auf den Bereich Wirtschaft: „Wir entwickeln ein neues Wirtschaftsflächenkonzept und wollen die Rahmenbedingungen für den Wirtschaftsstandort Wolfsburg weiter verbessern“, erklärt Hilbig. „Denn neben den Flächen für das neue Werk braucht es noch Raum für andere Unternehmen. Eine positive Standortentwicklung strahlt dann wiederum auf Volkswagen ab.“

Der Strukturwandel sei gemeinsam zu schaffen, ist sich der Stadtstrategie sicher. Denn Volkswagen und Wolfsburg haben dies zum Ende der 1990er Jahre schon einmal geschafft. Heute stecke →



Mit 1.000 Ladepunkten, wie hier am Hauptbahnhof (o.) oder im Allerpark (r.), belegt Wolfsburg im Großstädteranking (Orte mit 100.000 bis 500.000 Einwohnern) zurzeit die Spitzenposition.

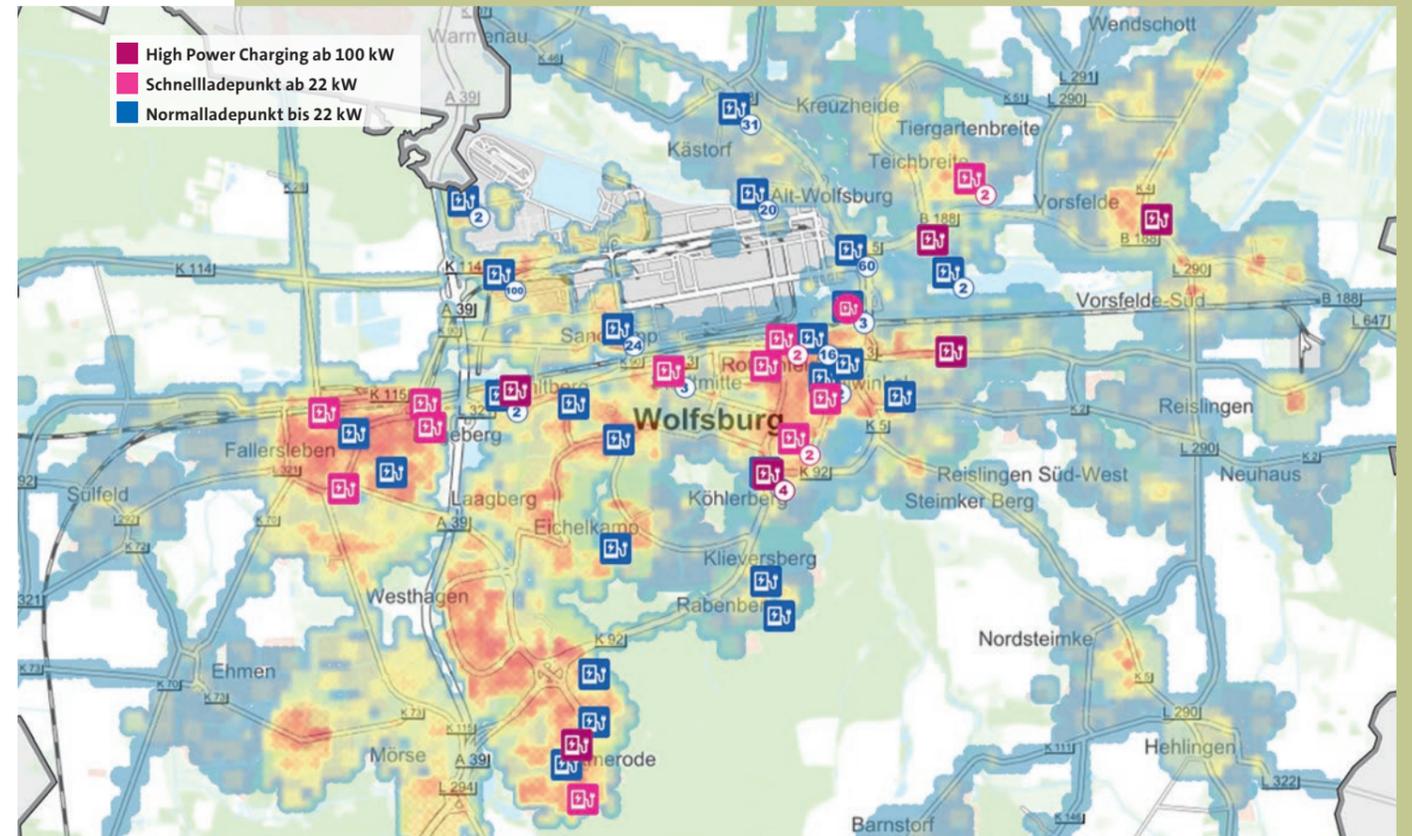


Volkswagen zwar nicht in einer Krise, aber das Umfeld sei sensibel, die Welt viel schneller geworden. Hilbig: „Wir stehen als kommunaler Partner eng an der Seite von Volkswagen und ziehen mit.“ Manchmal komme es zu Verzögerungen, wenn andere Themen bei einem Weltkonzern wie Volkswagen im Vordergrund stehen: „Für uns sind zeitnahe Entscheidungen, konsistente Strategien und das Wissen um die richtigen Ansprechpartner wichtig, damit wir als Stadt für ein gutes Umfeld sorgen können.“

Und das ist durch den Gleichschritt in vielen Bereichen bereits gut gelungen. Beim Ausbau der Ladeinfrastruktur zum Beispiel: Wolfsburg belegt im Großstädteranking (Orte mit 100.000 bis 500.000 Einwohnern) mit 1.000 Ladepunkten die Spitzenposition. „Durch die Nähe zur Automobilindustrie haben wir uns, lange bevor das andere Städte getan haben, mit der Frage beschäftigt, wie viele E-Fahrzeuge es 2025 geben wird und was es dafür braucht. Als Anschubgeber und Förderer unterstützen wir potenzielle Investoren, geeignete Orte für Ladesäulen zu finden.“ Dabei befindet sich die Stadt in einer Komfortposition, weil vor allem Volkswagen hier kräftig investiert hat. Die Stadt profitiert zudem von einer stark autoaffinen und zukunftsorientierten Bevölkerung. Fast 10.000 E-Autos sind inzwischen in Wolfsburg zugelassen, rund 4.000 Wallboxen wurden in Privathaushalten installiert. Hinzu kommen nun auch kleine Gewerbetreibende, Wohnungsgesellschaften und bald auch die Tankstellenbetreiber, sodass mit dem Anstieg der E-Autos auch die Lademöglichkeiten zunehmen.

Für den Stadtstrategen und leidenschaftlichen Radfahrer steht allerdings nicht nur das E-Auto im Fokus der Mobilitätswende. Er will den Spagat schaffen zwischen dem privaten Automobil und nachhaltigen Alternativen. „Die Mischung aus urbanem Raum und ländlichen Gebieten, wo das Auto in absehbarer Zeit nicht wegzudenken ist, macht Wolfsburg aus. Daher ist die Stadt ein gutes Versuchslabor für verschiedene Formen der Mobilität“, sagt Hilbig. Noch besser ausgebaute Radwege, die kluge Einbindung von E-Rollern, ein ansprechender öffentlicher Nahverkehr und das private oder geteilte E-Auto – die Weichen für diesen Mobilitätsmix habe Wolfsburg gestellt. Jetzt liege es auch an Volkswagen, diesen Weg mitzugestalten.

Vom Dach des zehnstöckigen Rathauses reicht der Blick über das ganze Stadtgebiet. Hilbig zeigt, wo sich was in den vergangenen Jahren verändert hat. Neue Geschäfts- und Bürogebäude hier, Gewerbeflächen und Wohngebiete da. Stolz ist der Stadtentwickler aber vor allem auf eins: „Schauen Sie mal, wie grün es zwischen den Häusern ist. Dahinten beginnt schon der Wald, nicht weit sind die Südheide, der Drömling und die hügelige →



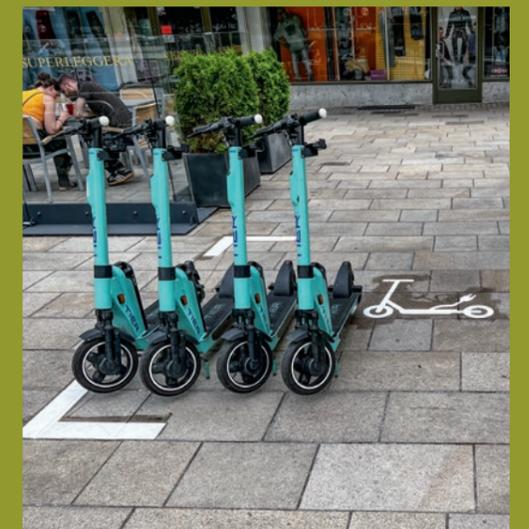
Eine eigens ermittelte Methodik nutzt Strukturdaten zu Einwohnerdichte, Arbeitsplätzen, Verkehrsmengen, Verkaufsflächen oder Transformatorenstandorten und zeigt in einer Heatmap die Potenziale für neue Schnellladeinfrastruktur.

Gegend von Elm und Lappwald. Ich finde, wir haben es richtig schön hier.“ Sein Heimweg führe ihn durchs Hasselbachtal und den Stadtwald, „da ist es an so einem heißen Sommertag wie heute schön

schattig und man ist jetzt im Feierabendverkehr auch viel schneller als mit dem Auto.“ Mit einem Augenzwinkern ergänzt er: „Zuhause haben wir einen Golf.“

E-SCOOTER, DIE ALTERNATIVE ZUM AUTO AUF KURZEN WEGEN

Im März 2020 startete der Anbieter Tier mit dem Verleih von 350 E-Scootern in Wolfsburg. Heute ist das Angebot um E-Scooter von Bolt ergänzt. Über 1.000 Roller stehen im Stadtgebiet zur Verfügung. Pro Tag fanden im Juni 2022 rund 1.670 Ausleihvorgänge statt – insgesamt über 830.000 in den vergangenen zwei Jahren. Als umweltschonende Ergänzung der städtischen Mobilität können E-Scooter den öffentlichen Verkehr als Zubringer ergänzen oder dazu einladen, das Auto auf kurzen Wegen stehen zu lassen. Damit die Fahrzeuge so geparkt werden, dass niemand behindert oder gefährdet wird, evaluiert die Stadt das Angebot kontinuierlich und im engen Austausch mit den Anbietern. Bei Bedarf werden weitere Maßnahmen abgestimmt. Zuletzt sind Parkbereiche in der Innenstadt oder ein Fotonachweis beim Abstellen der Roller dazugekommen.



Hier ist überall Volkswagen

Wie eng Wolfsburg und Volkswagen miteinander verzahnt sind, ist vielerorts im Stadtbild sichtbar, manchmal aber nur jenen bekannt, die vor Ort arbeiten. Wo überall Volkswagen drin steckt, verrät diese Karte:

- 1 **CKD-Logistikzentrum,**
Fallerleben / Bremerslust 3
- 2 **Testcenter Hochvolt und E-Mobility (TCH),**
Fallerleben / Westrampe 4
- 3 **Büros,**
Fallerleben / Hafenstraße 16–22
- 4 **Bürozentrum Hopfengarten,**
Fallerleben / Bahnhof
- 5 **Bürozentrum Rübenkamp,**
Fallerleben / Bahnhof
- 6 **Forum für Marketing und Kommunikation,**
Fallerleben /
Wolfsburger Landstraße 22B
- 7 **Sales Forum,**
Fallerleben /
Wolfsburger Landstraße 22
- 8 **Büros im Semcon-Gebäude,**
Fallerleben /
Wolfsburger Landstraße 22
- 9 **Forschung und Entwicklung,**
VW Nordstraße
- 10 **Campus Sandkamp*,**
entsteht zwischen neuer Feuerwache und Tor Sandkamp
- 11 **InnovationsCampus Wolfsburg,**
Büros von VW Infotainment,
VW Consulting und anderen,
Major-Hirst-Straße 11
- 12 **SE-Zentrum,**
Major-Hirst-Straße 7
- 13 **Volkswagen Trainingszentrum,**
Wohlthberg / Beuthener Straße 9



- 14 **MobileLifeCampus (MLC),**
Hermann-Münch-Straße 1
- 15 **Open Hybrid LabFactory (OHLF),**
Hermann-Münch-Straße 2
- 16 **Business Forum Detmerode,**
Detmerode /
John-F.-Kennedy-Allee 64

- 17 **Volkswagen SDC:Wob (Software Development Center),**
Alessandro-Volta-Straße 7
- 18 **Volkswagen Group IT Solutions,**
Benzstraße 25A und 29,
Kästorf / Zu dem Balken 9/9A
- 19 **Büros,**
Daimlerstraße 6–12

- 20 **HR:City,**
Willy-Brandt-Platz 8
- 21 **Bürozentrum Konzernlogistik,**
Heßlinger Straße 12
- 22 **TE-Logistikzentrum,**
Warmenau / Birnbaumstücke 1
- 23 **Volkswagen R,**
Warmenau /
Hannoversche Straße 2a
- 24 **Volkswagen Zubehör GmbH,**
Warmenau /
Hannoversche Straße 2a
- 25 **Trinity-Werk*,**
entsteht nördlich von Warmenau
- 26 **IT:City,**
Kästorf / Innovationskamp 3–5
- 27 **Bürozentrum Nord (BZN),**
Kästorf / Oebisfelder Straße 8
- 28 **Volkswagen Academy Sales & Service,**
Kästorf / Maschweg 30
- 29 **Bugatti Engineering GmbH,**
Gewerbegebiet Vogelsang
- 30 **Volkswagen Service Deutschland,**
Gewerbegebiet Heinenkamp
- 31 **Volkswagen Group Services**
Rabenberg, Burgwall 15
- 32 **Volkswagen Arena,**
Stadion des VfL Wolfsburg
- 33 **Autostadt,**
Auslieferungszentrum, Automobilmuseum und Freizeitpark
- 34 **Gästehaus Rothehof,**
Rabenberg / Rothehof 12
- 35 **Volkswagen Immobilien GmbH,**
Poststraße 28
- 36 **Audi BKK,**
Porschestraße 1
- 37 **Hotel Global Inn,**
Kleiststraße 46

* in Entstehung

Steimker Gärten: Reallabor für E-Mobilität

Volkswagen Immobilien baut die Ladeinfrastruktur in dem Neubauquartier schrittweise aus.



Mitten im Grünen und doch nah an der City: die Steimker Gärten (Foto oben). Gefördert von Volkswagen Group Components, wurden zwölf Ladesäulen in den Tiefgaragen des Quartiers installiert (Foto rechts).

Am östlichen Stadtrand von Wolfsburg, zehn Minuten von der City entfernt, liegen die Steimker Gärten – ein Wohnquartier, das nachhaltigen Städtebau und neue Formen der Mobilität verknüpft. 1.100 Menschen leben hier heute, bis 2025 sollen es 3.000 sein. Von Anfang an hat Volkswagen Immobilien die Steimker Gärten als Quartier für elektrische Mobilität gedacht und die Voraussetzungen für einen schrittweisen Ausbau der Ladeinfrastruktur geschaffen.

Die Planung des 22 Hektar großen Areals entsteht nicht bloß auf dem Reißbrett. Frank

Petershagen, Projektleiter im Innovationsmanagement bei Volkswagen Immobilien, sagt: „Die Steimker Gärten sind für einen bedarfsgerechten



Frank Petershagen, Projektleiter im Innovationsmanagement

Aufbau von Ladeinfrastruktur vorgerüstet. Wir wollen gemeinsam mit den Bewohnern lernen. Von ihrem Alltag, ihren Rückmeldungen und ihrer gelebten Mobilität.“ Gefördert von Volkswagen Group Components, wurden bereits zwölf Ladeboxen in den Tiefgaragen der zum Quartier zählenden Neubauprojekte Lindenhöfe und Promenaden Carré installiert. Die Bewohner können ihre E-Fahrzeuge mit bis zu 22 kW DC (Gleichstrom) laden. Das deckt aktuell die Nachfrage, wie die regelmäßige Auswertung der Ladevorgänge zeige.

