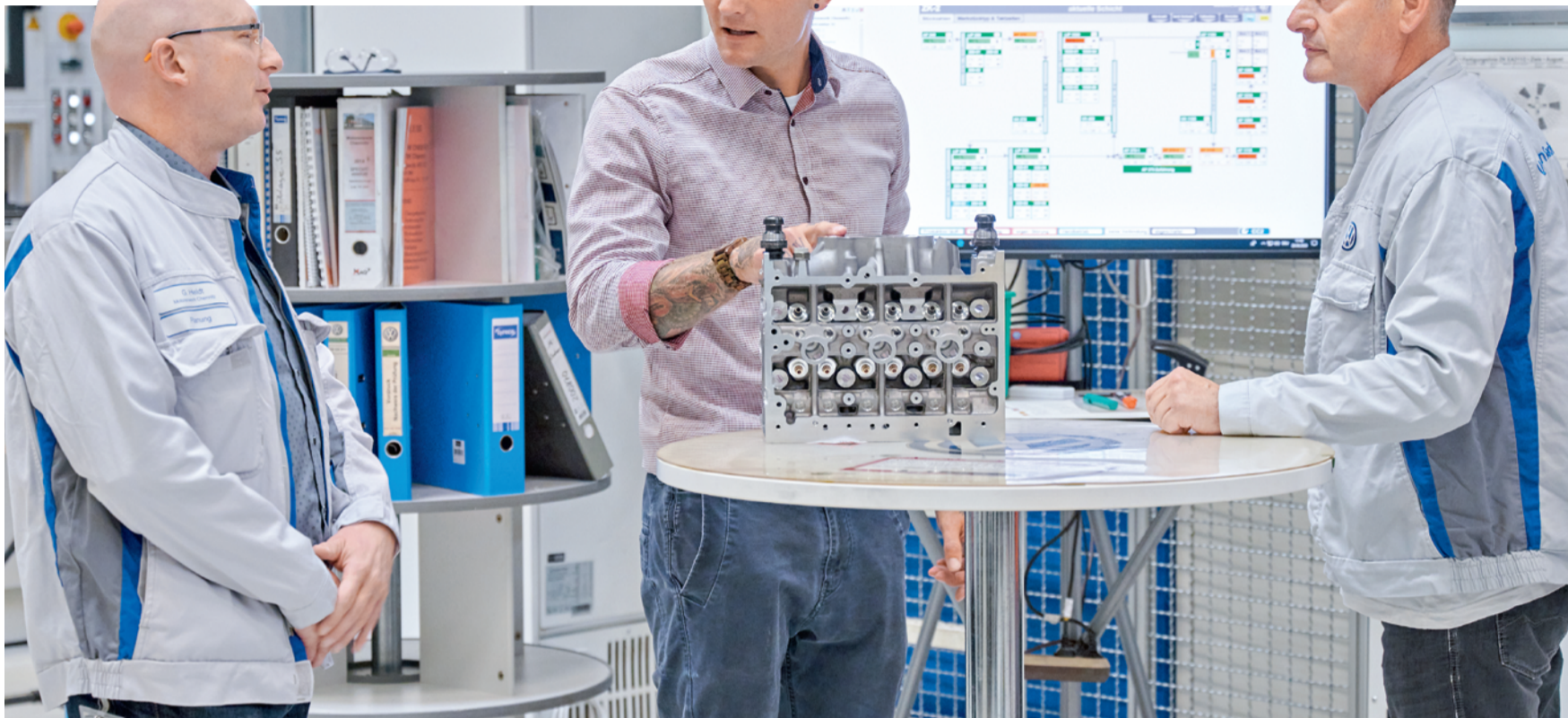
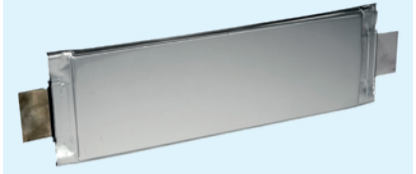


# 360° CHEMNITZ



Neue Linie, neues Produkt: Im Motorenwerk Chemnitz laufen die Planungen auf Hochtouren.



## Ein Geschäftsfeld unter Strom

Das Auto der Zukunft fährt elektrisch. Deswegen investiert der Volkswagen Konzern stark in den Kompetenzaufbau bei der Entwicklung und Produktion von Batteriezellen. Know-how und Innovationskraft werden konzernweit bei der Volkswagen Group Components im Geschäftsfeld Batteriezelle gebündelt. Alles zur Schlüsseltechnologie der E-Mobilität sowie zu den Aufgaben und Themen des Komponenten Geschäftsfelds lesen Sie auf den **→ SEITEN 12 sowie 18 und 19**

## Neue Zylinderkopflinie in Chemnitz: Ein starkes Zukunftssignal

Linie soll Mitte kommenden Jahres in Betrieb gehen

Im Motorenwerk Chemnitz laufen die Vorbereitungen für eine neue Zylinderkopflinie auf Hochtouren. „Mit dieser Konzern-Entscheidung ist ein kraftvolles Zeichen für die

Zukunft des Standorts Chemnitz gesetzt worden“, sagt Florian Obers, der seine Erfahrungen in die Planung der neuen Linie einbringt. Gefertigt werden auf dieser dann

Zylinderköpfe für die Motorenbaureihe EA 211 R3 TSI EVO. „Das ist der jüngste Motor dieser Baureihe und hat große Bedeutung für das Erreichen der Klimaziele“, erklärt

Planer Götz Heldt. Start des Serienbetriebs ist Mitte kommenden Jahres. Damit das gelingt, ist eine gute Zusammenarbeit sehr wichtig. **→ SEITE CHEMNITZ**

## Stark in die Zukunft

Die Corona-Pandemie hat große globale wirtschaftliche Auswirkungen – auch auf den Volkswagen Konzern. Damit die Volkswagen Group Components auch weiterhin zukunfts- und wettbewerbsfähig aufgestellt ist, wurde das Programm „Reshape ONE MISSION 2025“ erarbeitet. Von Produktportfolio bis Digitalisierung: Ziel ist es, Strukturen und Prozesse der Group Components auch weiterhin wettbewerbsfähig aufzustellen und die Transformation voranzutreiben. **→ SEITE 17**



## E-Offensive nimmt Fahrt auf

Erste ID.3<sup>1</sup> an Kunden übergeben und Serienproduktion des ID.4<sup>2</sup> im Werk Zwickau gestartet

Die E-Offensive von Volkswagen läuft auf Hochtouren: In der Autostadt in Wolfsburg, in der Gläsernen Manufaktur in Dresden und im Handel hat die Marke die ersten ID.3 an Kunden ausgeliefert.

Außerdem ist in Zwickau die Serienproduktion des zweiten Mitglieds der ID. Familie angelaufen. „Mit dem ID.4 erweitert Volkswagen sein Angebot um ein vollelektrisches Fahrzeug im



Ralf Brandstätter, Chef der Marke Volkswagen

weltweit größten Wachstumssegment, der Klasse der kompakten SUV“, sagt Ralf Brandstätter, Chef der Marke Volkswagen. Er erklärt: „Nach dem ID.3 ist es bereits das zweite Modell auf Basis des Modulare E-Antriebsbaukastens (MEB).“ Der ID.4 wird in Europa, China und später auch in den USA gebaut und verkauft.

Brandstätter: „So skalieren wir die MEB-Plattform rund um die Welt und schaffen die wirtschaftliche

Basis für den Erfolg unserer ID. Familie.“

### 300.000 Autos aus Zwickau

Für den Systemwechsel in Richtung E-Mobilität spielt das Werk in Zwickau eine Schlüsselrolle: Erstmals wird

eine große Autofabrik komplett auf Elektromobilität umgerüstet. Alle Umbauten werden planmäßig dieses Jahr abgeschlossen sein. Im Produktionsjahr 2021 sollen dann auf Basis des MEB rund 300.000 E-Autos in Zwickau vom Band laufen.

Volkswagen Konzernchef Herbert Diess hat seinen Sommerurlaub genutzt, um den ID.3 gemeinsam mit seiner Tochter auf der Fahrt von



Herbert Diess: Der Konzernchef testete den ID.3 in seinem Urlaub.

München bis nach Italien an den Gardasee zu testen. Seine Erfahrungen hat er weltweit viel beachtet in den sozialen Medien geteilt. Silke Bagschik, Vertriebsleiterin für die Baureihe e-Mobility, spricht im 360°-Interview über den ID.3 im Handel. Sie erläutert: „Jetzt sind die Fahrzeuge bei den Händlern zu sehen, man kann sie Probe fahren. Wir gehen davon aus, dass dies den Bestellungen einen erneuten Schub geben wird.“

Und wie lädt man ein Elektrofahrzeug? Ein 360°-Redakteur hat es getestet und berichtet im Markenteil Volkswagen Pkw über seine Erfahrungen.

**→ SEITEN 7-9**



So sieht er aus: Blick auf den ID.4.



## Transform Minds und Meisterjahr: So geht es weiter

Die Bewerbungsphase für die dritte Runde der Transform Minds ist abgeschlossen: Anfang Oktober starten die 30 neuen Transform Minds in die bisher wohl anspruchsvollste Runde des Transform Minds Programms, die unter dem Motto „THE BATTLE“ das beste Team mit dem besten Projekt sucht. Und auch das Meisterjahr der Komponente geht weiter – mit digitalen Workshops und einer Kampagne in den Werken.

**→ SEITE 17**

kk-ch  
<sup>1</sup> ID.3 Pro Performance, 150 kW/Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 16,9–15,4 (WLTP); 15,4–14,5 (NEFZ); CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0; ID.3 Pro S, 150 kW/Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 17,7–15,9 (WLTP); 14,1–13,5 (NEFZ); CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0 | <sup>2</sup> ID.4 Das Fahrzeug ist eine seriennahe Studie

## Namen & Nachrichten

### MARKE VOLKSWAGEN



**Klaus Zellmer**, bisher Chef von Porsche Cars North America, ist seit Mitte September Vorstand für Vertrieb, Marketing und After Sales der Marke

Volkswagen. Er folgte auf Jürgen Stackmann, der Volkswagen verlässt. Zellmer ist Diplom-Betriebswirt und war 23 Jahre für Porsche tätig. Seine berufliche Laufbahn begann er 1994 im Institut für Automobilwirtschaft Nürtingen. 1999 wechselte er zu Porsche. Einige Stationen: Leiter Vertrieb und Marketing Porsche Leipzig, Leiter Marketing und später Vorsitzender der Geschäftsführung Porsche Deutschland. 2015 wechselte Zellmer als Chef zu Porsche Cars North America nach Atlanta.



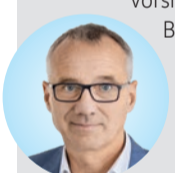
**Jürgen Stackmann** ist Diplom-Betriebswirt. Er arbeitete zehn Jahre für den Konzern. Seine Laufbahn begann 1989 bei Ford. Direkt vor seinem Wechsel zu Volkswagen

war er dort Managing Director und General Director für Vertrieb und Marketing. 2010 wechselte er als Vorstand für Vertrieb und Marketing zu Skoda. Zwei Jahre später übernahm Stackmann die Leitung des Marketings Konzern und Marke. 2013 wechselte er als Seat Chef nach Spanien. 2015 wurde Stackmann Vorstand Vertrieb und Marketing der Marke Volkswagen.

**Christian Vollmer**, seit 2018 Produktionsvorstand der Marke



Seat, ist seit August Produktionsvorstand der Marke Volkswagen. Er folgte auf **Andreas Tostmann**, der nun Vorstandsvorsitzender der MAN Truck & Bus ist. Vollmer ist promovierter

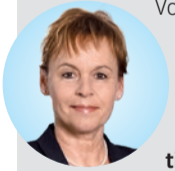


Diplom-Ingenieur Maschinenbau und seit rund 20 Jahren bei Volkswagen. In dieser Zeit war er unter anderem

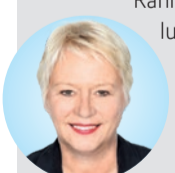
Leiter Automobilfertigung bei Volkswagen Slovakia, Leiter Produktion bei Volkswagen in Shanghai und Vizepräsident des Joint Ventures SAIC Volkswagen. Tostmann ist Diplom-Wirtschaftsingenieur und arbeitet seit rund 30 Jahren für den Volkswagen Konzern. Einige seiner Stationen: Werkleiter in Salzgitter, Chef von Volkswagen Südafrika, Chef von Volkswagen Slovakia sowie Produktionsvorstand von Seat.

### FINANCIAL SERVICES

**Alexandra Baum-Ceisig** ist seit August



Vorständin Personal & Organisation der Volkswagen Financial Services. Sie trat die Nachfolge von **Christiane Hesse** an, die im



Rahmen einer Altersregelung ausgeschieden ist. Baum-Ceisig ist promovierte Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlerin und arbeitet seit rund 13 Jahren im Konzern.

2016 etwa übernahm sie die Leitung der Autovision Zeitarbeit in Wolfsburg und ab 2018 leitete sie den Bereich Personal Indirekte Bereiche bei Volkswagen in Wolfsburg. Hesse war seit 2009 Vorständin für Personal und Organisation.