Geplant ist außerdem, die Promenade der Steimker Gärten mit Schnellladesäulen auszustatten.

Sobald der Bedarf steigt und es der laufende Bauprozess zulässt, geht es in die weitere Planung. Das aktuellste Projekt im Quartier: Schon bald sollen die Dächer mit Fotovoltaikmodulen ausgestattet sein. „Die Fotovoltaikanlagen speichern den Strom in Batterien, die Volkswagen Group Components gemeinsam mit uns aufgebaut hat.

Das sind Traktionsbatterien, also zusammenschaltete Batterien aus E-Fahrzeugen, die in den Kellern stehen“, erklärt Petershagen. Der Strom aus den Fotovoltaikanlagen könne künftig auch für Wallboxen genutzt werden.

Die Erfahrungen aus den Steimker Gärten als einer Art Reallabor für E-Mobilität helfen dabei, weitere Ladeangebote im Wohnungsbestand zu realisieren. Mittlerweile hat Volkswagen Immobilien in Wolfsburg 200 Ladepunkte. „Dank der frühzeitigen konzernübergreifenden Zusammenarbeit in den Steimker Gärten können wir heute unterschiedliche Lademöglichkeiten anbieten, innovative Lösungen weiterentwickeln und diese schrittweise übertragen“, sagt Phillip Schmitz, Leiter Objektmanagement

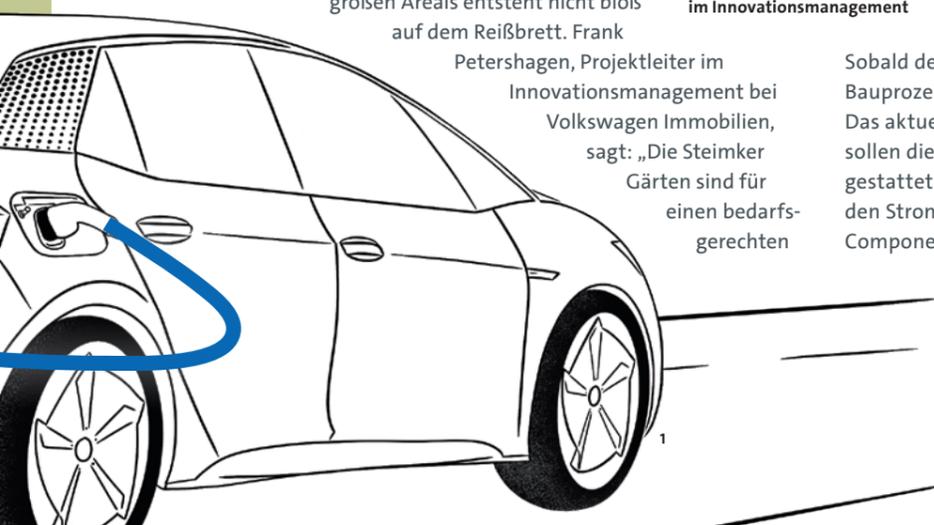


Phillip Schmitz leitet den Bereich Objektmanagement und Innovation

und Innovation bei Volkswagen Immobilien.

Das sei ein laufender Prozess, bei dem alle Beteiligten dazulernen. „Die Weiterentwicklung hört nicht auf. In den neuen Technologien im Bereich E-Mobilität haben wir mit unseren Partnern zusammen gute, praktikable Lösungen fürs Tagesgeschäft gefunden. Jetzt geht es darum, dieses Ökosystem weiterzuentwickeln und für unsere Kunden immer bessere

Angebote zu schaffen.“ Ideen rund um das Thema neue Mobilität gibt es genug. Neben Angeboten für Sharing und Mikromobilität – wie E-Scooter oder E-Bikes – ist auch eine „alternative grüne Route“ angedacht, die die Steimker Gärten mit der Innenstadt verbindet. Auf dieser gesonderten Verkehrsspur sollen Elektrobusse Pendler klimaneutral ans Ziel bringen. •



¹ID.3: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km (NEFZ): 13,7–12,9, CO₂-Emission in g/km: 0; Effizienzklasse: A+++



Die Internationale Zuliefererbörse in Zeiten des Umbruchs



930 Aussteller aus 37 Nationen sind für die Fachmesse im Oktober in Wolfsburg angemeldet.

Neue Schwerpunktthemen, neue Aussteller: Nahezu ausgebucht und mit einem veränderten Konzept startet die Internationale Zuliefererbörse (IZB) in den Countdown bis zur Veranstaltung vom 11. bis zum 13. Oktober in Wolfsburg. 930 Aussteller aus 37 Nationen sind für die Fachmesse der Automobilzulieferindustrie angemeldet. Zum Ausstellerkreis zählen zunehmend Unternehmen aus der Software- und IT-Branche. Die Firmen zeigen ihre Produkte und

Leistungen auf rund 40.000 Quadratmetern in sechs Hallen. Die Schirmherrschaft für die Veranstaltung übernehmen traditionell Volkswagen, das Land Niedersachsen und die Stadt Wolfsburg. „Digitalisierung, Elektrifizierung und autonomes Fahren entwickeln sich ständig weiter und sind nach wie vor die bestimmenden Fachthemen in der Branche. Sie verändern das Produkt und damit auch die Fertigungsprozesse und Lieferketten. Die IZB als europaweit anerkannte Fachmesse für Unternehmen

der Automobilzulieferindustrie stellt dies in den Fokus. Das Interesse und die Anmeldezahlen zeigen, wie stark und zukunftsorientiert die Branche ist“, sagt Wendelin Göbel, Sprecher des Vorstands der IZB-Veranstalterin Wolfsburg AG.

Digitale Formate schaffen Reichweite

Mit ihrem Restart als Präsenzmesse in diesem Jahr passt die IZB ihr Konzept an. In Halle 1 bietet der neue IZB-Software-Marketplace eine Bühne für Aussteller dieses Segments sowie eine Livestage,

auf der aktuelle Trendthemen auch von Volkswagen Referenten vorgestellt werden. Darüber hinaus präsentieren ausgewählte Zulieferer ihre Produktinnovationen. Die Liveformate wie Trendtalks, Keynotes und Pitches werden auf einer digitalen Plattform gestreamt und sind im Nachgang der Messe online verfügbar.

Josef Schulze Sutthoff, Leiter der IZB: „Mit der zunehmenden Vernetzung des Fahrzeugs gilt es auch, die beispielsweise immer kürzeren Innovationszyklen im Softwarebereich in der Wertschöpfungskette zu berücksichtigen. Bei diesen wie bei allen neuen Entwicklungen ist der persönliche Dialog zwischen allen Beteiligten wichtig, um nachhaltig erfolgreiche Prozesse in Beschaffung und Fertigung zu etablieren. Genau hier setzen unsere neuen Formate an.“

40 Prozent der Aussteller kommen aus dem Ausland

Die IZB stellt die gesamte Wertschöpfungskette des sich zum vernetzten Endgerät entwickelnden Fahrzeugs in den Mittelpunkt. Die größten Ausstellergruppen sind Elektronik und Connectivity, Metall und Powertrain sowie chemische Produkte und Kunststoffe. Insgesamt kommen rund 40 Prozent der ausstellenden Firmen aus dem Ausland. Italien und Spanien bilden die größten Gastnationen. Das Ausstellerverzeichnis

ist online einsehbar auf der IZB-Website (siehe Infokasten).

Bis zur Messe füllt sich das IZB-MediaCenter mit audiovisuellen Präsentationen der teilnehmenden Firmen. Unter dem Menüpunkt „innovations@izb 2022“ sind im Pressebereich Infos zu Ausstellerneuheiten zu finden. Der Report „innovations@izb“ konzentriert sich auf Produkte und Leistungen aus den neuen Schwerpunktthemen autonomes Fahren, Connectivity, Cybersecurity, Elektrifizierung, E-Mobilität, Produktion 4.0 und Software. •



INFORMATIONEN

Veranstaltungsort:	IZB-Messegelände, Oebisfelder Str./Allerpark, 38448 Wolfsburg
Öffnungszeiten:	11.–13. Oktober 2022, jeweils 10–18 Uhr
Eintritt:	Kostenfrei für Volkswagen Beschäftigte mit personalisierter Anmeldung. Hierfür online auf https://izb.messeticket.berlin/ den Code IZB2022_VW eingeben. Der Code kann an allen drei Tagen genutzt werden.
Anfahrt:	Shuttleservice vom Hauptbahnhof und durch das Volkswagen Werk zum Messegelände. Die Fahrpläne werden auf der Website zu finden sein. Der Shuttle ist kostenlos.
Weitere Informationen:	www.izb-online.com



Analysieren die Messen der Vergangenheit und beobachten Trends (v. l.): Wendelin Göbel, Vorstandssprecher Wolfsburg AG, und IZB-Leiter Josef Schulze Sutthoff.

Die Verkehrswege verbessern

Als vor zehn Jahren der Verkehrskollaps drohte, brachten Volkswagen, der Volkswagen Betriebsrat, die Wolfsburg AG und die Stadt Wolfsburg die Task-Force Verkehr (TFV) auf den Weg. Sie hat seitdem verschiedene Maßnahmen vorangetrieben, die die täglichen Wege von 120.000 Beschäftigten, davon ca. 80.000 Pendlern, in Wolfsburg verbessert haben. Wie haben die Maßnahmen zum Erfolg der Initiative beigetragen und welche Projekte stehen kurz vor Abschluss oder in den Startlöchern? Ein Überblick:

MIT BUS UND BAHN UNTERWEGS

Die Zufahrtsstraßen und Parkplätze rund um das Werk entlasten, den Pkw-Verkehr im Werk reduzieren und die Arbeitswege der Beschäftigten verkürzen: Dazu startete im Oktober 2012 der interne Shuttle, heute Move Bus. Es ist das Leuchtturmprojekt der TaskForce Verkehr. Vor Corona nutzten täglich bis zu 10.000 Passagiere die Buslinien auf dem Werksgelände. Und auch außerhalb des Werks hat die TFV viel bewegt: Mit den Jobticket-Abos für die Regionen Braunschweig, Hannover und Magdeburg sowie für den Fernverkehr mit der Deutschen Bahn hat sich für viele der Umstieg auf Bus und Bahn gelohnt. Noch dazu sind die Takte zu den stark frequentierten Uhrzeiten kürzer, mehr Waggons im Einsatz und die Anschlussverbindungen besser aufeinander abgestimmt.

BJÖRN VOLK, Leiter Move Bus: „Ende 2023 wird das zweite Gleis auf der Weddeler Schleife zwischen Wolfsburg und Braunschweig fertiggestellt. Die Deutsche Bahn baut dann einen weiteren Haltepunkt an der Brücke Oststraße, gleich gegenüber vom Tor Sandkamp. Die Inbetriebnahme ist für 2027 geplant, der Umstieg vom Auto auf den Nahverkehr wird für viele VW-Beschäftigte dann noch attraktiver. Auch, weil unser Move Bus die Arbeitswege im Werk verkürzt hat. Hier schauen wir genau, wie sich der Anteil der mobilen Arbeit auf den Bedarf auswirkt, und passen unser Angebot an. Für das neue Werk bei Warmenau erstellen wir gerade ein nachhaltiges Mobilitätskonzept in enger Abstimmung mit der Stadt Wolfsburg und den Wolfsburger Verkehrsbetrieben.“



ZU FUSS UND MIT DEM FAHRRAD UNTERWEGS

Von zunehmender Bedeutung angesichts angestrebter CO₂-Neutralität sind gute Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer. Hierfür wurden in den vergangenen Jahren die Fahrradabstellplätze erweitert und sicherer vor Diebstählen gemacht. E-Bike-Stationen zum Aufladen von E-Bike-Akkus während der Arbeitszeit und auch Service-Stationen stehen rund um das Werk an den externen Stellplätzen zur Verfügung. Auch eine breite Fahrradstraße auf dem Parkplatz Sandkamp ermöglicht eine zügige und sichere Anreise. An einigen breznigen Stellen sind die Lücken im Radwegenetz geschlossen und weitere Drehkreuze verkürzen die letzten Meter zu Fuß zum Arbeitsplatz. Zudem ist 2021 ein Versuch erfolgreich gestartet, bei dem 400 Beschäftigte mit ihren Privaträdern ins Werk fahren können.



STEFFEN KNIPPING, Volkswagen Fahrradbeauftragter: „Das Pilotprojekt ‚Mit deinem Rad ins Werk‘ soll Stück für Stück ausgeweitet werden – auf weitere Teilnehmer, mit weiteren Zugängen zum Werk und überdachten Abstellplätzen dichter am Arbeitsplatz. Für das Jobrad schafft die IG Metall gerade die letzten erforderlichen Regelungen. Zu den 7.500 Werkrädern gibt es Überlegungen, ob die personengebundene Zuordnung noch sinnvoll ist. Ein Bikesharing-Pilotversuch ist hierzu in Planung. Ein wichtiges Projekt ist zudem die anvisierte Radschnellverbindung von Braunschweig über Lehre nach Wolfsburg, die aktuell durch den Regionalverband geplant und von Volkswagen unterstützt wird.“

MIT DEM AUTO UNTERWEGS

Lange Staus, zugeparkte Randstreifen und Knöllchen an der Windschutzscheibe sind mit wenigen Ausnahmen passé: Rund 8.000 Parkplätze sind rund um den Standort Wolfsburg in den vergangenen Jahren dazugekommen. Nach dem Bau mehrerer Parkpaletten und des großen Stellplatzes nordwestlich der Technischen Entwicklung stehen heute rund 35.000 Parkplätze für die Beschäftigten zur Verfügung. Auch der Verkehrsfluss hat sich mit dem Kreisell in der TE-Abfahrt der A 39 und mit den ineinandergreifenden Beschleunigungs- und Abfahrtsstreifen an den Anschlussstellen Wolfsburg-West und Braunschweiger Straße wesentlich verbessert.

CHRISTOPH ARETZ, Planer für Verkehrskonzepte im Werk Wolfsburg: „Der Verkehr auf der Straße muss flüssig laufen, damit Produktion und Pendler nicht stillstehen. Eine zentrale Maßnahme ist der vierspurige Ausbau der B 188 zwischen der Anschlussstelle Weyhausen und der Schlosskreuzung. Der Bau des neuen Werks bei Warmenau macht dieses Verkehrsprojekt notwendiger denn je. Des Weiteren sollen die Parkflächen um das Stammwerk intelligent nutzbar sein. Sensoren könnten den Belegungsstand erfassen und über die Einspeisung der Daten in Navigationsdienste den Parksuchverkehr minimieren.“



RUND UM DEN WARENTRANSPORT

Für einen effizienten Warentransport zum und vom Standort Wolfsburg hat die TFV sowohl die Land- als auch die Wasserstraßen im Fokus. Bis 2016 hat sie sich erfolgreich für die Aufnahme des Weiterbaus der A 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg in den Bundesverkehrswegeplan eingesetzt und forciert ergänzend dazu den sechsspurigen Ausbau der A 39 zwischen dem Kreuz Königslutter und der Anschlussstelle Sandkamp. Pendlerverkehre sollen auf diese Weise erleichtert und logistische Verkehre entlastet werden. Dazu trägt auch der neue Lkw-Stellplatz im Gewerbegebiet Heinenkamp-Ost bei.