# Kampf gegen Corona: Volkswagen macht Tempo

An vielen Standorten baut das Unternehmen eigene Testcontainer auf

Gemeinsam wollen Volkswagen und die Stadt Wolfsburg schnell sein – beim Erkennen von Corona-Fällen, beim Unterbrechen von Infektionsketten und wenn es darum geht, eine mögliche Schließung von Unternehmensbereichen oder öffentlichen Einrichtungen zu verhindern. Um das zu schaffen, hat Volkswagen an den deutschen Standorten eigene Testcontainer aufgebaut. Die Ergebnisse der Tests liefert ein neues Zentrum am Klinikum Wolfsburg nach spätestens 24 Stunden. In mehreren Fällen konnten Corona-Infektionen so frühzeitig festgestellt und vor allem eine Verbreitung verhindert werden.



Dr. Daniela Kirstein, Projektleiterin.

An den Standorten Wolfsburg, Braunschweig, Emden, Kassel, Salzgitter und Hannover wurden die sogenannten Walkthrough-Container bereits installiert. 2.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben sich in den ersten Tagen freiwillig testen lassen

– sieben Mal bestätigte sich der Verdacht (Stand Mitte September). „Wenn ein Test positiv ist, kommt es auf die schnelle Nachverfolgung an. Wir identifizieren nach einem gemeinsam ausgearbeiteten Schema betriebliche Kontaktpersonen und verhindern so eine Ausbreitung des Virus“, sagt Dr. Daniela Kirstein, Leitende Werkärztin in Braunschweig und Projektleiterin für die Corona-Tests bei Volkswagen. In allen bisherigen Fällen sei das gelungen.

Vor allem an den Standorten Wolfsburg und Braunschweig sind die kurzen Wege ein Vorteil: „Im Idealfall kennen wir wenige Stunden nach dem Abstrich das Ergebnis. So war es bei einer bestätigten Infektion in Braunschweig“, sagt Kirstein. Drei Kontaktpersonen konnten sich sofort testen lassen und in häusliche Absonderung begeben. Mit dem eigenen System von Tests und Nachverfolgung unterstützt Volkswagen zugleich die öffentlichen Gesundheitsämter.

Bisher sind die Infektionszahlen handhabbar. Doch die Fachleute bei

Volkswagen und bei der Stadt Wolfsburg wissen: Ihnen steht eine kritische Zeit bevor. „Die Erkältungssaison beginnt gerade erst. Wie jedes Jahr werden etliche

Menschen unter Husten, Schnupfen oder Halsschmerzen leiden. Es wird also schwerer, eine normale Erkältung von einem Corona-Verdacht zu unterscheiden“, sagt Kirstein. Gerade in diesem Jahr sei eine frühzeitige Grippeimpfung zu empfehlen (siehe

Extraartikel auf dieser Seite), damit nicht zwei Erkrankungen zusammenkommen.

Die Stadt Wolfsburg stellt sich ebenfalls auf die kommende Herausforderung ein. „Gemeinsam mit Volkswagen haben wir Laborkapazitäten aufgebaut, um eine Teststrategie aus einem Guss in Werk und Stadt umzusetzen: Unsere gemeinsame Strategie umfasst unkomplizierte Testangebote bei Volkswagen, unverzügliche Auswertung bei uns im Labor und zugleich rasche

Den Mund bitte schön weit auf: Ein Mitarbeiter des Gesundheitswesens nimmt einen Abstrich.



Dort kann man sich testen lassen: Das Schild zeigt es deutlich.

Nachverfolgung von Kontakten, um Infektionsketten an der Arbeitsstelle und im Privatleben zu unterbrechen. Infektionsketten sollen erst gar nicht entstehen“, sagt Stadträtin

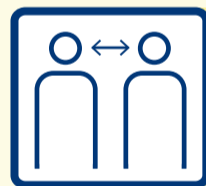
Monika Müller. Um Infektionsketten nachgehen zu können, hat die Stadt die Kapazitäten aufgestockt. „Wir haben rund 50 Mitarbeiter für die Nachverfolgung geschult. Bei Bedarf können wir das auch noch einmal erhöhen“, sagt Müller. Mit Volkswagen ist ein gutes Kontaktpersonen-Management abgestimmt, um kurzfristig Infektionsketten zu identifizieren.



### Testcontainer

Derzeit werden in den Testcontainern etwa 100 Rachenabstriche täglich genommen. Sollte es nötig sein, reichen die Kapazitäten für 2.400 Untersuchungen pro Tag. Im Gesundheitswesen lagern dafür ausreichend Testkits und weiteres Material.

## Prävention: Schutz vor Corona im Arbeitsalltag



**ABSTAND HALTEN:** Nach Möglichkeit mindestens 1,50 Meter zu allen Personen



**HANDHYGIENE:** Regelmäßiges Waschen der Hände mit Wasser und Seife für mindestens 20 Sekunden



**NIESEN UND HUSTEN:** Immer in die Ellenbeuge oder in den Ärmel beziehungsweise in ein Taschentuch



**KEIN HÄNDESCHÜTTELN:** Verzicht auf das Händeschütteln, es ist ein häufiger Übertragungsweg für Keime und Viren



## Gripeschutzimpfung: Gesundheitswesen lädt ein

Sie ist freiwillig und kostenlos und wird von den Volkswagen Medizinern empfohlen

Es ist Herbst – und damit wird die Gripeschutzimpfung zum Thema. 2020 ist durch die Corona-Pandemie einiges anders. Vorab: Die Gripeschutzimpfung ist eine freiwillige Impfung. Das Volkswagen Gesundheitswesen lädt wie jedes Jahr mit Gesundheitspartner Audi BKK dazu ein. Impfen lassen können sich alle Mitarbeiter – freiwillig und kostenlos und unabhängig davon, bei welcher Krankenkasse sie versichert sind. Nicht-Audi BKK-Versicherte benötigen ein Formular, das im Volkswagen Net zur Verfügung gestellt wird.

Die Vorteile der Gripeschutzimpfung: Weniger schwere Grippe- und Folgeerkrankungen, zum Beispiel Lungenentzündung, und weniger Krankenhausaufenthalte durch Grippeerkrankungen. Außerdem: Neben der Senkung des eige-

nen Erkrankungsrisikos können Personen im Umfeld geschützt werden, die selbst nicht geimpft werden können.