HUBERT SZCZEPANIAK, Referent für Verkehrsprojekte bei der Wolfsburg AG: „Das Werk bekommt endlich seine Nordanbindung, wenn auch in abgeänderter Form zum neuen Werk bei Warmenau. Über eine eigene Trasse sollen Lkw und Züge rollen. Ergänzend zu Straße und Schiene wird mit dem Bau einer zusätzlichen Schleuse am Elbeseitenkanal in Scharnebeck die wasserseitige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens erleichtert und im Sinne von mehr Nachhaltigkeit der Warentransport auf dem Wasserweg attraktiver gestaltet. Dieses Projekt ist zwar weit weg, trägt aber zu einer Stärkung des trimodalen Wirtschaftsstandorts Wolfsburg bei.“



Mobilitätsmix im Blick

Thomas Krause und Jürgen Hildebrandt sind die Gesichter der TaskForce Verkehr (TFV). Die 360°-Redaktion hat mit dem Vorstand der Wolfsburg AG und dem Volkswagen Betriebsrat über die Verkehrsentwicklung am Standort Wolfsburg gesprochen.



Seit zehn Jahren gestalten Sie in der TFV die Verkehrsentwicklung rund um den Standort Wolfsburg mit. Sind Sie zufrieden mit dem, was Sie erreicht haben?

Krause: Ja, durchaus. Eine moderne Verkehrsinfrastruktur ist ein Faktor für die Lebensqualität der Menschen und die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft in unserer Stadt. In diesem Sinne hat sich eine direkte und enge Zusammenarbeit aller Verantwortlichen und Experten als Erfolg erwiesen. Heute verkraften unsere Verkehrswege rund 78.000 Pendler plus vielfältige Logistikverkehre deutlich besser als vor zehn Jahren.

Hildebrandt: Zehntausende kamen vor Corona täglich ins Volkswagen Werk, unsere Kolleginnen und Kollegen, aber auch Gäste und Beschäftigte

anderer Unternehmen. Für sie hat sich die Situation durch die konsequente Umsetzung eines Mixes an Maßnahmen für alle Verkehrsträger spürbar entspannt.

Sie sagen, „vor Corona“. Wie hat sich die Situation in den vergangenen zwei Jahren entwickelt?

Krause: Ein Effekt der pandemischen Lage war es, dass die Menschen öffentliche Verkehrsmittel gemieden haben. Der private Pkw und auch das Fahrrad waren die Verkehrsmittel der Stunde. Nun, da sich die Situation wieder zu entspannen scheint, sehen wir schrittweise eine Rückkehr zu den alten Gewohnheiten und beobachten vollere Straßen, Parkhäuser, Busse und Züge. Letzteres ist wohl auch die positive Auswirkung des 9-Euro-Tickets.

Hildebrandt: Gefühlt sind wir noch in einem Übergangsstadium, real muss man aber festhalten, dass sich die derzeitige Aufteilung zwischen dem mobilen und Präsenzarbeiten verfestigt. Diese Entwicklung sowie deren Auswirkung auf Bürobedarf und das Mobilitätsverhalten werden derzeit bei Volkswagen untersucht. Als TaskForce Verkehr werden wir nach Absprache mit allen Beteiligten Empfehlungen zum Umgang formulieren. Aber das ist noch ein weiter Weg.

Welche Projekte haben Sie zurzeit besonders im Blick?

Hildebrandt: Die spannendsten Aufgaben sind zurzeit die Anbindung des geplanten Campus Sandkamp im Werk und die neue Fabrik bei Warmenau. Dabei ist uns bewusst, dass sich auch die Mobilitätsanforderungen der Beschäftigten wandeln. Auto, Bus, Bahn, Fahrrad, E-Scooter – alle Verkehrsmittel denken wir im besten Sinne der Menschen in der Region mit.

Immer wieder kommt die Frage nach einer Seilbahn für Wolfsburg auf: Ein reines Hirngespinnst oder ist da was dran?

Hildebrandt: Jedes Transportsystem verdient es, ernsthaft mit Blick auf seine Einsatzfähigkeit betrachtet zu werden, zumal sich jedes permanent weiterentwickelt, und dazu gehören auch Seilbahnen. Mitarbeiter der RWTH Aachen haben uns in der TaskForce Verkehr beispielsweise einen Prototyp vorgestellt, der an einem Seilsystem befördert und dann an speziellen Stationen auf ein Chassis umgesetzt werden kann, um am Straßenverkehr teilzunehmen. Ob sich in der Kabine Menschen oder Güter befinden, ist dann nachrangig.

Krause: Natürlich sind die Kosten und die Nachhaltigkeit für das Einführen eines Beförderungssystems entscheidend. Denken Sie an die damaligen

Überlegungen, eine Straßenbahn und später eine Monorail in Wolfsburg zu bauen. Neben den hohen Investitionskosten von 300 Millionen Euro und mehr war bei beiden Systemen auch der Aspekt der weiteren Belegung des knappen Verkehrsraums negativ zu bewerten. Kabinenseilbahnen sind mit ihren Stahlstützen da wesentlich geringer im Platzbedarf. Gleiches gilt für ihren Betrieb – hoch automatisiert, energieeffizient und sich dem unterschiedlichen Transportbedarf über den Tag anpassend. Hinzu kommt der touristische Aspekt, wie es zum Beispiel bei den Luftseilbahnen in New York, La Paz oder gerade in Lissabon zu sehen ist. Warum nicht ein urbanes Seilbahnsystem in Wolfsburg zur Anbindung der Arbeitsplatzschwerpunkte an die vorhandenen Parkplätze entlang der Heinrich-Nordhoff-Straße bis zum Allerpark?

Nachhaltigkeit ist ein gutes Stichwort: Mehr ÖPNV war einst das Ziel der TFV. Viele der Maßnahmen haben allerdings den Individualverkehr mit dem Pkw begünstigt. Wie soll so der Verkehr nachhaltiger werden?

Hildebrandt: Das stimmt so nicht ganz. Zu den ersten Maßnahmen gehörte die neue Linienführung und Taktung der damaligen WVG-Werkslinie 267. Danach folgten die Themen Jobticket, Radverkehr und ganz aktuell entsteht ja das zweite Bahngleis der Weddeler Schleife. All unsere Maßnahmen zusammen betrachtet haben die verschiedenen Formen von Mobilität ausgewogen unterstützt. Und in Hinblick auf die neuen Ansiedlungsprojekte hat das Thema Nachhaltigkeit ganz hohe Priorität. Zum Beispiel wollen wir, dass die vorhandenen Parkplätze intelligent mit Shuttlemöglichkeiten angebunden werden, damit unnötiger Verkehr und eine weitere Flächenversiegelung vermieden werden. ●

Wolfsburg 2037: So sehen Beschäftigte die Zukunft



Umfrage: Wie stellen sich Wolfsburger Beschäftigte die Stadt und den Stammsitz in 15 Jahren vor? Was sind ihre Wünsche?



Colin Pawlitzki (20) aus Wolfsburg-Ehmen, dualer Student für BWL im Personalwesen: „Ich würde mir Wolfsburg als bunteren und moderneren Ort wünschen. Weg vom Image der grauen Industriestadt hin zu einem Ort des Wohlfühlens für speziell junge Menschen. Es sollte einen großen Club oder vielleicht sogar eine queere Bar geben, um zu zeigen, dass hier wirklich jede Person willkommen ist. Momentan fehlen solche Orte hier. Dadurch wirkt die Stadt schnell trist und unattraktiv. Ich finde, die Stadt sollte besonders für Innovation und Zukunft stehen. Ich wünsche mir eine komplexe, vielschichtige Stadt mit unterschiedlichen Ideen, Meinungen und Lifestyles. Ich möchte, dass man in 15 Jahren sagen kann: Hey, ich bin stolz, in Wolfsburg zu leben. Für mich zählt dabei das Miteinander und nicht der Status. Momentan fühlt sich Wolfsburg für mich häufig sehr monoton an. Klar sollten Stabilität und Sicherheit nicht verloren gehen, trotzdem glaube ich, ein wenig Glitzer and Glamour würde nicht schaden.“

Karsten Schulz (32), Teamsprecher in der Wagenfertigung: „Ich liebe Verbrenner. Der Gedanke, dass in Zukunft alles elektrisch fährt, ist für mich noch ungewohnt. Einerseits finde ich die Transformation in unserem Werk gut, weil wir in Zukunft drei Plattformen – MQB, MEB und SSP – beherrschen werden. Andererseits sehe ich diese Entwicklung auch ein wenig skeptisch, weil es um Volumenfahrzeuge geht. Ich glaube, wir müssen aufpassen, dass wir nicht zu viel auf einmal wollen. In 15 Jahren arbeite ich hoffentlich immer noch im ‚alten‘ Teil des Stammwerkes. Ich möchte bleiben, dann aber als Meister.“



Lea Schaffert (23) aus Wolfsburg und **Lea Widdecke** (22) aus Etingen/Oebisfelde, beide Studierende im Praxisverbund Fahrzeugmechatronik und -informatik: „Wir sehen Wolfsburg als eine Stadt mit viel Potenzial für die Zukunft. Unsere Vorstellung ist, dass Stadt und Konzern progressiv zusammenarbeiten. So wird Wolfsburg eine attraktive Metropole für junge, kreative und ambitionierte Innovatoren. Es wäre toll, wenn Wolfsburg als Vorreiter neue Maßstäbe setzen kann, zum Beispiel im Bereich Mobilität oder bei der Work-Life-Balance.“

Usha Sanneerappa Mallamma (31), Cloud-Architektin im Product Delivery Center in der Group IT, ursprünglich aus Indien, lebt in Berlin: „Ich habe ein sehr positives Gefühl für Wolfsburg. Menschen aus verschiedenen Regionen und dem Ausland sind hier willkommen. Das macht die Stadt freundlicher, vielfältiger und bunter. Ich sehe das Wolfsburg der Zukunft als Stadt, die gemeinsam mit Volkswagen einen wesentlichen Beitrag zu nachhaltiger Lebensqualität leistet. Ich bin mir sicher, die Stadt wird erfolgreich und lebenswerter in Bezug auf Klima, Energie und Mobilität. Die Menschen hier arbeiten noch engagierter für ein Zusammenleben in einer modernen und sozial verantwortlichen Gesellschaft. Volkswagen spielt dabei eine wichtige Rolle, ausländische Einwohner wie mich anzuziehen, indem es Karrieremöglichkeiten bietet und die Stadt in die digitale Zukunft begleitet. Ich stehe dabei an der Seite von Volkswagen.“



Jan Schanda (45), Sachbearbeiter bei der Service Factory, aus Wolfsburg-Reislingen: „Ich hoffe, dass Wolfsburg seine Bedeutung als Stammsitz für den Konzern behält und ausbaut. Die Beschäftigungssicherung für die Region steht für mich im Vordergrund. Da für mich Sport und Fußball sehr wichtig sind, wünsche ich mir für den VfL Wolfsburg und die Region, dass sich das Team der Männer stabilisiert und die nächsten Jahre kontinuierlich um die europäischen Plätze mitspielt. Arbeit, Fußball, Leidenschaft!“



Michael Berk (43), Teamsprecher an der Montagelinie 1, Halle 12: „Ich wünsche mir, dass noch viel mehr auf die Beschäftigten an der Linie gehört wird. Dass wir zeitiger eingebunden und zum Beispiel gefragt werden: Könnt ihr das so umsetzen, wie wir uns das vorstellen? Bei Bauteilen wie Lenkrädern gehe ich davon aus, dass es in Zukunft viel weniger Varianten zu verbauen gibt. Als gelernter Kommunikations-elektroniker freue ich mich aktuell besonders auf den Anlauf vom ID.3¹. Ich fände es auch spannend, im neuen Werkteil erst den Anlauf vom Trinity²-Modell zu begleiten und dann dort weiterzuarbeiten.“



¹ID.3: Strom Kraftstoffverbrauch kombiniert 13,7–12,9 kWh/100 km, Strom CO₂ Emissionen kombiniert 0 g/km; Effizienzklasse A+++
²Projekt Trinity – Das Fahrzeug ist eine Studie.

Saskia Walter (31), Workshopmoderatorin in der Qualitätssicherung, aus Mieste (Altmarkkreis Salzwedel): „Für mich steht der Mensch im Fokus. Ich hoffe für die Zukunft auf mehr Miteinander, mehr Verbundenheit, auch zur Natur, und mehr Balance zwischen Kopf und Herz. Jobs und Positionen sollten unabhängig von Ausbildungshistorie, Geschlecht oder Äußerlichkeiten konsequent nach Kompetenzen und Fähigkeiten vergeben werden. Mein Wunsch ist, dass Probleme nicht so hierarchisch und linear angegangen werden. Es sollte mehr vernetztes Arbeiten in Communitys und auch Verbindlichkeiten über alle Hierarchiestufen geben. So könnten Ideen von Einzelnen viel besser genutzt werden. Das sollte sich zum Beispiel auch in den Bürogebäuden spiegeln. Ich sehe da mehr Freiräume, mehr Kreativinseln und Flächen, wo Teams besser zusammenarbeiten können.“



Valerio Giorgi (41) aus Wolfsburg-Brackstedt arbeitet im Kundeninteraktionsmanagement des Vertriebs: „Ich wünsche mir, dass Wolfsburg auch weiterhin Herz und Kopf von Volkswagen bleibt. Stadt und Standort bilden eine Symbiose und profitieren voneinander. Die Elektromobilitätsstrategie wird ein Erfolg und Wolfsburg ein Modell für viele andere Städte im Strukturwandel. Wir haben die Transformation zum Mobilitätsanbieter geschafft, ohne zu vernachlässigen, dass hier in Wolfsburg Autos auch tatsächlich gebaut werden. Wolfsburg sollte eine einladende Innenstadt bekommen und weiterhin so grün bleiben. Es wäre schön, wenn Volkswagen sich noch mehr im Bereich Schulbildung engagiert, um die Fachkräfte der Zukunft neugierig auf Volkswagen zu machen.“



David Meyer (20) aus Wolfsburg-Vorsfelde, Azubi Industriemechaniker Automobilbau: „Ich bin in Wolfsburg geboren. Und wenn ich eins über diese Stadt gelernt habe, dann, dass sie schon immer an den Herausforderungen der jeweiligen Zeit gewachsen ist. Wolfsburg und Volkswagen werden sich auch in den nächsten 15 Jahren enorm weiterentwickeln. Ein Grund dafür ist der Bau des Trinity¹-Werkes in Warmenau. Die Elektrifizierung der hier hergestellten Fahrzeuge ist für die Stadt und den Standort sehr wichtig. Denn dadurch wappnet sich Wolfsburg für die Zukunft des Automobils. Davon wird natürlich auch die Region profitieren. Ich bin stolz, sowohl ein Teil von Wolfsburg als auch von Volkswagen zu sein, und freue mich auf das, was die Zukunft noch bringt.“



Pia Rose Wachau (19), duale Studentin für Maschinenbau im Praxisverbund Mechatronik, lebt in Wolfsburg: „Für mich ist die Zukunft von Wolfsburg digital. Autonom fahrende Autos werden möglicherweise einen gängigeren Platz in unserem Leben einnehmen. Software wird problemlos, kontaktlos, ‚over the air‘, überall aktualisiert. Dienste wie WeShare sollten auch in Wolfsburg einen hohen Stellenwert bekommen und weiter ausgebaut werden. Mobilität wird sich verändern und es gibt noch viele weitere Potenziale, die wir ausschöpfen können.“