Dr. Lars Nachbar, Leiter Konzern Gesundheitswesen: „In diesem Jahr müssen wir bei der Gripeschutzimpfung bedenken, dass wir durch Corona eine besondere Situation haben. Wir kennen die Verläufe nicht, die eine gleichzeitige oder kurz hintereinander ablaufende Infektion hat. Deshalb empfehlen wir die Grippeimpfung für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, um zumindest das durch das Grippevirus entstehende Risiko zu minimieren.“ Dr. Kai Sickmann, Leiter Gesundheit International: „Es ist jeder-

zeit wichtig, Krankheiten zu verhindern, denen man mit Vorbeugung begegnen kann. Das gilt in Zeiten der Pandemie einmal mehr, denn die zur Bewältigung erforderlichen Strukturen wie Labore, Gesundheitsämter und die Kapazitäten des Gesundheitssystems sollten so gut wie möglich geschont werden.“ Aus Sicht der Reisemedizin sei die Grippeimpfung sinnvoll, sagt Sickmann. „Denn es ist eine der wichtigsten reisemedizinischen Impfungen überhaupt. Influenza ist die häufigste impfpräventable Erkrankung des Reisenden.“ Und noch etwas gilt es zu bedenken: „Wir beobachten, dass insbesondere Entwicklungs- und Schwellenländer, in



Dr. Kai Sickmann

denen zum Teil katastrophale hygienische Bedingungen herrschen, bei Einreisen und Kontrollen ein oft übertriebenes bis groteskes Vorgehen an den Tag legen. Wer sich gegen die Grippe impft, mindert für sich auch das Risiko, an Flughäfen bei Temperaturmessungen aufzufallen und mit möglichen negativen Folgen wie Quarantäne oder Zwangstestungen konfrontiert zu werden.“



### Gripeschutzimpfung

Geimpft wird ab Anfang Oktober. Genaue Informationen zu Impfstoff, Orten und Terminen finden Sie auf den Seiten des Gesundheitswesens im Personal Portal und im Volkswagen Net.

Impressum  
360°

**Herausgeber**  
Interne Kommunikation  
Konzern und Marke Volkswagen

**Anschrift**  
Brieffach 1977, K-SI  
38440 Wolfsburg

**Telefon** 05361 989-634  
**Mail** 360Grad@Volkswagen.de

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

**Redaktion:** Marc Rotermund, Tobias Schwerdtfeger, Alexander Ott, Oliver Keppler. Ständige Mitarbeit: Jesko Giessen, Dirk Schlinkert

**Redaktionsschluss dieser Ausgabe:**  
16. September 2020

**Layout/Produktion**  
Dominic Stripling, Volkswagen;  
TERRITORY Content to Results GmbH

**Fotos/Illustrationen:** Volkswagen AG, Getty Images, Adobe Stock, iStock, dpa Picture-Alliance, Nina Stiller, TERRITORY Content to Results GmbH

**Druck** Dierichs Druck+Media, Kassel



PEFC zertifiziert  
Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern und kontrollierten Quellen.  
www.pefc.de



# Stimmungsbarometer: Noch bis zum 11. Oktober teilnehmen

116.000 Beschäftigte der Volkswagen AG sind aufgerufen – Große Fotoaktion soll zum Mitmachen motivieren

**R**und 116.000 Beschäftigte der Volkswagen AG haben noch bis zum 11. Oktober die Gelegenheit, die 24 Fragen im Stimmungsbarometer zu beantworten und ihre Meinung zu Themen wie Zusammenarbeit und Führung, Information, Arbeitsplatz und Arbeitsabläufe einzubringen. „Lassen Sie uns gerade in diesen bewegten Zeiten weiter die Stimmen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hören“, sagt Personalvorstand Gunnar Kilian. „Wir bei Volkswagen wissen, dass wir unsere Ziele als Konzern nicht erreichen können, wenn wir die Mannschaft nicht hinter uns haben.“ Es gelte, die Chance zu nutzen, um Meinungen einzuholen und Veränderungen voranzutreiben.

Begleitet wird das Stimmungsbarometer in diesem Jahr von einer Fotoaktion, die Mitarbeiter zur Teilnahme motivieren soll. Damit will die Kampagne auch die aktuelle Corona-Thematik aufgreifen. Weil sich durch die Corona-Situation sowohl das berufliche als auch das soziale Leben verändert haben, findet die Befragung nicht „trotz“, sondern „gerade deshalb“ statt.

Einige Beschäftigte haben die Möglichkeit genutzt und sich beteiligt. Unter ihnen: Nico Hoppe aus der Qualitätssicherung in Kassel, Susanne Böhm aus der Personalentwicklung in Wolfsburg und Peter Nollido aus dem Recruiting und Talent Marketing.



**Mach's wie Nico – Mach mit.**  
In guten und in schwierigen Zeiten, deine Meinung zählt immer!

**Nico Hoppe** aus der Qualitätssicherung in Kassel: „Gerade zu Beginn war die Corona-Pandemie eine ziemliche Herausforderung für mich. Schließlich bin ich Anfang März Papa der kleinen Hanna geworden. Die ersten acht Wochen dieser Zeit konnte ich durch Urlaub und Kurzarbeit zuhause verbringen. So hatten wir die Gelegenheit, uns an uns und den neuen Alltag zu gewöhnen. Zuhause sein zu können, ist für mich superwertvoll. Ich arbeite mitten im Wohnzimmer oder bei gutem Wetter auf unserer Dachterrasse und erlebe die Entwicklung meiner Tochter hautnah mit. Für diese Möglichkeit und die flexible Reaktion auf die schwierige Situation sind meine kleine Familie und ich Volkswagen sehr dankbar.“



**Mach's wie Susanne und Ingo – Mach mit.**  
In guten und in schwierigen Zeiten, deine Meinung zählt immer!

**Susanne Böhm**, Personalentwicklung in Wolfsburg (auf dem Foto zusammen mit ihrem Mann Ingo): „Aufgrund von Corona haben wir viel von zuhause gearbeitet. Da war es zwar schade, dass wir unsere Kollegen wenig gesehen haben, aber auf der anderen Seite war es ein sehr effektives Arbeiten. Auch die Kinderbetreuung war dadurch einfacher. Als Familie sind wir näher zusammengerückt, haben öfter zusammen gegessen, mehr geredet. Wir haben an der

Fotoaktion teilgenommen, weil wir es wichtig finden, die eigene Meinung zu sagen. Es kann sich nichts ändern, wenn man im stillen Kämmerlein meckert. Super, dass man sogar vom Smartphone aus abstimmen kann, das macht es einfacher. Der zeitliche Aufwand ist ja auch recht gering.“