Martin Samlenski (38), Unterabteilungsleiter Group Software Innovation & Development Virtual Engineering, aus Berlin: „Meine Vision für 2037: Hier ist das Entwicklungszentrum modernster Mobilitätslösungen und das Herz des Konzerns. Mein Ort der Inspiration, Innovation und Zusammenarbeit. Die Stadt und der Standort sind dank des Umstiegs auf erneuerbare Energien zu 100 Prozent klimaneutral. Wasserstoff als Energiespeicher kommt und geht auf der Schiene, die Türme am Kraftwerk sind ein Denkmal vergangener Zeit. Neben der Wertschöpfung am modernsten Produktionsstandort der Welt, wo Fahrzeuge im 8-Stunden-Takt vom Band rollen, ist Wolfsburg auch Dreh- und Angelpunkt für Fachexperten aller Bereiche mit Anziehungskraft auf internationale Talente. Ein reaktionsschnelles, flexibles und anpassungsfähiges Unternehmen, das die wichtigen und kritischen Aufgaben selbst löst und das Know-how gezielt bündelt. Mit interdisziplinären Teams, welche verteilt über den Globus im engsten Austausch mit dem Kunden an der Lösung der Herausforderungen von morgen arbeiten. Mit einem zukunftsfähigen Standort Wolfsburg, der diese Gestaltenden zusammenbringt und ihnen eine digitale Bühne stellt, um partnerschaftlich zusammenarbeiten zu können.“



Tobias Röhrich (36) leitet die Unterabteilung Transportlogistik im Werk Wolfsburg und kommt aus Beienrode bei Königslutter: „Ich sehe optimistisch in die Zukunft. Mit einer der modernsten Produktionsfabriken der Welt, die täglich tolle Fahrzeuge hervorbringt, werden wir dies seitens der Logistik mit innovativen und nachhaltigen Lösungen mitgestalten. Ich denke, die mobile Arbeit wird sich weiterentwickeln, Beschäftigte müssen nicht mehr zwingend hier sitzen. Ich kann mir aber gut vorstellen, dass Wolfsburg eine Vorbildfunktion beim autonomen und elektrischen Fahren einnehmen wird. Hightechstandort trifft Natur auf engem Raum: Wo ist das sonst so zukünftig möglich? Diese gesteigerte Attraktivität wird viele Beschäftigte hierherziehen.“



¹Projekt Trinity – Das Fahrzeug ist eine Studie.



degreed: Moderne Weiterbildung aus Wolfsburg

Kolleginnen und Kollegen aus Wolfsburg berichten von ihren Erfahrungen mit der neuen digitalen Lernplattform der Volkswagen Group Academy.



Jürgen Käseberg,
Einfahrer in der Pilothe Halle Wolfsburg:

„Zuerst war ich ein wenig skeptisch, aber gleichzeitig auch neugierig auf diese neue digitale Lernplattform. Ich habe mir aus fachlichem Interesse viele Angebote in degreed zur Elektromobilität angeschaut, Erklärfilme sowie Texte. In diese moderne Art und Weise, selbstständig zu lernen, habe ich mich schnell eingefunden – und werde mich als Nächstes zum autonomen Fahren weiterbilden. Ich kann degreed nur weiterempfehlen – gerade für einen Blick über den Tellerrand der eigenen Tätigkeit.“

Alice-Friederike Müller,
Agile Lotsin, Projekt- und
Anlaufmanagement Produktion:



„Für meine tägliche Arbeit bietet degreed viel im Bereich von agilen und modernen Arbeitsmethoden, die ich im Projektmanagement direkt anwenden kann. Ich schaue mir hierzu unter anderem die ‚Learning Nuggets‘ an, kurze Vorträge und Erklärfilme. Viele meiner Inhalte sind auch in englischer Sprache – das hilft mir gleichzeitig, meine Englischkenntnisse ein wenig aufzufrischen. Der schnelle, kurze Überblick in degreed, gerade wenn ich mal ein spontanes Zeitfenster zum Lernen habe, bringt mir persönlich sehr viel.“

 **360° Volkswagen Net**

Im 360° Volkswagen Net einfach „degreed“ in die Suche eingeben, anmelden und kostenlos loslegen mit dem Selbstlernen.

„Group Training Catalogue“: Weiterbildung fürs Management

Die Volkswagen Group Academy bietet eine Weiterbildungsoffensive für Führungskräfte im Konzern an. Die Aktivitäten werden von Wolfsburg aus koordiniert:

Der „Group Training Catalogue for Leadership and Transformation“ bündelt konzernweit Qualifizierungen für das Management (MK, OMK, TMK). Alle Inhalte liegen auf Deutsch und Englisch vor. Die Seminare sind „von den Marken für die Marken“ konzipiert, um Führungskräfte und ihre Teams in der Transformation zu unterstützen.

Aktuelle Angebote sind unter anderem „Hybrid Leadership“, „Ambidextrous Leadership in Practice – Managing Complexity, Polarities and Dilemmas“ oder „Data for leaders – Big Data and the impact on my business“.



Ausbildungsberufe für morgen

Volkswagen bildet jedes Jahr mehr als 1.000 junge Menschen in über 50 Berufsbereichen aus. 360° stellt zwei Wolfsburger Auszubildende vor.

Über den QR-Code direkt zu den Bewerbungsmöglichkeiten für das Ausbildungsjahr 2023:



ADRIAN HINTE schließt seine Ausbildung zum Mediengestalter Digital und Print in diesem Jahr ab. Auf Volkswagen als Arbeitgeber ist der heute 22-jährige beim Berufsinformationstag im Werk Hannover aufmerksam geworden. Nach der Fachhochschulreife, Schwerpunkt Design, entschied er sich für die Ausbildung. „Jeder, mit dem ich vor der Ausbildung gesprochen habe, war überrascht davon, dass es das Berufsbild bei VW gibt. Alle sagten: Ich dachte, die bauen nur Autos!“, sagt Hinte.

Seit Beginn seiner Ausbildung 2019 arbeitet er im Software Development Center in Wolfsburg. Dort erarbeitet er bei der Entwicklung interner Software-Anwendungen deren Nutzerfreundlichkeit. Dazu gehören User-Research, Design und Problemanalyse. Hinte: „Bei uns rotiert jeder Beschäftigte durch die Teams. So lernt man unterschiedliche Stationen und Aufgabenbereiche kennen.“ Ein Team besteht meist aus vier bis sechs Entwicklern, einem Produktmanager und einem UX/UI-Designer, der den Fokus auf die Anwender sicherstellt – zum Beispiel Adrian Hinte.

Und so soll es weitergehen
Im Juni hat Hinte seine Abschlussprüfung abgelegt. Neben einer theoretischen Abschlussklausur gab es eine praktische Prüfung in drei Teilen. „Zuerst musste ich eine Website mit Texten und Bildern zielgruppengerecht gestalten. Im Anschluss diesen Entwurf auch technisch in HTML umsetzen. Und schließlich gab es noch eine Bildbearbeitung mit Photoshop“, so Hinte. Seit seinem Ausbildungsende im Juli ist er im Software Development Center festangestellt.

JORDI ISKEN wird bei Volkswagen Fachinformatiker für Anwendungsentwicklung. Er hat seine Ausbildung 2020 begonnen und ist seitdem überwiegend im Smart.Production:Lab, Bereich K-DIXP, im Einsatz.

Isken: „Ich habe mich früh auch privat für IT und Informatik interessiert. Ich hänge viel vor dem Computer, habe Apps entwickelt und erste Programme geschrieben. Für mich war klar, dass ich das auch beruflich machen will.“ Nach dem Fachabitur Informatik in Braunschweig sah er sich gezielt nach einer Ausbildungsstelle als Fachinformatiker um. Volkswagen als Arbeitgeber kannte er bereits durch seine Eltern. Und hier klappte es auch mit der Bewerbung. Isken: „Dass VW so eine Ausbildung anbietet, hat mich nicht gewundert. Zuvor hatte ich bereits gesehen, dass auch Zulieferfirmen, die ebenso aus dem klassischen Maschinenbau kommen, Azubis in diesem Bereich suchen.“

Und so soll es weitergehen
Im Smart.Production:Lab arbeitet er unter anderem an dem Thema „VW²DataCapture“ mit. Dabei analysiert Volkswagen in einem Pilotprojekt Verkehrsdaten, um den Verkehrsfluss besser verstehen zu lernen. Isken überblickt hierfür mehr als 16 Millionen Datenpunkte. Und er fühlt sich sehr wohl in dem Bereich. „Es ist toll, dass ich hier so viel programmieren lerne.“ Er denkt darüber nach, nach der Ausbildung ein Informatikstudium aufzunehmen, und möchte im Anschluss gerne zu Volkswagen zurückkommen.



TRANSFORMATION in der Praxis

In Trafo-Offices arbeiten HR-Bereiche, Führungskräfte und Betriebsrat zusammen, um die Transformation zu stemmen. Sie sind auch Anlaufstellen für Beschäftigte.

Aktuell entstehen Trafo-Offices in Wolfsburg in der TE, in der Service Factory oder dem Werkzeugbau. Im Trafo-Office GQ der Qualitätssicherung arbeiten Stefanie Schink (Leiterin Volkswagen-Weg QS / Effizienzprogramm), Annmarie Keuneke (HR Business Partnerin) und Giuseppe Cutrona (Betriebsrat) eng zusammen.

Annmarie Keuneke: „Das Trafo-Office gibt uns die Transparenz darüber, wo Bedarf besteht und welche Jobprofile gesucht werden. Dadurch können wir für die Beschäftigten, deren bisherigen Aufgaben entfallen, prüfen, welche neuen Stellen infrage kommen, und sie dann darauf qualifizieren.“ Stefanie Schink: „Inzwischen haben wir bereits 33 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erfolgreich auf neue Stellen vermittelt.“

Veränderungsbereitschaft als Motor

Die Zusammenarbeit im Trafo-Office funktioniert gut, auch weil alle Beteiligten dasselbe Ziel verfolgen. Giuseppe Cutrona: „Wirtschaftlichkeit und Beschäftigungssicherung sind bei Volkswagen gleichrangige Unternehmensziele. Die Investitionen in neue Technologien sind notwendig, damit wir auch zukünftig Geld verdienen. Über die ‚RDT-Rahmenvereinbarung‘ haben wir unser Qualifizierungsbudget um 60 Millionen Euro für die Kolleginnen und Kollegen erhöht, damit sie qualifiziert werden. Daher freue ich mich riesig über jeden einzelnen unserer 33 Kolleginnen und Kollegen, die wir adäquat einsetzen konnten. Die Veränderungsbereitschaft unserer Kolleginnen und Kollegen wird der Schlüssel für die notwendige Transformation sein.“



Trafo-Office GQ: Stefanie Schink, Giuseppe Cutrona und Annmarie Keuneke.



„So habe ich die Transformation erlebt.“

Angela Müller hat im Zuge der Transformation ihres Bereichs den Job gewechselt. Sie berichtet von ihren Erfahrungen:

„Auch ich habe mich verändern müssen und habe meine neue Heimat in der GQZ-R/11 im Schadensteilraum im Eingang 74 gefunden. Vorher war ich ca. 14 Jahre in der Qualitätssicherung als Botin tätig und war anfangs nicht so begeistert darüber, dass ich mich noch mal verändern sollte. Mit fast Mitte 50 wollte ich gerne dort alt werden, aber manchmal muss man sich neuen Herausforderungen eben stellen. Viele Qualifizierungen habe ich durchlaufen, um meine jetzige Aufgabe, die sogenannte ‚K21 Hotline‘, ausführen zu können. Das mache ich jetzt selbstständig und hauptverantwortlich. Meine neue Aufgabe macht mir viel Freude, sie ist sehr interessant und vielseitig. Heute bin ich glücklich darüber, die Chance zur Veränderung bekommen zu haben. Auch wenn es mir manchmal schwerfällt, mich neuen Aufgaben zu stellen, habe ich hier doch meinen neuen Heimathafen gefunden.“



Katrin Goldhorn,
Steuerung Kundenfunktion:

„Gute Grundlagen für die Transformationsarbeit bilden die Bereichsstrategien 2030 und die strategische Personalplanung eines Bereiches. Beide zeigen auf, wie sich ein Fachbereich bezüglich der erforderlichen Personalstruktur (Quantität und vor allem Zukunftskompetenzen) zukunftsicher aufstellen kann. Bei der anschließenden Umsetzung unterstützen die Trafo-Offices in den Fachbereichen. Führungskräfte, HR Business Partner, Learning, Recruiting, Betriebsrat und die Transformationsbegleiter arbeiten zusammen, um passgenaue Wege für den Fachbereich und den einzelnen Beschäftigten zu entwickeln. Jedem, der Interesse an der Transformation hat, steht die Tür hier offen.“



Open-Space-Büro mit besonderem Highlight

Der Standort Wolfsburg verändert sich – das betrifft auch die Büroarbeitsplätze. Ein besonderes Beispiel dafür ist die Halle 6.

Vernetzung, Teamgeist und Kreativität: Die Halle 6 im Eingang 39 bietet rund 200 Kolleginnen und Kollegen aus den Zentralbereichen der Volkswagen Group Components und des Konzernressorts Technik ein agiles und vor allem offenes Arbeitsumfeld. Zahlreiche Besprechungskuben sorgen für Rückzugsorte, beispielsweise für Telefonate oder Termine. Pflanzen und Stellwände helfen beim Sicht- und Lärmschutz für die einzelnen Arbeitsplätze.

Ein besonderes Highlight der Halle 6 ist die Piazza: Egal, ob die Verleihung des SPEED+ Awards, Lunch-&-Learn-Termine, Veranstaltungen rund um das Transform Minds Programm oder Talkformate mit Thomas Schmall – die Piazza der Halle 6 hat sich zu einer beliebten Veranstaltungsfläche nicht nur für die Kolleginnen und Kollegen vor Ort etabliert. Auch andere Bereiche nutzen die Fläche für Meetings oder Workshops. Und für einen unkomplizierten und schnellen Energienachschub ist ebenfalls gesorgt: Kühlschränke mit kleinen Snacks und Getränken, die mit der PKI-Karte bezahlt werden können, stehen den Teams zur Verfügung. •



„Die Halle 6 bringt uns als Team enger zusammen, macht uns schneller und kreativer. Hier zu arbeiten, macht richtig Spaß!“

Thomas Schmall, Konzernvorstand Technik und CEO Volkswagen Group Components



Egal, ob gemeinsame Mittagspause, Teammeeting oder größere Veranstaltung: Die Piazza ist das Herzstück der Halle 6.



ATZ: Wertvolles Mittel der Transformation

Ingo Wende hat einen Vertrag zur Altersteilzeit unterschrieben. Die Entscheidung ist ihm nicht schwergefallen. Auf dem Weg dahin hat ihn das HR-Beratungscenter unterstützt.

ALTERSTEILZEIT (ATZ)

Volkswagen will die personelle Transformation sozialverträglich gestalten. Die Altersteilzeitregelungen des Unternehmens sind dabei ein wertvolles Instrument. Der Abschluss eines ATZ-Vertrages für einen Jahrgang ist erst nach der Freigabe der ATZ für diesen Jahrgang durch den Vorstand möglich. Sobald eine Freigabe erfolgt, informiert das Personalwesen alle Beschäftigten im „Personal-Telegramm“ über die Rahmenbedingungen. Derzeit können sich Beschäftigte des Jahrgangs 1963 wegen einer Altersteilzeit im HR Beratungscenter melden. Ab dem 1. September 2022 dann auch wieder Beschäftigte aus dem Jahrgang 1964. Für den Jahrgang 1965 geht es voraussichtlich im Frühjahr 2023 weiter.