**Mach's wie Peter – Mach mit.**  
In guten und in schwierigen Zeiten, deine Meinung zählt immer!

**Peter Nollido** aus dem Recruiting und Talent Marketing in Wolfsburg: „Ich finde es klasse, mich über das Stimmungsbarometer in die Weiterentwicklung des Unternehmens einbringen zu können, und möchte jede Kollegin und jeden Kollegen ermutigen, das auch zu tun.“



## So machen Sie beim Stiba mit

Zur Teilnahme an der Befragung besuchen Sie die Seite [www.stibam.de](http://www.stibam.de). Die Anmeldung erfolgt per PKI-Card oder alternativ per User-ID und Passwort. Sollten dabei Schwierigkeiten auftreten, wenden Sie sich an den zuständigen Helpdesk unter +49 5361 933 003. Der Befragungszeitraum hat am **14. September begonnen und endet am 11. Oktober.**

## Namen & Nachrichten

### VOLKSWAGEN NUTZFAHRZEUGE



**Carsten Intra** hat im September den Vorstandsvorsitz bei Volkswagen Nutzfahrzeuge (VWN) übernommen. Sein Vorgänger **Thomas Sedran** übernahm die Leitung



Beteiligungsmanagement Nutzfahrzeuge und Maschinenbau des Volkswagen Konzerns und berichtet direkt an den im Konzernvorstand zuständigen Gunnar Kilian.

Intra war seit 2017 Personalvorstand und Arbeitsdirektor bei MAN und Vorstand von Traton, verantwortlich für Personal und IT. Der promovierte Maschinenbauingenieur bringt für seine CEO-Aufgabe bei VWN breite Erfahrung aus dem Nutzfahrzeugsegment mit. Sedran ist promovierter Diplom-Ökonom und arbeitet seit 2015 bei Volkswagen, nachdem er zuvor unter anderem Chef von Opel war.

### SKODA



**Thomas Schäfer**, bisher Chef von Volkswagen in Afrika, hat im August den Vorstandsvorsitz bei Skoda übernommen. Er folgte auf **Bernhard Maier**, der



nach knapp fünf Jahren das Amt übergeben hat. Die berufliche Laufbahn des studierten Maschinenbauingenieurs Schäfer

begann 1991 bei Daimler. Im Mai 2012 wechselte er zu Volkswagen. Dort leitete er zunächst die Auslandsproduktion des Konzerns und war unter anderem mit Verhandlungen über neue Produktionsstandorte betraut. Seit 2015 war Schäfer Chairman und Managing Director der Volkswagen Group South Africa und verantwortete die Entwicklung der Konzernmarken in der Region Sub-Sahara-Afrika.

## Car.Software-Organisation: Gunnar Kilian und Martin Hofmann im Interview

Themen sind der Stand der Personalplanungen und die Attraktivität der neuen Konzerngesellschaft

**V**olkswagen wird die Software in seinen Fahrzeugen künftig zu einem großen Teil selbst entwickeln. Eine Schlüsselrolle spielt dabei die neu geschaffene Car.Software-Organisation, in der künftig bis zu 10.000 Digital-Experten arbeiten werden. Über den Stand der Personalplanungen sprechen Konzernvorstand Personal Gunnar Kilian und Martin Hofmann, Chief Human Resources Officer der neuen Konzerngesellschaft.

**Sie haben jüngst 385 neue Mitarbeiter innerhalb von zwei Tagen eingestellt. Wie kann man sich diesen Auswahlprozess vorstellen?**

**Hofmann:** Wir haben mehrere Tausend Bewerbungen erhalten, was uns wirklich freut. Gleichzeitig befinden wir uns aber noch in der Aufbauphase, da laufen die Personalprozesse noch nicht hoch standardisiert ab. Aus der Not haben wir daher eine Tugend gemacht und eine sogenannte Recruiting Challenge ins Leben gerufen. In enger Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat, unseren Partnern aus dem Personalbereich in den Marken und unserem Team haben wir 680 Kandidaten auf Herz und Nieren geprüft, diskutiert und am Ende mit dem Betriebsrat und

den Fachbereichen 385 Talente ausgewählt. Das Besondere: Im Anschluss an die Entscheidung wurden sofort die Verträge ausgestellt. Für alle Beteiligten war das eine spannende Erfahrung. Besonders gut kam das Tempo bei den Bewerbern an. Sogar bei den Personen, denen wir schlussendlich absagen mussten. Sie fühlten sich fair behandelt, so ihr Feedback, weil sie schnell wussten, woran sie sind.

**Wie läuft es grundsätzlich bei den Personalthemen der neuen Konzerngesellschaft?**

**Kilian:** Wir sind auf einem guten Weg. In den vergangenen Wochen und Monaten sind etwa 1.800 Fachkräfte von den Marken Volkswagen, Audi und Porsche in die Car.Software-Organisation gewechselt. Die meisten Kollegen, die einen Arbeitsvertrag auf Grundlage der Konzernleihe angeboten bekommen haben, sagten am Ende auch zu – es waren 85 Prozent. Das ist ein tolles Ergebnis, wie ich finde. Es zeigt, wie attraktiv die Car.Software-Organisation ist – und dass unsere Beschäftigten Lust haben, die Zukunft unseres

Unternehmens in diesem strategisch so wichtigen Bereich aktiv mitzugestalten und aufzubauen.

Wochen zusammen, es gibt nun bis Ende des Jahres etwa 500 neue Kolleginnen und Kollegen, die in die wachsende Organisation und ihre neuen Prozesse integriert werden müssen.

Hinzu kommt, dass wir an verschiedenen Standorten tätig sind, in Wolfsburg, Berlin, Ingolstadt, im Raum Stuttgart – Corona-bedingt gab es bislang wenig Möglichkeiten, sich persönlich kennenzulernen. Es ist aber schon jetzt ein motivierender Spirit zu spüren: Mit unserer „Hands-on“-Mentalität schaffen wir das.

**Kilian:** Gerade in Corona-Zeiten ist es nicht einfach, eine neue Aufgabe in einer ganz anderen Umgebung zu beginnen. Dazu gehört auch ein wenig Mut. Dafür möchte ich den vielen Kolleginnen und Kollegen danken, die diesen Weg zu gehen bereit sind, und sie darin bestärken. Sie alle leisten einen wichtigen Beitrag für die Zukunftsfähigkeit des gesamten Volkswagen Konzerns.