Ingo Wende arbeitet seit rund 40 Jahren bei Volkswagen. Aktuell ist er als Konstrukteur in der Forschung und Entwicklung in Wolfsburg tätig. Er ist 57 Jahre alt und will ab nächstem Jahr nicht mehr täglich zur Arbeit gehen. Wende hat gerade eine Regelung zur Altersteilzeit abgeschlossen, seit wenigen Wochen befindet er sich in der aktiven Phase der Altersteilzeit.

Der Weg zur Altersteilzeitregelung

Die Entscheidung sei ihm nicht schwergefallen, sagt Wende rückblickend. „Als im Frühjahr das Angebot von VW für meinen Jahrgang kam, hatte ich schnell den Gedanken: Mensch, damit beschäftige ich mich mal!“ Gesagt, getan. Nachdem er im „Personal-Telegramm“ von der Möglichkeit für seinen Jahrgang erfahren hatte, schrieb Wende dem HR-Beratungscenter eine E-Mail. Er bekam schnell eine Antwort – von Stefan Adam, einem der beim HR Beratungscenter zuständigen Spezialisten für Altersteilzeitregelungen. Wende: „Ich war positiv überrascht davon, wie schnell und einfach der Prozess lief. Da kann ich das HR-Beratungscenter nur loben.“

In einem langen Gespräch klärten Adam und Wende seine persönlichen Bedingungen. Er erhielt das Angebot für eine insgesamt sechsjährige Altersteilzeit. Während dieses Zeitraums bezieht er zwar ein etwas geringeres Gehalt, dieses wird jedoch seitens Volkswagen aufgestockt. Die Höhe der Aufstockung hängt dabei von der Entgeltstufe ab. Im Durchschnitt erhalten Beschäftigte während der ATZ 85 Prozent ihres Nettoentgelts.

Dafür arbeitet Ingo Wende aber auch nur in den ersten drei Jahren der „aktiven Altersteilzeit“ ganz normal weiter. Im Anschluss folgen drei Jahre „passive Altersteilzeit“, während deren er schon zu Hause ist und weiterhin das vereinbarte Gehalt erhält. „Ich habe das Glück, dass meine Tochter nicht mehr studiert und auf eigenen Füßen steht. Das Haus ist auch abbezahlt. Uns reicht das“, sagt Wende. Nach dem Ende der Altersteilzeit steht der Wechsel in die Rente fest. Zusätzlich hatte Wende persönlich vorgesorgt und bereits Zeitwertpapiere angespart. „Damit konnte ich meine aktive Altersteilzeit von drei auf ein Jahr verkürzen“, so Wende.

Ab 2023: Mehr Zeit für Privates

Er hat keine Angst, dass ihm ab 2023 die Decke auf den Kopf fallen könnte. Er macht viel Sport und will sich fit halten. Dafür sorgt auch der Familienhund. Seine Frau und er haben sich ein Wohnmobil zugelegt und wollen damit in den nächsten Jahren vor allem den Norden Europas erkunden. „Ich blicke sehr positiv in die Zukunft. Ich freue mich, diese Chance mit der ATZ zu haben, und hoffe, dass ich lange gesund bleibe, um die freie Zeit mit meiner Frau zu genießen.“ •



Neue Talente für Wolfsburg

Das Recruiting und Talent Marketing sucht für Volkswagen ständig neue Talente. Felix Bickel ist Teil dieses Teams. Im Interview schätzt er ein, wie es um die Attraktivität des Standorts Wolfsburg steht.

IT-Spezialisten, Software-Designer, Batterie-Experten – welche Jobprofile werden aktuell speziell für Wolfsburg gesucht?

Alle genannten Profile werden aktuell gesucht und gehören zu den gefragten Kompetenzen. Für den Standort Wolfsburg schauen wir derzeit speziell nach IT-Spezialisten. Das Thema Cloud spielt dabei eine große Rolle. Darüber hinaus brauchen wir Expertise im Umfeld von SAP-Anwendungen und -Architektur. Erfahrung mit agiler Arbeitsweise und Projektleitung im IT-Umfeld sind in diesem Zusammenhang ebenfalls gewünscht.

Gerade bei IT-Spezialisten konkurrieren wir mit anderen attraktiven Standorten wie München, Berlin und internationalen Metropolen. Wie überzeugen wir Kandidatinnen und Kandidaten von Wolfsburg?

Wir stellen fest, dass die Beweggründe für die Wahl des Arbeitgebers sehr vielfältig sind. Der Arbeitsort ist dabei natürlich ein Kriterium, aber nicht alle Talente bevorzugen den Trubel einer Stadt wie Berlin. Viele neue Kollegen schätzen die gute Vereinbarkeit von Arbeit und Privatleben. Das Freizeitangebot in Wolfsburg ist breit gefächert – Kultur, Sport, Familie –, für viele ist da das Passende dabei. Dazu ist die Stadt sehr grün und die Wege sind kurz. Und für alle, die es an den Wochenenden in die Ferne zieht: Der ICE nach Berlin hält meistens auch in Wolfsburg.



Wenn es nicht der Standort allein ist, welche Dinge sind den Menschen, die ihr anspricht, bei ihrer Jobwahl wichtig?

Das Thema Work-Life-Balance ist nach wie vor das, was die Leute am meisten bewegt. Darunter versteht aber nicht jeder das Gleiche. Am Ende läuft es darauf hinaus, Kandidaten größtmögliche Flexibilität bieten zu können. Mobile Arbeit ist da ein tolles Beispiel. Oder auch die Möglichkeit, ein Sabbatical zu nehmen. Wir nehmen auch zunehmend wahr, dass viele Talente Teil einer neuen Mobilitätswelt werden wollen. Die Transformation des Unternehmens hilft uns an der Stelle sehr. Zu guter Letzt sind natürlich auch persönliche Entwicklungsmöglichkeiten wichtig. Das muss nicht die klassische Karriereleiter sein, sondern Angebote, die auf die individuelle Lebenssituation passen.

Die Konkurrenz um die besten Köpfe ist heutzutage vermutlich größer als je zuvor. Wie stehen wir mit der Arbeitgeberattraktivität im Vergleich zu den Teslas, Apples und Googles dieser Welt da?

Was ich in meinen Gesprächen mit den Kandidaten wahrnehme, ist eine weiterhin hohe Wertschätzung für Volkswagen als Arbeitgeber. Die Möglichkeiten innerhalb eines Konzerns wie Volkswagen sind riesig, die Sozialleistungen vorbildlich – nicht zuletzt auch durch die Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat. Da unterscheiden wir uns auch deutlich von Tesla. Jeder Bewerber muss aber am Ende natürlich für sich entscheiden, welche Mentalität am besten zu ihm passt. Das gilt auch für Konkurrenten wie Apple oder Google. Wir müssen uns nach meiner Überzeugung aber nicht verstecken – nicht als Volkswagen und nicht als Standort Wolfsburg. •



Felix Bickel ist Candidate Manager im Recruiting und Talent Marketing.

Christoph Hilgenberg,
Mitarbeiter im HR-Beratungszentrum
in der Stufe 2 „Arbeitszeit“



Personalarbeit auf einem neuen Level

Christoph Hilgenberg gibt Einblicke in die Arbeit in den HR-Beratungszentren.

Seit der Neugestaltung des Personalwesens 2020 gibt es bei Volkswagen standortübergreifend die HR-Beratungszentren – auch in Wolfsburg. Hier werden viele Fragen der Mitarbeitenden zu ihrem Beschäftigungsverhältnis zentral beantwortet. Mit den Service Points gibt es auch direkte Anlaufstellen für die Beschäftigten. Das Ganze ist Teil von „OneHR“, einer umfassenden Neustrukturierung im Personalbereich, und hat die Personalarbeit bei Volkswagen verändert – zum Vorteil der Beschäftigten, findet Christoph Hilgenberg. Er arbeitet im HR Beratungszentrum und ist dort Spezialist für das Thema Arbeitszeit.

So beschreibt Hilgenberg die neue Arbeitsweise: „Wer das Beratungszentrum kontaktiert – per Mail, telefonisch oder persönlich –, erhält entweder sofort eine Antwort oder eine Ticketnummer, unter welcher der Vorgang weiter bearbeitet wird. So erfolgt eine schnelle und direkte Information darüber, wie weit das persönliche Anliegen bearbeitet ist, und die Beantwortung der Anfrage erfolgt im Regelfall schneller.“

Neue Wege für die Beschäftigten ...

Beschäftigte finden heute viele Informationen und Services schon online, zum Beispiel in den Mitarbeiter-Selfservices. Wer dort nicht fündig wird, dem hilft das HR Beratungszentrum. Hilgenberg: „Das Beratungszentrum arbeitet über zwei Stufen. Zunächst landet jede Anfrage in der Stufe 1, wo sich mehrere Teammitglieder darum kümmern. Wenn eine tiefergehende

Beratung gewünscht ist oder die Beantwortung der Anfrage sehr große Fachkenntnis erfordert, wird das Ticket in die Stufe 2 zum jeweiligen Experten-Team weitergeleitet.“

... und die Mitarbeitenden im Personalwesen

Die Transformation im Personalwesen hin zu „OneHR“ hat auch die Arbeit im Personalwesen selbst verändert. Hilgenberg: „Zu Beginn von ‚OneHR‘ war auch für uns erst mal vieles neu. Ich war zuerst in der Stufe 1 und arbeite jetzt in der Stufe 2 ‚Arbeitszeit‘. Grundsätzlich lässt sich sagen: Der Arbeitsalltag ist im Zuge der Umstrukturierungen deutlich vielfältiger geworden. Und das ist ja auch das Schöne an der ganzen Sache: Man lernt immer wieder neue Menschen aus den unterschiedlichsten Bereichen und Beschäftigtengruppen kennen, vom Azubi bis ins Management. Durch unser Mailpostfach, die Service Points, die gute telefonische Erreichbarkeit und die Möglichkeit des Chatbots auf unserer Wiki-Seite haben sich die Zugangswege zur Kontaktaufnahme für Mitarbeitende aus meiner Sicht deutlich vereinfacht.“



AM STANDORT WOLFSBURG

Service Points im Werk Wolfsburg:

- Südstraße, Eingang 13
- Mittelstraße, Eingang 49
- Nordstraße, Halle 54
- Mittelstraße, Halle 15b
- Technische Entwicklung, DR7

TIPP: Viele Informationen finden Beschäftigte online. Dafür einfach auf der 360 Grad Volkswagen Net Startseite rechts auf das Banner „OneHR“ klicken.



Der Service Point des
HR-Beratungszentrums in
Halle 54 in Wolfsburg

Culture & Change Factory

Den Wandel gestalten

Die Culture & Change Factory unterstützt mit verschiedenen Dialog- und Kulturveranstaltungen die Transformation am Standort Wolfsburg.

Seit dem Jahreswechsel 2020/2021 ist in Wolfsburg die Culture & Change Factory im Bereich der Volkswagen Group Academy am Start. Ihre Aufgabe: Die Bündelung von Angeboten zu Transformations- und Kulturthemen.

Claudius Colzman leitet die Culture & Change Factory (CCF). Er erklärt: „Darüber hinaus bringen wir noch stärker moderne Kollaborationsmethoden und -technologien zur Verbesserung der Arbeits- und Lernumgebung zum Einsatz. Wir helfen und unterstützen viele Fachbereiche, Konzernressorts und Teams bei der Neuausrichtung und bei Transformationsvorhaben, und zwar inhaltlich, konzeptionell und organisatorisch.“

Der STERN zu Gast in Wolfsburg

Damit die Transformation gelingt, muss auch eine gute und dauerhafte Zusammenarbeits- und Unternehmenskultur etabliert werden. Dafür bietet die CCF moderne Veranstaltungsformate an. Ein Beispiel: die „Heftkritik“ mit dem Magazin STERN. Gemeinsam mit der STERN-Chefredaktion und -Redaktionsmitarbeitern



Die Veranstaltung „Heftkritik“ mit dem Magazin STERN fand im Mai in Wolfsburg statt.



Claudius Colzman
leitet die Culture &
Change Factory in der
Volkswagen Group
Academy.

übten Vertreterinnen und Vertreter von Volkswagen, sachlich Kritik zu äußern und diese anzunehmen. Konzernpersonalvorstand Gunnar Kilian und Ralph Linde, Leiter der Group Academy, waren bei der Veranstaltung im MobileLifeCampus dabei.

Ein anderes Beispiel: Die Reihe „Mein Standort spricht“. Das Dialogformat startete in Wolfsburg und fand inzwischen an allen deutschen Standorten statt. Auch die „KulTour“ zum Thema Fehler- und Streitkultur förderte hilfreiche Diskussionen. „Ziel ist es, Themen offen anzusprechen und gemeinsam Lösungen zu erarbeiten“, so Colzman.

CCF: DAS ANGEBOT

- Interdisziplinäre Transformationsberatung und -begleitung (bei strategischen Projekten, agilen Methoden, Leadership-Change)
- Kompetenzentwicklung (Agilität, Projektmanagement, Design-Thinking, Change-management)
- degreed-Shop auf der digitalen Selbstlernplattform (mit Experten-Podcasts, News, Meinungen, Quiz und vielem Weiterem rund um das Thema Veränderung und Kultur)
- Kontakt: ccf@volkswagen.de



Bei der „KulTour“ diskutierten Teilnehmende die Fehler- und Streitkultur bei Volkswagen.

INTERVIEW

Der Bildungsstandort Wolfsburg



Ob 42 Wolfsburg oder Fakultät 73 – in Wolfsburg gibt es viele Weiterbildungsangebote. Volkswagen ist maßgeblicher Treiber neuer Qualifizierungsformate. Aus gutem Grund, erklärt Ralph Linde, Leiter der Volkswagen Group Academy.

Herr Linde, wieso hat Volkswagen ein Interesse an Bildungsinstitutionen in Wolfsburg – auch außerhalb der Werksmauern?

„Volkswagen hat ein ganz grundlegendes Interesse daran, Talente in dieser Region auszubilden und zu fördern. In einem Konzern wie unserem benötigen wir immer neue Kompetenzen. Aktuell sind dies vor allem Software- und IT- oder Batterie-Spezialisten. Gerade in Wolfsburg, sei es mit dem Trinity-Projekt oder der Neuorganisation der Technischen Entwicklung, sind diese Potenziale gesucht. Nur innerhalb des Werkes zu denken, reicht da nicht. Wir wollen auch die Regionen stärken und bundesweit zum Kompetenzaufbau beitragen. Denn nicht nur wir brauchen Softwarekompetenzen im Unternehmen, sondern auch unsere Zulieferer und das ganze Umfeld unseres Konzerns.“

Wo und wie unterstützen hier Bildungsangebote von Volkswagen?

„Die Elektromobilität, das autonome Fahren und die zunehmende Vernetzung des Fahrzeugs erfordern viele neue Kompetenzen – bei jedem und jeder von uns, überall im Konzern. Und dies sowohl fachlich-inhaltlich als auch was Prozesse, Organisation und unsere Zusammenarbeit angeht. Besonderen Bedarf gibt es im Entwickeln und Programmieren von

Software. Hier bieten wir viel an: Unsere Fakultät 73, für interne und externe Bewerberinnen, oder die SAP-Academy, speziell für anstehende konkrete SAP-Projekte, sind nur einige Beispiele. Und von den „42er-Schulen“, die wir als Volkswagen unterstützen, erhoffen wir uns in erster Linie, externe Software-Talente für Volkswagen zu gewinnen.“

Die Group Academy ist die Weiterbildungseinheit im Konzern. Welche Angebote machen Sie in der Transformation?