**Gunnar Kilian**, Konzernvorstand Personal

**Martin Hofmann**, Chief Human Resources Officer, Car.Software-Org

**Wie ist die Stimmung innerhalb der neuen Organisation?**

**Hofmann:** Viele Mitarbeiter brennen für ihre neue Aufgabe. Sie freuen sich total auf das, was kommt. Es gibt aber auch noch Zurückhaltung, was ich ganz normal finde, wenn man aus einem traditionellen in ein neues Umfeld mit Start-up-Atmosphäre wechselt. Die Teams sind erst seit wenigen

**Wie sehen die nächsten Schritte aus?**  
**Hofmann:** Wir haben mit der erfolgreichen Recruiting Challenge den ursprünglich von den Marken gestarteten Rekrutierungsprozess in die CSO übernommen und alle Bewerbervorgänge abgeschlossen. Nun werden wir unsere Auswahlprozesse im Softwarebereich weiter schärfen, um die Tech-Kandidaten noch zielgerichteter anzusprechen.

**Kilian:** Unser Ziel ist klar definiert. Wir wollen unsere Kompetenz im Digital-Bereich massiv stärken und mehr Software selbst entwickeln. Die Car.Software-Organisation spielt hierbei die zentrale Rolle. Sie ist der Schlüssel für unseren Wandel hin zu einem softwaregetriebenen Mobilitätsunternehmen. Wir haben bereits viel Know-how in den eigenen Marken und unseren Konzerngesellschaften, das wir nun in die Car.Software-Organisation einbringen und so besser bündeln. Das ist die eine Seite: mehr interne Synergien. Auf der anderen Seite werden wir aber weitere Top-Talente aus der Tech-Branche an Bord holen, um uns unseren Platz ganz vorne in der Automobilindustrie auch in Zeiten der Digitalisierung zu sichern.



# Markus Duesmann: Zusammenarbeit im Konzern ist der Schlüssel für Erfolg

So plant der neue Audi Chef und Konzernvorstand mit der Car.Software-Organisation

**M**itten in der Hochphase der Corona-Pandemie hat Markus Duesmann den Vorstandsvorsitz bei Audi übernommen. Wie sich die Marke von den Lockdown-Maßnahmen erholt hat, wohin die Reise mit der Car. Software-Organisation geht und warum er das Projekt Artemis mit einem Schnellboot vergleicht, verriet der 51-Jährige im 360° Interview.

**Herr Duesmann, es gibt sicherlich günstigere Augenblicke, den Vorstandsvorsitz zu übernehmen, als zur Hochphase der Corona-Pandemie. Denn eigentlich wollten Sie schnell mit Audi durchstarten.**  
Die Umstände waren sicherlich in

naten viele tolle Menschen mit einem hohen Qualitätsanspruch, großem Innovationsgeist und vor allem Veränderungsbereitschaft kennengelernt. Und ich habe den Eindruck, dass das gesamte Team jetzt loslegen will. Das ist ein gutes Gefühl. Wir haben bei Audi großes Potenzial, das wir jetzt nutzen werden.

**Sie haben in den ersten 100 Tagen bereits viele Veränderungen angestoßen. Die Technische Entwicklung wurde neu organisiert, ebenso die Baureihen. Was steckt dahinter?**  
Um dauerhaft erfolgreich zu bleiben, müssen wir effizient sein. Unser Ziel ist es, unseren Kunden ein progressives, wettbewerbsüberlegen

es, profitables und nachhaltiges Produktportfolio anzubieten. Die Neuorganisation der Technischen Entwicklung und der Baureihen zahlt genau darauf ein und hilft uns, unsere Modelle pünktlicher und in Top-Qualität zu entwi-

ckeln. Die künftige Struktur der Baureihen spiegelt außerdem die Evolution des Autos zum Mobile Device wider: Entscheidend für die Zuordnung in die Baureihen ist künftig die Elektronikarchitektur, nicht mehr das Blechkleid.

**In Ihrer Funktion als Konzernvorstand für Forschung und Entwicklung haben Sie zwei zentrale Zu-**



Seit April bei Audi: Markus Duesmann sieht viel Potenzial bei der Marke mit den vier Ringen.

„Ich betrachte die Car.Software-Organisation als den Treiber der digitalen Transformation im Volkswagen Konzern.“

besonderer Weise für uns alle herausfordernd. Zunächst stand natürlich das Krisenmanagement auf der Agenda. Jetzt tut es gut zu sehen, dass Audi wieder Fahrt aufgenommen hat.

**Welche Eindrücke haben Sie in den vergangenen Monaten in neuer Funktion gesammelt?**  
Die Substanz bei Audi ist wirklich gut. Ich habe in den ersten Mo-

**kunftsthemen in Ihre Hände gelegt bekommen: Die Mission Artemis und die Car.Software-Organisation. Wie sind Ihre Pläne?**

Zunächst ist es mir ganz wichtig, dass wir im Konzern gemeinsam Synergien optimal nutzen. Die Zusammenarbeit bei den E-Plattformen der Marken ist ein Schlüssel, um Elektromobilität erfolgreich zu machen. Das markenübergreifende Projekt Artemis ist so etwas wie unser Schnellboot. Es wird von einem

kleinen, agilen Team vorangetrieben und wird die Art und Weise, wie wir uns im Konzern entwickeln, revolutionieren. Ziel ist ein hocheffizientes E-Modell, das 2024 an den Start gehen soll. Im ersten Artemis Modell wird auch unser eigenes Betriebssystem, VW.OS, zum ersten Mal zum Einsatz kommen.

**Das in der Car.Software-Organisation entwickelt werden soll ...**  
Ganz richtig. Ich betrachte die

Car.Software-Organisation als den Treiber der digitalen Transformation im Volkswagen Konzern. Die digitale Transformation wird über die Zukunft des Autos entscheiden. Daher bin ich sicher, dass der Weg zu einem eigenen Betriebssystem für Millionen unserer Fahrzeuge richtig ist. Das Thema Softwarekompetenz wird in den kommenden Jahren prägend sein. Bis 2025 wollen wir mehr als 60 Prozent der benötigten Software selbst entwickeln.



## Erstes Halbjahr: 1.194 Verweise und Abmahnungen

Volkswagen sanktioniert Fehlverhalten: Grillen in einer Produktionshalle führte zum Beispiel zu Abmahnung

**A**uch scheinbar kleine Unbedachtheiten können schwere Folgen haben und Sanktionen nach sich ziehen. Diese Erfahrung musste eine Gruppe Beschäftigter machen, als sie im vergangenen Jahr mitten in einer Produktionshalle grillte. Die Beteiligten wurden abgemahnt beziehungsweise verwahrt. Außerdem erhielten sie eine Geldbuße.