„In allen Standorten der Volkswagen AG bieten wir gezielte Qualifizierungen zur Transformation an. Sowohl kompakte Weiterbildungsangebote bis zu drei Wochen, „Upskilling“ genannt, als auch Maßnahmen bis zu zwei Jahren („Reskilling“), um eine neue Tätigkeit ausüben zu können. Fachliche und überfachliche Angebote für Führungskräfte, wie im ‚Group Training Catalogue‘, kommen hinzu. Mit degreeed haben wir eine neue Lernplattform, die es Beschäftigten erleichtert, eigenverantwortlich Zukunftskompetenzen zu erwerben. Lebenslanges, individuelles Lernen über die gesamte Phase der beruflichen Tätigkeit hinweg ist für alle Beschäftigten notwendig. Nur so können wir gemeinsam diese Transformation erfolgreich für unseren Konzern vorantreiben.“

42 WOLFSBURG



Die 42 Wolfsburg ist eine private, gemeinnützige und gebührenfreie Schule in Wolfsburg, an der seit dem Jahr 2021 IT-Fachkräfte ausgebildet werden. Träger der Schule ist der Verein 42 Wolfsburg. 42 Wolfsburg und 42 Heilbronn sind die ersten beiden deutschen Standorte der 2013 in Paris gegründeten Schule 42.

Weitere Infos:



<https://42wolfsburg.de/>



IT-Experten made in Wolfsburg Absolventen der Fakultät 73 berichten

Die Fakultät 73 bildet am MobileLifeCampus in Wolfsburg Softwareentwickler aus. Die Ausbildung in Vollzeit dauert rund zwei Jahre. Ob Volkswagen Mitarbeiter oder Externer: Jeder, der sich für Software und IT interessiert, kann sich bewerben.



Steve Bartels, 36 Jahre alt, hat die Ausbildung an der Fakultät 73 2021 abgeschlossen. Jetzt ist er bei Volkswagen Pkw in der Shopfloor-IT-Steuerung tätig.

Steve, was hast du vor der Fakultät 73 gemacht?

Bisher war ich in der Produktion im Werk Wolfsburg in der Halle 54 tätig und habe berufsbegleitend meinen Techniker gemacht. Über einen Kumpel habe ich von der Ausschreibung der Fakultät erfahren und mich darauf beworben.

Wie hast du die Teilnahme an der Fakultät 73 erlebt?

Die Stimmung im Team war sehr gut. Man konnte sich mit jedem unterhalten, jeden fragen. Ich finde es gut, dass in der Fakultät 73 so viele verschiedene Menschen aufeinandertreffen, von denen jeder unterschiedliche Dinge kann und unterschiedliche Erfahrungen gemacht hat. Ich bin positiv überrascht von dem, was ich in der Fakultät erlebt habe.



„Ob ich ein Nerd bin? Na klar!“

Steve Bartels, Absolvent



Lorenz Müller ist 34 Jahre alt und kam als Quereinsteiger neu zur Fakultät 73 und zu Volkswagen. Heute arbeitet er im Bereich Group Software Innovation & Development.

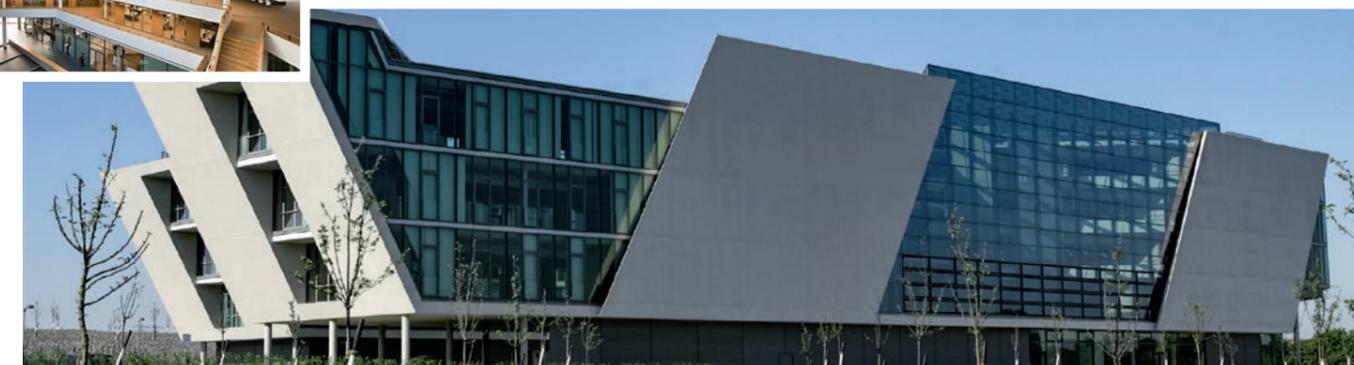
Lorenz, was hast du vor der Fakultät 73 gemacht?

Ich habe zuvor Mathematik studiert und dabei auch schon Kontakt zu Informatik und IT gehabt. Ich habe mich dann dazu entschieden, das mit dem Besuch der Fakultät 73 weiter zu vertiefen. Ich konnte damit mein Hobby zum Beruf machen.

Wie hast du die Teilnahme an der Fakultät 73 erlebt?

Mir hat die Teilnahme sehr gut gefallen. Es wurde ein abwechslungsreiches Programm geboten. Am Anfang haben wir zum Beispiel ein kleines Java-Bootcamp gemacht, um die Gruppe kennenzulernen und zusammenzuwachsen. Dabei haben an der Fakultät 73 alle gut zusammengearbeitet. Das war wertvoll, um auch voneinander zu lernen.

Weitere Informationen, Videos und Bewerbungsmöglichkeit:



Der MobileLifeCampus in Wolfsburg: Hier finden die Seminare der Fakultät 73 statt.



Autostadt zeigt den Wandel bei Volkswagen

Die Autostadt in Wolfsburg macht den Konzern erlebbar. Tolle Autos, interessante Ausstellungen und spannende Events begeistern die Gäste.



Die Autotürme sind Wahrzeichen und stehen für die Fahrzeugauslieferung (oben). Um Elektromobilität geht es im ID.Studio (links).



Bildungsworkshops vermitteln Kindern und Jugendlichen Zukunftskompetenz. Mit Events, Kulinarik und Ausstellungen ist die Autostadt ein wichtiger Freizeitfaktor.



Auslieferungsfachleute, Technik-Erklärer, Pädagogen und Spitzenköche – sie alle gehören zum Team der Autostadt und machen aus der Erlebnisplattform der Volkswagen AG einen weltweit einzigartigen Ort.

„Unsere elementare Aufgabe ist es, die Transformation bei Volkswagen sichtbar zu machen.“



Armin Maus

sagt Armin Maus, Vorsitzender der Geschäftsführung der Autostadt. Die 800 Beschäftigten begrüßen die Gäste in den wichtigsten Sprachen der Welt und stehen somit für Vielfalt und Toleranz ebenso wie für Servicequalität auf höchstem Niveau. Für Wolfsburg und die Region ist die Autostadt ein wichtiger Arbeitgeber. So sieht auch Josephine Präger, die hier ihre Ausbildung absolviert hat und im Herbst ein duales Studium beginnt, ihre berufliche Zukunft am Mittellandkanal:



Josephine Präger

„Mit der Autostadt bin ich aufgewachsen und seit dem Jahr 2018 Teil des Teams. Ich erlebe jeden Tag mit viel Spaß und Freude, wie die Autostadt mit der Zeit geht.“

Das Museum „Zeithaus“, wechselnde Ausstellungen, Oldtimertreffen und die unterschiedlichen Restaurants, die von selbst geröstetem Kaffee über Kinderpizza bis zum Sternemenü jeden Geschmack treffen, begeistern die Gäste. Armin Maus: „In unseren Formaten und Veranstaltungen zeigen wir – digital und vor Ort –, welche Themen den Konzern beschäftigen. Wir bieten Foren für Toleranz und Vielfalt, laden zu markenübergreifenden E-Mobilitätstreffen ein und diskutieren mit Vertretenden aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft über die Energiewende Niedersachsens. Wir geben dem Prozess der Transformation einen Ort – dafür steht die Autostadt.“

Als Schaufenster des Konzerns präsentiert die Autostadt ihren Gästen die Vielfalt des Volkswagen Konzerns: Im Mittelpunkt stehen die Produkte und die Menschen, die sie nutzen. Die Übernahme eines neuen Volkswagen, Seat oder Cupra macht den Besuch zu einem ganz besonderen Erlebnis. Jeder vierte neue Volkswagen in Deutschland wird im KundenCenter ausgeliefert.

Publikumsmagnet sind die beliebten Events im Sommer und Winter. Unter dem Motto „Sommerlachen“ standen im Juli und August 50 Stars der Comedy-, Satire- und Kabarettsszene auf der Bühne im Themenpark. Sandstrand, Cocktailbar, Riesenrutschen und Kletterspaß machten das Urlaubsfeeling für die ganze Familie perfekt. •



Anja Million
Customer Experience

„Die Autostadt ist für mich ein Ort, der Infotainment bietet und damit die Menschen begeistert. Zukunftsthemen wie Nachhaltigkeit, Digitalisierung und natürlich Mobilität werden hier erlebbar gemacht und auf eine leichte, unterhaltsame und künstlerische Art vermittelt. Das ermöglicht jedem Gast seinen ganz individuellen Zugang. Ihre besondere Stärke hat die Autostadt in Krisenzeiten gezeigt: Wir sind das freundliche Gesicht des Volkswagen Konzerns. Jederzeit ansprechbar, beantworten wir Fragen und vermitteln ganz persönlich die Themen von gestern, heute und morgen.“



Thomas Dupont
Koordination Fahrzeugtürme

„Beim Besuch der Autostadt sind die direkte Nähe zum Stammsitz und das Abholen eines neuen Volkswagen für die Gäste ganz besondere Höhepunkte. Darüber hinaus gibt es hier unzählige Möglichkeiten für den Konzern, die Kundenbeziehung in der Transformation zu intensivieren. Ich würde mir wünschen, neben tollen Fahrzeugen in der Autostadt künftig noch mehr Einblicke in die Visionen und Strategien des Unternehmens gewähren zu können. Viele Menschen haben – trotz eines großen Interesses an Forschung und Entwicklung – noch immer Vorbehalte gegen die Mobilität der Zukunft. Wenn wir transparent und interaktiv zeigen, was Volkswagen plant, kann die Autostadt einen wichtigen Beitrag für den Erfolg des Konzerns leisten.“



Verena Kramer
Kordinatorin Business Unit Bildung

„Die Autostadt befindet sich im stetigen Wandel. Seit 22 Jahren bin ich im Unternehmen und arbeite sehr gerne hier. Gerade für unsere Bildungsabteilung ist es wichtig, am Puls der Zeit zu sein, um Mobilität und Digitalisierung aktiv erlebbar zu machen. Unser vielfältiges und ausgezeichnetes Bildungsprogramm vermittelt Zukunftskompetenzen in den Themenfeldern MINT, Medien, Lern- und Kreativitätstechniken sowie Nachhaltigkeit und Verantwortung. Mein Herzenthema ist die Berufsorientierung und -ausbildung, denn ich finde es sehr wichtig, Nachwuchstalente für Zukunftsberufe zu begeistern.“

¹ID. Buzz: Stromverbrauch 18,9, CO₂ Emissionen kombiniert 0; Effizienzklasse A+++
²ID.5 Pro Performance: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 14,6 (NEFZ); CO₂-Emissionen in g/km: 0; Effizienzklasse: A+++

Vom Käfer zum Golf – Wolfsburg schaffte auch damals die Wende



Die Transformation zur E-Mobilität ist ein tiefer Wandel, wie ihn Volkswagen selten erlebt hat – vielleicht nur in der Käfer-Krise in den 1970er Jahren. Erst Passat, Scirocco, Golf und Polo brachten eine gute Zukunft.

Rezeptionen 1966/67 und 1973/74, Ölkrise, Absatzeinbrüche, hohe Lagerbestände, Kurzarbeit und Liquiditätsengpässe – die Wirtschaftswunderjahre kommen an ihr Ende. Der Käfer, das langjährige Brot- und Butterauto, läuft nicht mehr. 1974 bricht der Absatz um rund 15 Prozent ein. Die Volkswagenwerk AG – eben noch die Lokomotive des Booms – ist in heikler Lage: Radikale Maßnahmen und eine andere Produktpolitik müssen her. Zeitenwende in Wolfsburg!

Der Übergang braucht etwa zehn Jahre. Der Käfer geht ins Werk Emden, vier neue Modelle kommen am Stammsitz des Unternehmens in die Serie: Passat, Scirocco, Golf und Polo. Technologisch ist alles anders: Motor vorn mit Wasserkühlung, Frontantrieb mit einem hohen Maß an Alltagstauglichkeit, breite Ausstattung. Die neue Generation trifft den

Geschmack der Kunden. Schnell wird der Golf zum Verkaufsschlager. Er ist der Kern einer neuen Produktvielfalt. Besonders mit ihm ist ein Nachfolger für die einstige „Cashcow“ Käfer gefunden.

Wolfsburg hatte sich in einer tiefen Krise neu erfunden. Mitte der 1970er-Jahre sind Passat, Scirocco, Golf und Polo in der Montage. Eine breitere, kundenorientierte Produktpalette sichert das Wachstum für Jahrzehnte. Bis zur technologischen Wende dieser Tage: Mit der E-Mobilitäts-offensive hat eine neue Zukunft begonnen. Mit Zuversicht, denn Volkswagen kann Transformation – wie beim Übergang vom Käfer zum Golf bewiesen. •

Die Wende schaffte Volkswagen in der Krise: Der Golf wurde zum Zuppferd einer neuen Modellgeneration, die in den frühen 1970er-Jahren das Brot- und Butterauto Käfer ablöste.



14. Mai: Das erste Modell der neuen Generation läuft in Wolfsburg an – der Passat. Als Limousine und Variant tritt er in der Mittelklasse an. Das Modell kostet 8.555 DM ab Werk.



29. März: In Wolfsburg beginnt die Serienproduktion des Golf. Die kompakte Limousine mit wassergekühltem Frontmotor wiegt nur 750 Kilogramm und kostet ab 7.995 DM.



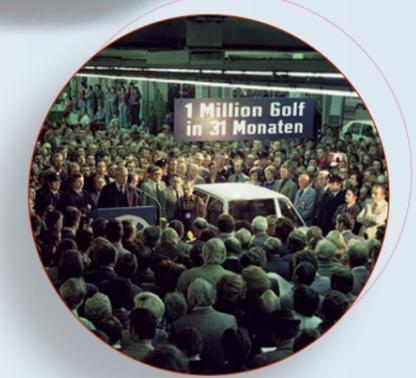
4. Februar: Der Scirocco geht in Osnabrück in Serie. Das zweitürige Sportcoupé hat einen 50-, 75- oder 85-PS-Motor an Bord. Die Preise beginnen bei 9.480 DM.



Käfer ade: Am 1. Juni 1974 läuft um 11.19 Uhr der letzte Käfer in Wolfsburg vom Band. Bis Januar 1980 wird der Longseller in Emden weitergebaut. Dann geht er ins Werk Puebla in Mexiko.



5. März: In Wolfsburg läuft die Serienfertigung des Polo an. Der „Kleinste“ der neuen Generation ist 3,50 Meter lang und hat einen 900-Liter-Kofferraum. Die Preise beginnen bei 7.500 DM.



27. Oktober: Erster Produktionsrekord für den Golf – in 31 Monaten hat er die Million geknackt. Die Werbung schreibt: so schnell wie kein anderes Auto in Europa.

1965 lief der Käfer noch ausgezeichnet: Zum ersten Mal baute Volkswagen mehr als 1 Million Einheiten. Dann lief er nicht mehr: 441.116 Käfer waren es 1975 noch weltweit.