Der Grund für die Sanktionen: Ein Barbecue ist zwar gesellig, offenes Feuer auf dem Betriebsgelände aber aus Sicherheitsgründen verboten. Der Grill löste den Feuer-



Leitet den Konzern-Brandschutz: Torsten Starke.

alarm aus. Die Halle musste sofort evakuiert und die Produktion gestoppt werden. Nach wenigen Minuten war die Feuerwehr vor Ort. Die unerlaubte Grillpause brachte die Produktion zum Erliegen. Mehrere Fahrzeuge konnten deshalb nicht wie geplant gefertigt werden. „Offenes Feuer oder der Betrieb von privaten Elektrogeräten kann schnell zu Bränden führen, die auch das Leben von Kolleginnen und Kollegen gefährden können. Deswegen ist beides ohne ausdrückliche Genehmigung durch die Arbeitssicherheit beziehungsweise durch die lokale Brandschutzorganisation verboten“, sagt Torsten Starke, Leiter Konzern Brandschutz. Volkswagen veröffentlicht halbjährlich eine Statistik zu Fehlverhalten und Sanktionen. Ziel ist es zu zeigen, dass

sich der Erfolg des Unternehmens nur auf faires, kundenorientiertes und gesetzeskonformes Verhalten gründen kann. Denn nur so lässt sich Schaden vom Unternehmen, von den Beschäftigten und von Geschäftspartnern abwenden.

**Aktuelle Statistik Entlassungen und Verwarnungen**

Insgesamt kam es im ersten Halbjahr 2020 in 62 Gesellschaften des Volkswagen Konzerns mit jeweils mehr als 1.000 Beschäf-

tigten zu 1.194 Verweisen und Abmahnungen. 317 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden wegen regelwidrigem Verhalten entlassen. In diesen Unternehmen arbeiten rund 477.000 Beschäftigte.



Kategorie	Kündigungen
Arbeitszeit (z. B. unentschuldigte Fehltage)	123
Eigentumsdelikte / betrügerische Handlungen inkl. Anstiftung	43
Diskriminierung, Mobbing, Stalking	4
Sexuelle Belästigung	10
Nichterbringung der geschuldeten Arbeitsleistung	30
Störung des Betriebsfriedens (z. B. Tätlichkeiten, Drohungen oder Beleidigungen)	17
Verstoß gegen das Alkohol- und Drogenverbot	33
Vorteilsnahme, Korruption, Interessenkonflikt (z. B. Nutzung von Insiderwissen)	1
Verstoß gegen Datenschutzbestimmung und Geheimhaltungsvorschrift	3
Verstoß gegen Arbeitssicherheitsvorschriften	11
Beeinträchtigung der Unternehmensreputation	2
Sonstige Verstöße gegen arbeitsrechtliche Verpflichtungen (z. B. Verstöße gegen die Verhaltensgrundsätze oder Verkehrsregeln auf dem Betriebsgelände, unerlaubte Nebentätigkeiten)	40

# Monitorship beendet

Vorstand und Management setzen sich weiter intensiv für nachhaltigen kulturellen Wandel ein

Der unabhängige Compliance-Monitor Larry D. Thompson hat bestätigt, dass Volkswagen seinen Verpflichtungen aus dem Vergleich mit dem US-Justizministerium (Department of Justice) nachgekommen ist, ein Compliance-Programm zu entwerfen und umzusetzen, das Verstöße gegen Anti-Betrugsgesetze und Umweltgesetze verhindert und aufdeckt.

Im Laufe des Monitorships hat Volkswagen seine Strukturen, Prozesse und Systeme in vielen Unternehmensbereichen aktualisiert und gestärkt, darunter Technische Entwicklung, Governance, Risikomanagement, Compliance und Rechtsfunktionen. Volkswagen führte das Whistleblower-System ein und erweiterte es, stärkte die Prozesse zur Verhütung von Korruption und Kartellverstößen und schuf einen Due-Diligence-Prozess für Geschäftspartner. Das Unternehmen hat außerdem Hierarchien abgeflacht, Entscheidungen dezentralisiert und mehr Verantwortung an seine Marken und Regionalgesellschaften gegeben, damit diese passende Entscheidungen für ihre Märkte treffen können.

„Thompson und sein Team haben uns darin unterstützt, Volkswagen

zu einem stärkeren Unternehmen zu machen, aber das Ende des Monitorships ist nicht das Ende unserer Reise“, so Herbert Diess, Vorstandsvorsitzender des Volkswagen Konzerns. „Ich bin der kontinuierlichen weiteren Verbesserung unseres Unternehmens und seiner Kultur verpflichtet, ebenso wie alle meine Vorstandskollegen. Diese Einstellung ist von entscheidender Bedeutung, um

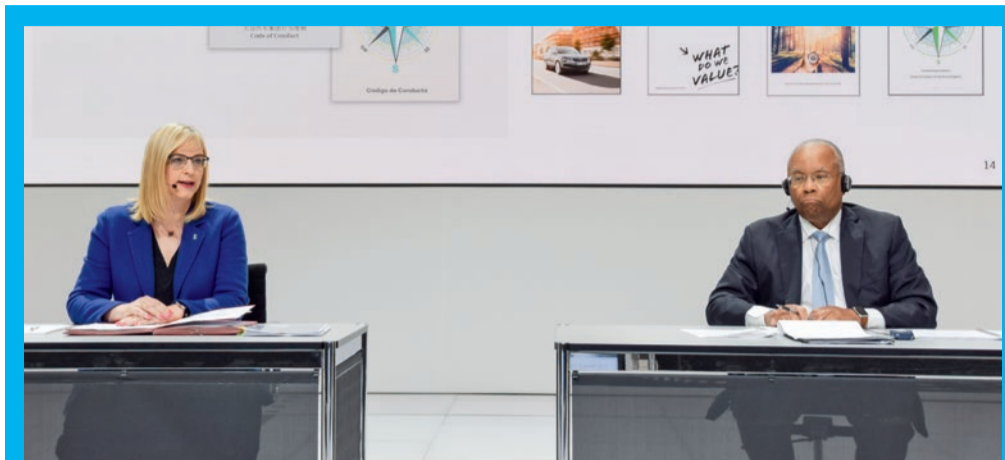
unser Ziel zu erreichen, sicherere und intelligentere emissionsfreie Fahrzeuge für heutige Kunden und für kommende Generationen zu schaffen.“

Volkswagen hat während des Monitorships nahezu 300 neue oder überarbeitete interne Vorschriften und Richtlinien eingeführt:

- Einrichtung eines Group Compliance Komitees und eines HR-Lenkungsausschusses im Konzern sowie eines neuen Bereichs für Umwelt, Gesundheit