1965–1975

1973

1974

1974

1974

1975

1976



Fortschritt mit Grenzen – die Halle 54

Wie das Trinity-Projekt heute, stand vor 40 Jahren die Halle 54 für die Fertigung der Zukunft. Moderne Automaten machten die Golf Montage rentabler, aber die „mensenleere Fabrik“ stieß auch an Grenzen.

Hoch qualifizierte Arbeit: Spezialisten warten die Montagemaschinen und erkennen und beseitigen Störungen (oben). Roboter bei der Frontend-Montage des Golf (links).

Die Halle 54 ist Kernstück des größten Investitionsprogramms, das Volkswagen bis Anfang der 1980er Jahre je für die Produktion in Wolfsburg aufgelegt hat. Die Investitionen liegen bei 200 Millionen D-Mark. Hintergrund: Der Generationswechsel zum Golf 2. Im Jahr 1983 ist jedes zehnte in Deutschland zugelassene Auto ein Golf.

Rationalisierung und Automatisierung heißen die Leitplanken der Planer. Ihr Traum: den Menschen durch Maschinen ersetzen, wo immer es in der Endmontage geht. Da arbeiten etwa 40 Prozent der Fertigungsmitarbeiter, der Automatisierungsgrad ist mit fünf Prozent gering. In Presswerk und Rohbau sind es 80 Prozent.

Es kommt anders: Die „mensenleere Fabrik“ wird nur ein Stück weit Wirklichkeit. Roboter ziehen in die Endmontage: Sie bauen die Batterie und den Tank ein oder legen das Ersatzrad in den Kofferraum. Der Mechanisierungsgrad steigt auf 25 Prozent.

Aber es gibt Grenzen: Roboter erkennen fehlerhafte Teile, können aber nicht flexibel reagieren, um Fehler zu beheben. Da fehlt der Mensch – sein Wissen, seine Arbeitserfahrung. Ein Drittel der Tätigkeiten in Halle 54 ist daher damals nicht durch Maschinen ersetzbar. Aber das Mensch-Maschine-Verhältnis bleibt ein Dauerbrenner für die Produktionsplaner, immer wenn ein neues Modell anläuft – auch beim Trinity-Projekt¹.

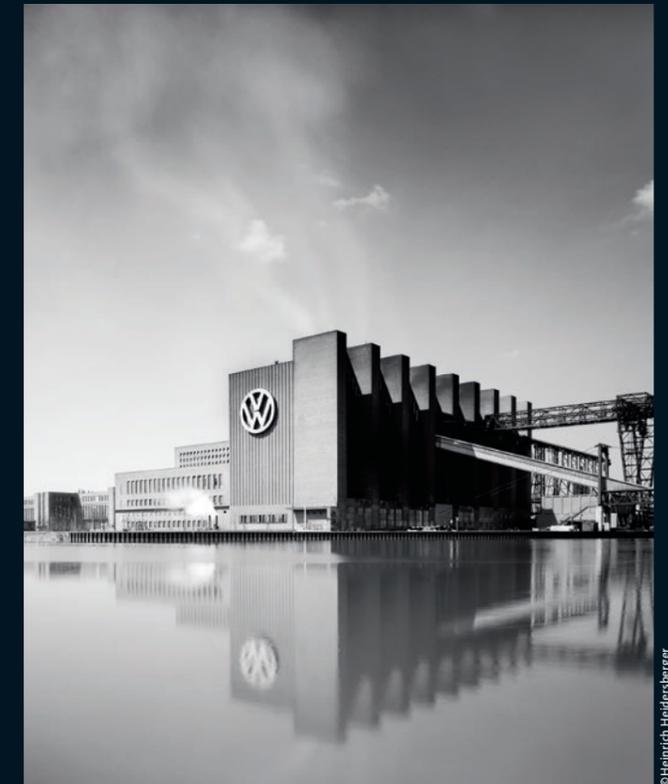
Das ist die Halle 54

Anfang der 1980er-Jahre ist die Halle 54 eine der größten und modernsten Montagen der Autowelt. Die Planungen beginnen 1980, und im Sommer 1983 geht die voll mechanisierte Montage des Golf in Betrieb.

Die zweigeschossige Halle an der Nordstraße des Werkes Wolfsburg hat eine Fläche von sieben Fußballfeldern. Mehr als 4.100 Mitarbeiter arbeiten an den Linien der Golf Montage. Flexible Abläufe und ergonomische Arbeitsplätze spielen eine große Rolle. Montagearbeit über Kopf gehört der Vergangenheit an.



Heute: Diese Aufnahme erfolgte von der Nordseite des Wolfsburger Hauptbahnhofs und zeigt das Kraftwerk mit neuem VW-Logo, die Spitzen der neuen Kamine und die Veranstaltungshalle „Hafen 1“ (rechts hinten).



Gestern: Das 46 Meter hohe Kraftwerksgebäude wurde parallel zum Mittellandkanal an einem Stichhafen errichtet, um die per Schiff angelandeten Kohleladungen leicht löschen und ins Kraftwerk transportieren zu können (Bild von 1958).

Heinrich trifft Heidersberger: Wolfsburg heute und gestern

Mitarbeiter Jens Heinrich ist für seine Foto-Künste und sein damit verbundenes soziales Engagement in der Region bekannt und beliebt. 360° hat den Kollegen aus dem Vertrieb gebeten, die besten Wolfsburg-Motive eines sogar weltweit renommierten Künstlers nachzufotografieren – die von Heinrich Heidersberger. Sie zeigen, wie stark sich Stadt und Werk gewandelt haben.

Heidersberger ist eine Ikone. Die meiste Zeit seines Lebens verbrachte er in Wolfsburg. Dort starb er im Jahr 2006 im Alter von 100 (!) Jahren. Einen Namen machte sich der im Jahr 1906 am heutigen Audi Hauptsitz in Ingolstadt geborene Künstler als Industrie- und Architekturfotograf. Für das New Yorker Museum of Modern Art etwa fotografierte er das Alvar-Aalto-Kulturhaus in der Wolfsburger Innenstadt. Das Institut Heidersberger,

gegründet vor rund 20 Jahren und ansässig im Wolfsburger Schloss, sichert das Lebenswerk des Ehrenbürgers der Stadt.

„Es war mir eine Freude und Ehre zugleich, die Werke eines so großen Künstlers wie Heidersberger nachzustellen“, sagt Jens Heinrich und betont: „Heidersberger ist natürlich unerreichbar. Aber bei den Streifzügen durch die Stadt ist mir noch einmal bewusst geworden, wie viele schöne Ecken Wolfsburg allen Unkenrufen zum Trotz hat.“



Liebt seine Heimatstadt Wolfsburg und setzt sie immer wieder gekonnt in Szene: Volkswagen Mitarbeiter Jens Heinrich.

Kraftwerk, Autostadt, Mittellandkanal – Jens Heinrich mag sie alle. Der Fotograf im Interview:

Jens Heinrich arbeitet seit 34 Jahren bei Volkswagen, aktuell in der Volumenplanung Vertrieb International. Besser bekannt ist der 52-Jährige als Fotograf mit dem großen Herzen: Seit zehn Jahren bringt der gebürtige Wolfsburger einen Benefizkalender mit den schönsten Ansichten seiner Heimat- und Lieblingsstadt heraus. Der komplette Erlös geht immer an die Villa bunterkund, das ist eine Einrichtung für kranke Kinder im Klinikum Wolfsburg. Die bisherige Spendensumme beläuft sich auf fast 60.000 Euro. Aufgrund seines Engagements wurde Heinrich 2016 von den Lesern der Wolfsburger Nachrichten zum „Wolfsburger des Jahres“ gewählt. Und in diesem Jahr belegte er bei der regionsweiten Leserwahl zum „Gemeinsam-Preis“ der Braunschweiger Zeitung den dritten Platz. Übrigens: Der Verkauf von Jens Heinrichs Benefizkalender 2023 hat begonnen. Weitere Infos unter wolfsburgbilder.de

Herr Heinrich, Sie haben Ihre Geburtsstadt unzählige Male fotografiert. Welches ist Ihr Lieblingsmotiv?
Das eine Lieblingsmotiv habe ich nicht, da Wolfsburg entgegen vieler anderer Meinungen unzählige schöne Ecken hat. Sehr oft bin ich allerdings auf dem Klieversberg und auf der Berliner Brücke anzutreffen. Als Fotomotiv besonders angetan hat es mir das Volkswagen Kraftwerk.

Was mögen Sie an Wolfsburg?
Ich mag die vielen Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung: Allerpark, Allersee, Wakepark, phaeno, Schloss, Volkswagen Arena. Es gibt wirklich eine Menge in Wolfsburg – und alles ist auf kurzem Wege erreichbar. Und für mich besonders wichtig: Alles kann man fotografisch gut in Szene setzen, vor allem auch die Autostadt. Da hatte VW damals eine klasse Idee! Übrigens: Selbst die Stadtbrücke, der Brückenschlag von VW zur Stadt, ist sehr fotogen.

Zum Abschluss ein Tipp für andere Hobbyfotografen, bitte: Wie gelingt die perfekte Stadtansicht?
Ich kann nur für mich sagen, dass die besten Fotos spontan gelingen. Oft weiß ich vorher gar nicht, wohin ich zum Fotografieren fahre. Vor Ort ist dann der Blickwinkel entscheidend. Nur ein paar Schritte zurück und etwas in die Hocke – und schon entstehen wieder völlig andere Fotos. Eine schöne Stadtansicht hat man übrigens von der Berliner Brücke aus – ich liebe den Blick den Mittellandkanal entlang.

Heute: Die Brücke zum Tor Sandkamp ist die wichtigste Verbindung im Westen des Werkes. Im Hintergrund sind die vier 125 Meter hohen Schornsteine des Kraftwerks zu sehen. Das Kraftwerk wurde in den vergangenen drei Jahren von Kohle auf Erdgas umgerüstet. Ein neuer Kamin ist bereits fertig. Er ist mit 65 Metern etwa halb so hoch wie die „alten“ Schornsteine. Seit Dezember 2021 läuft die neue Gas- und Dampfturbinenanlage im Dauerbetrieb.



Gestern: Wolfsburger Bürgerinnen und Bürger auf der Brücke, die über den Mittellandkanal führt und im Westen die Stadt mit dem Volkswagenwerk verbindet. Unweit befindet sich das Tor Sandkamp. Die Aufnahme entstand ungefähr 1961 für das Buch „Bilder einer jungen Stadt“. Wahrscheinlich beobachten die Menschen den Einsatz von Rettungskräften bei einem Badeunfall.



© Heinrich Heidersberger



Heute: Sonnenuntergang von der Berliner Brücke (oben). Stimmungsvoll hat Jens Heinrich 2018 das Wolfsburg-Ensemble in Szene gesetzt: Autostadt, Kraftwerk, Markenhochhaus und Mittellandkanal. Das Kraftwerk (rechts) ist zum Wahrzeichen von Wolfsburg geworden. Heinrich nutzt für diese Aufnahme einen Fotopunkt in der Autostadt, der es erlaubt, das Kraftwerk mit einem Weitwinkelobjektiv in seiner ganzen Breite zu erfassen – wie damals Heinrich Heidersberger.



Heinrich trifft Heidersberger



Gestern: Das in den späten 1930er Jahren gebaute Kraftwerk ist im Umbau. Im Norden kommt ein zweiter Heizblock dazu, der 1961 seinen Betrieb aufnimmt. Der dritte Schornstein steht schon, der vierte folgt 1965/1966.

© Heinrich Heidersberger



Gestern: „Kraftwerk der Volkswagen AG, Wolfsburg 1971“ – das ist das weltweit bekannteste Foto von Heidersberger. Er schuf das Bild für eine Ausstellung zu den Olympischen Sommerspielen 1972. In der Kunstszene gilt es als eine Bildikone.

© Heinrich Heidersberger

Heinrich Heidersberger

wurde 1906 in Ingolstadt geboren. Einen Teil seiner Kindheit verbrachte er in Dänemark, später studierte er Architektur in Graz (Österreich). 1928 ging er nach Paris und wechselte zur Fotografie. In den Wirtschaftswunderjahren wurde er zu einem der führenden Architekturfotografen in Deutschland. Nach Stationen in Salzgitter und Braunschweig lud ihn die Stadt 1961 nach Wolfsburg ein, wo er bis zu seinem Tod 2006 lebte und arbeitete. Er hatte sein Atelier im Schloss Wolfsburg und porträtierte die Stadt in seinem Buch „Wolfsburg – Bilder einer jungen Stadt“ (1963). Höhepunkt seines fotografischen Werks ist die Aufnahme vom „Kraftwerk der Volkswagen AG“ von 1971. Sein Fundus umfasst etwa 130.000 Bilder. Mehr unter: www.heidersberger.de



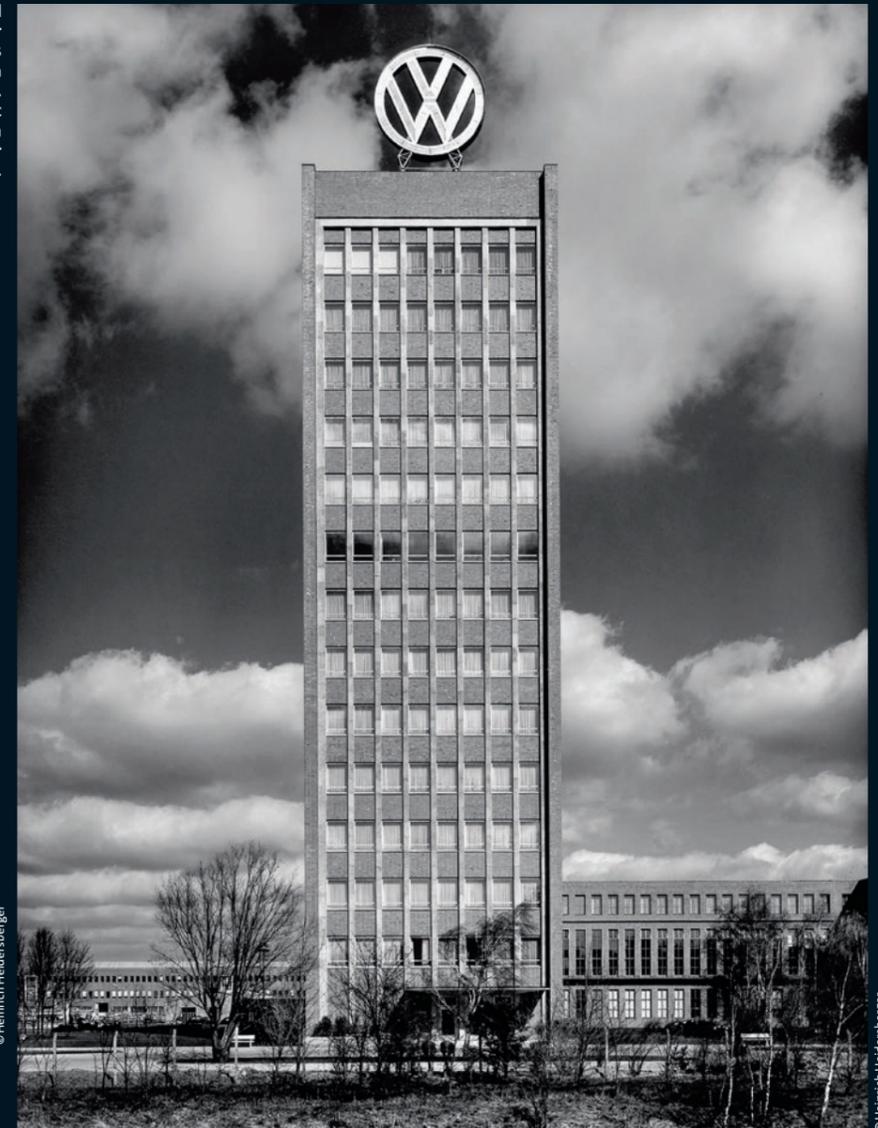
Gestern: Die fertig montierten Käfer verlassen auf einem Doppelstockzug das Werk und gehen von Wolfsburg aus an Kunden in aller Welt. Die Farbe Weiß ist offenbar in dieser Zeit sehr beliebt. Die Aufnahme „Käferzug“ entstand 1971.



©Heinrich Heidersberger

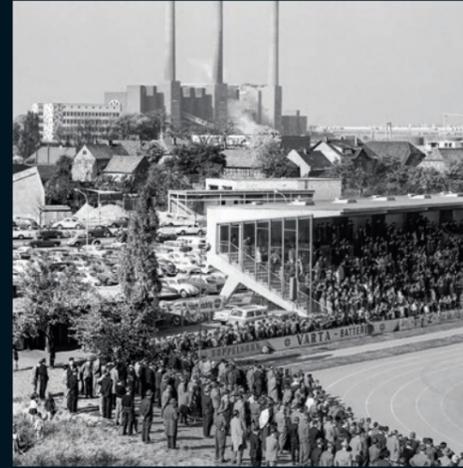
©Heinrich Heidersberger

Gestern: Die Aufnahme entstand 1961 im Auftrag der Wolfsburger Firma Naturstein Billen, die das Hochhaus mit hellem Kalkstein (Travertin) ausgestattet hatte. Die Südrandbebauung schließt im Osten an das Hochhaus an, im Hintergrund die Gebäude der Mittelstraße.



©Heinrich Heidersberger

Gestern: Gut besuchtes Heimspiel des VfL Wolfsburg im Stadion am Elsterweg in den frühen 1960er Jahren (unten). Das Kraftwerk mit seinen drei Schornsteinen überragt im Hintergrund die Innenstadt.



©Heinrich Heidersberger



Gestern: Die Faszination der seriellen Fertigung des Käfers – die lackierten Karosserien sind an Decken-Förderbändern auf ihrem Weg in die Endmontage.

©Heinrich Heidersberger

Heinrich trifft Heidersberger

Heute: Schlüsselmoment des Automobilbaus ist die „Hochzeit“, wenn die Karosserie und das Fahrwerk montiert werden. Diese Aufnahme aus der Halle 54 im Werk Wolfsburg entstand im Oktober 2018.



Heute: Der Autozug – auf zwei Etagen bestückt mit Golf und Tiguan Modellen – verlässt den Verladebahnhof. Das Foto entstand im Juni 2022 vom Parkhaus der Forschung und Entwicklung.



Heute: Wo damals die Stehtribüne war, steht heute der Fotograf Jens Heinrich und richtet seine Kamera nach Nordwesten, um die Zuschauertribüne des VfL-Stadions am Elsterweg und die Schornsteine des Volkswagen Kraftwerks zu erfassen.



Heute: Das Markenhochhaus mit dem neuen VW-Logo vom Parkplatz auf der Südseite des Mittellandkanals aus. Im Hintergrund: der Kühlturm des Kraftwerks West und das Verwaltungsgebäude BT 10.

Aus der Konzern-Welt: Entsendet nach

Fernab der vertrauten Heimat wagen sie etwas Neues – das Abenteuer Ausland: Etwa 240 entsendete Kolleginnen und Kollegen von internationalen Standorten des Volkswagen Konzerns – auch Impats genannt – arbeiten aktuell im Werk Wolfsburg. Fünf von ihnen berichten, wie sie zur Transformation des Konzerns beitragen.



„Internationalität ist im Volkswagen Konzern und hier in Wolfsburg seit jeher enorm wichtig und steht für die Vielfalt des Unternehmens. Durch einen Auslandsaufenthalt wird die internationale Vernetzung und der länder- sowie markenübergreifende Wissensaustausch gefördert.“

Gerade das Lernen voneinander ist in der Transformation so wichtig und gibt Impulse für Innovationen. Außerdem öffnet Internationalität auch den Blick über die Werkstore hinaus und hilft uns, Kundenerwartungen in den weltweiten Märkten besser zu verstehen und danach unsere Produkte auszurichten.“

Anne Cockwell,
Leiterin Volkswagen Global Assignments

„Am Standort Wolfsburg arbeiten rund 100 Pass-Nationalitäten zusammen. Unsere große Internationalität ist schon seit Langem unsere große Stärke. Je unterschiedlicher wir in der Belegschaft sind, desto mehr Prägungen, Erfahrungen, Sichtweisen und kulturelle Hintergründe kommen zusammen.“

Das bereichert unsere Denkweisen und es macht uns und unsere Arbeit in dieser globalisierten Welt zukunftssicherer. Ich bin überzeugt: Am Ende des Tages profitieren auch unsere Kundinnen und Kunden von diesem vielfältigen Erfahrungsschatz, der hier in unserer Konzernzentrale zusammenkommt.“

Daniela Cavallo,
Volkswagen Betriebsratsvorsitzende



Luis Batista Santos

ist Portugiese und lebt seit zwölf Jahren in Spanien. Dort arbeitet er bei Seat in Barcelona. Jetzt ist er für zwei Jahre im Konzern-Vertrieb am Standort in Fallersleben. Als Roll-out-Manager verantwortet er die Umsetzung des Agenturmodells für den Vertrieb von E-Fahrzeugen im schwedischen und irischen Markt.

Mein Beitrag zur Transformation von Volkswagen:

Das Agenturmodell für den Vertrieb von E-Fahrzeugen ist eines der wichtigsten Transformationsprojekte der letzten Jahrzehnte im Volkswagen Vertrieb und trägt unter anderem den veränderten Kundenerwartungen Rechnung. Zukünftig sollen Kunden im Kaufprozess nahtlos zwischen Online- und Offline-Kanälen wählen können, wobei der Händler als Vermittler auftritt. Mit dem Agenturmodell richten wir unsere Prozesse kundenorientierter aus und können zugleich finanzielle Verbesserungen für das Unternehmen erzielen.

Meine Entscheidung für einen Auslandsaufenthalt in Wolfsburg:

Ich bin Automobilingenieur und habe eine Leidenschaft für Autos. Daher kreisten meine Gedanken schon immer darum, einmal im Herzen des Volkswagen Konzerns – in Wolfsburg – zu arbeiten. Wolfsburg ist eine ruhige und familienfreundliche Stadt.



Hanwen Chen

kommt aus China und arbeitet im Volkswagen Werk Anhui. Ein Jahr lang lässt er sich in der Technischen Entwicklung in Wolfsburg am Referenzprüfstand als Testverantwortlicher ausbilden.

Mein Beitrag zur Transformation von Volkswagen:

Ich lerne in Wolfsburg den Aufbau und die Inbetriebnahme eines HiL-Prüfstandes nach Volkswagen Standard kennen. Am HiL-Prüfstand testen wir elektronische Steuerungssysteme in ihrer Umgebung. Das Wissen aus Wolfsburg werde ich später in unserem neuen Volkswagen Werk in Anhui anwenden, wo wir einen Prüfstand aufbauen wollen. Ich habe mir in Wolfsburg auch ein Netzwerk aufgebaut, damit wir die Zusammenarbeit zwischen Wolfsburg und Anhui weiter stärken können. Aus meiner Sicht ist es wichtig, dass wir in der Transformation konzernweit voneinander lernen.

Meine Entscheidung für einen Auslandsaufenthalt in Wolfsburg:

In Wolfsburg gibt es viele Erfahrungen mit dem HiL-Prüfstand und ich habe die Chance erhalten, an dem Austauschprogramm teilzunehmen. Bei einer Werksführung habe ich das Werk dann noch besser kennengelernt und auch Einblicke in die Stadt erhalten. Schön ist in Wolfsburg beispielsweise das Phaeno und seine besondere Bauart.



Kanat Turdaliev

kommt ursprünglich aus Kirgisistan. Für sein Studium der Betriebswirtschaft ging er nach Tschechien und arbeitete anschließend bei Skoda. Jetzt ist er für drei Jahre in Wolfsburg und steuert im Einkauf als Projektleiter die Fahrzeugprojekte im chinesischen Volkswagen Werk Anhui.

Mein Beitrag zur Transformation von Volkswagen:

Die Umweltaspekte spielen bei uns im Einkauf eine wichtige Rolle. Wir versuchen den CO₂-Ausstoß weiter zu reduzieren, indem wir beispielsweise möglichst wenige Kaufteile von Europa nach China – für die Fahrzeugproduktion in Anhui – verschiffen. Das kommt nicht nur der Umwelt zugute, es reduziert auch den Aufwand für die Logistik und eben auch für den Einkauf.

Meine Entscheidung für einen Auslandsaufenthalt in Wolfsburg:

Ich habe schon einmal für ein Jahr (2018/2019) in Wolfsburg gearbeitet und nur Positives erlebt. Deshalb habe ich mich jetzt auch sehr gefreut, noch einmal hier arbeiten zu dürfen. Positiv hat mich die gesamte Infrastruktur des Werkes überrascht – die Größe und wie alles organisiert ist. In der Stadt ist mir besonders die Natur aufgefallen. Es ist beeindruckend, wie sie in die Industriestadt integriert ist.

► Weiter geht es auf der nächsten Seite: Auch **Maria Isabel Cervantes Garcia de la Cruz** aus Spanien und **Chaofei Cao** aus China berichten von ihrem Auslandseinsatz in Wolfsburg.

Aus der Konzern-Welt:
Entsendet nach



Chaofei Cao

ist im chinesischen Hefei zu Hause und arbeitet dort im neuen Volkswagen Werk Anhui. Zehn Monate lang ist er in Wolfsburg in der Stoßfänger-Entwicklung im Einsatz.

Mein Beitrag zur Transformation von Volkswagen:

Bei meinem Aufenthalt geht es vor allem um den Wissensaustausch. Ich nehme an einem Trainingsprogramm teil und lerne hier viel über die Stoßfänger-Entwicklung. Die Erfahrungen aus Wolfsburg kann ich dann bei Volkswagen Anhui einbringen. In dem neuen chinesischen Werk werden wir E-Fahrzeuge auf Basis der konzernweiten MEB-Plattform entwickeln und die Elektro-Offensive des Volkswagen Konzerns weiter vorantreiben. Auf der anderen Seite kann ich auch mein Wissen über E-Fahrzeuge im chinesischen Markt hier mit meinen Kolleginnen und Kollegen in Wolfsburg teilen.

Meine Entscheidung für einen Auslandsaufenthalt in Wolfsburg:

Für mich ist es eine Ehre, am Konzernsitz arbeiten und vom Wissensaustausch profitieren zu können. Das Werk in Wolfsburg ist aus meiner Sicht perfekt geplant. Das Essen in den Kantinen ist abwechslungsreich und preiswert. Beeindruckt hat mich die Autostadt – hier gibt es interessante Aktivitäten und auch tolle Restaurants.

AUSLANDSEINSATZ IN WOLFSBURG

- **Aktuell arbeiten etwa 240 Impats im Volkswagen Werk Wolfsburg. Sie kommen aus 19 verschiedenen Ländern.**
- **Top 3 der Länder: Tschechien (44 Impats), China (36 Impats), Mexiko (30 Impats)**
- **Top 3 der Geschäftsbereiche: Technische Entwicklung (73 Impats), Produktion und Logistik (49 Impats), Finanzen und Controlling (30 Impats)**
- **Die Dauer des Auslandsaufenthalts ist unterschiedlich: Eine Short-Term-Entsendung geht bis zu 15 Monate. Eine Long-Term-Entsendung dauert normalerweise 3 bis 5 Jahre.**



**Maria Isabel
Cervantes Garcia de la Cruz**

kommt aus Spanien und arbeitet bei Seat in Barcelona. Für drei Jahre ist die Rechtsanwältin bei Volkswagen in Wolfsburg im Auslandseinsatz. In der Konzern-Forschung arbeitet sie an der Schnittstelle zum Konzern-Rechtswesen und optimiert Prozesse so, dass rechtliche Themen einfacher und schneller abgewickelt werden können.

Mein Beitrag zur Transformation von Volkswagen:

Bei meinen Aufgaben stehe ich immer wieder vor der Herausforderung, rechtliche Lösungen für Themen zu finden, damit Zeit eingespart werden kann. Ich versuche beispielsweise den Prozess zu vereinfachen, um eine digitale Signatur in den Verträgen der Konzern-Forschung einzuführen. Ich finde, Volkswagen sollte noch agiler werden und die Digitalisierung weiter vorantreiben.

Meine Entscheidung für einen Auslandsaufenthalt in Wolfsburg:

Für mich hat sich die Möglichkeit ergeben, am Hauptsitz des Volkswagen Konzerns arbeiten zu dürfen. Ich bin sehr dankbar, hier sein zu können und auch so nette Volkswagen Kollegen kennenzulernen. Das Werk ist sehr gut geplant – alles ist einfach zu finden – und die Kantinen sind auch gut. In der Stadt gefällt es mir vor allem am Allersee.

Audi BKK



**Bei Ihnen,
wenn**

**Sie
ans Werk
gehen.**

Geht's um Ihre Gesundheit, sind wir immer für Sie da. Sogar gleich hier im Werk. Wechseln Sie jetzt zur Krankenkasse Nr. 1 im Volkswagen Konzern:

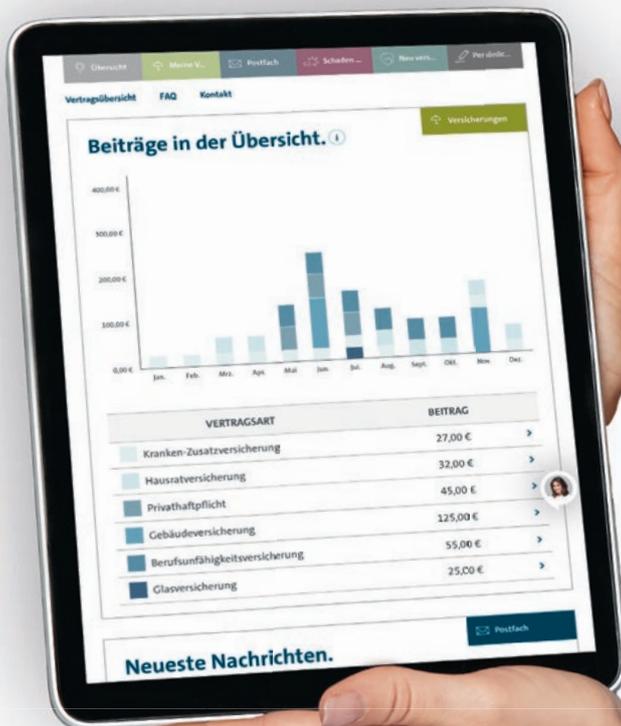
audibkk.de/gesundheitspartner

Zuhören ist unsere stärkste Leistung.

Meine Versicherungen?

Einfach bestens organisiert!

Mit dem Digitalen VersicherungsOrdner der Volkswagen Bank haben Sie alle Ihre Verträge an einem Ort gebündelt – klar und übersichtlich.
www.vwfs.de/digvo



10 €
BestChoice
Gutschein(e)¹
sichern!

¹ Die Voraussetzungen zum Erhalt des Gutscheins sind erfüllt, wenn Sie einen Vertrag über „fortlaufend aktualisieren“ hinzugefügt haben und der Versicherer den Vertrag in die Betreuung der Volkswagen Bank gegeben hat. Der Betreuerwechsel wird nicht von allen Versicherern angeboten. Das Angebot gilt bis zum 31.10.2022.