Herbert Diess, Vorstandsvorsitzender des Volkswagen Konzerns



Larry D. Thompson fungierte auch als Independence Compliance Auditor. Das Foto zeigt ihn mit Hiltrud D. Werner bei der Vorstellung des zweiten Prüfungsberichts im September 2019. Im Juni 2020 gab Thompson seinen dritten und letzten Prüfungsbericht ab. Dieser Bericht stellte keine neuen Verstöße gegen die relevanten Vergleiche mit der Abteilung für Umwelt und natürliche Ressourcen des Department of Justice, dem kalifornischen Generalstaatsanwalt, der Environmental Protection Agency und dem California Air Resources Board fest.

und Sicherheit bei der Volkswagen Group of America

- Konzernweite Einführung von Together4Integrity zur Förderung der Integrität und Compliance bei Volkswagen sowie der Aktivitäten zum Kulturwandel
- Einführung eines konzernweit gültigen einheitlichen Verhaltens-

kodex (Code of Conduct)

- Erweiterung des Whistleblower-Systems durch Investitionen in Prozesse, Personal und die IT-Infrastruktur
- Veröffentlichung einer Mitarbeiterumfrage, die von der Ethik- und Compliance-Initiative durchgeführt wurde

„Das Ende des Monitorships ist nicht das Ende unserer Reise.“

Volkswagen Konzernchef Herbert Diess

## Transporte auf Schiene bald nur mit Grünstrom

Die Volkswagen Konzernlogistik stellt bis Anfang 2021 sämtliche innerdeutschen Material- und Fahrzeugtransporte mit der Deutschen Bahn auf Grünstrom um. Dies spart jährlich mehr als 26.700 Tonnen an CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zum herkömmlichen Strommix. Aktuell liegt die Zahl der Transporte mit Grünstrom bereits bei 95 Prozent. Zugleich sollen noch mehr Güter auf die Schiene: Volkswagen will den Anteil der Fahrzeugtransporte per Bahn bis 2022 von derzeit 53 auf 60 Prozent steigern. „Mit dieser Grünstrom-Offensive leisten wir einen wichtigen Beitrag für die Dekarbonisierung des Konzerns“, sagt Thomas Zernechel, Leiter Volkswagen Konzernlogistik. Die Deutsche Bahn speist dafür Strom aus Windparks und Wasserkraftwerken ein.

Zernechel weiter: „Volkswagen ist der Automobilhersteller in Europa, der das größte Volumen mit regenerativ erzeugtem Strom auf der Schiene transportiert. Neben der bilanziell CO<sub>2</sub>-neutralen Produktion von Elektrofahrzeugen ist dies ein weiteres Element, um beispielsweise Fahrzeuge der Volkswagen ID.-Familie ohne CO<sub>2</sub>-Rucksack an Kunden übergeben zu können.“

Im Normalbetrieb rollen für Volkswagen jährlich mehr als 190.000 Waggons: Im Schnitt liefern täglich 38 Fern- und 157 Nahbereichszüge Material in die Werke – insgesamt rund 100.000 Waggons pro Jahr. Aus den Werken heraus bringen rund 90.000 Waggons circa 900.000 Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Audi, Skoda, Seat, Porsche und Volkswagen Nutzfahrzeuge zu 40 Hubs, Verteilzentren und Seehäfen.

„Jede Tonne auf der Schiene spart automatisch 80 Prozent CO<sub>2</sub> ein. Volkswagen legt jetzt noch eine Schippe drauf: absolut grüne Transporte ohne CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Das freut uns als DB Cargo und noch mehr freut das unsere Umwelt“, sagt Sigrid Evelyn Nikutta, DB-Vorstand Güterverkehr und Vorstandsvorsitzende von DB Cargo.

## Hiltrud D. Werner über das Ende des Monitorships

Vorständin dankt Larry D. Thompson und Hunderten von Volkswagen Mitarbeitern

Larry D. Thompson hat einen wesentlichen Beitrag zur Transformation des Unternehmens geleistet. Seine unabhängige, unvoreingenommene Außenansicht auf unser Unternehmen trug dazu bei, die Systeme und Prozesse zu schaffen, die es uns ermöglichten, als Organisation zu wachsen. Die Lehren, die wir aus der Über-

windung der Dieselskizese gezogen haben, werden alle unsere Maßnahmen leiten, wenn wir weiterhin eine offene und ehrliche Kultur der Integrität und Compliance fördern. Wir schätzen die Arbeit von Thompson und seinem Team sehr. Ich möchte auch den Hunderten von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im gesamten Volkswagen

Konzern und seinen Tochterunternehmen, nicht nur in den Bereichen Integrität, Compliance, Risikomanagement und Recht, sondern auch in der Fahrzeugentwicklung, dem Personalwesen und weit darüber hinaus, für ihre konstruktive Zusammenarbeit und unermüdlige Unterstützung in den letzten drei Jahren danken.“



## Namen & Nachrichten

### AUTOSTADT



**Mandy Sobetzko**, bisher Referentin von Konzernchef Herbert Diess, ist im September in die Autostadt Geschäftsführung eingetreten. **Claudius**



**Colsman**, seit 2017 als Geschäftsführer für Parkbetrieb und Events verantwortlich, ist dem Ruf von Konzernpersonalvor-

stand Gunnar Kilian gefolgt und baut in der Volkswagen Group Academy den neuen Bereich Culture and Change Factory auf. Sobetzko ist Diplom-Kauffrau und seit 16 Jahren im Konzern tätig. Sie begann ihre Karriere 2005 als Trainee bei Volkswagen in Wolfsburg. Nach mehreren Stationen in der Beschaffung wurde sie 2015 in das Generalsekretariat der Volkswagen AG berufen. Seit 2017 war sie Referentin von Herbert Diess. Colsman ist studierter Volkswirt und seit 15 Jahren im Konzern, unter anderem als Leiter Events & Sponsoring in der Kommunikation, als Leiter der Experience Communication und Sprecher für Corporate Social Responsibility.

## 4 Fragen

Larry D. Thompson, unabhängiger US-Monitor bei Volkswagen

„Ein besseres Unternehmen als vor drei Jahren“

**1** Welches Resümee ziehen Sie nach Beendigung des Monitorships bei Volkswagen zum Stand von Compliance und Ethik im Unternehmen?

Volkswagen ist heute eindeutig ein besseres Unternehmen als vor drei Jahren. Es ist auf dem richtigen Weg, es wird weiter harte Arbeit erfordern, aber ich denke, dass die richtigen Organisationsstrukturen und -prozesse vorhanden sind. Es gibt feste Zusagen des Vorstands zur kontinuierli-



Larry D. Thompson stand auch Journalisten Rede und Antwort: Hier bei einer Pressekonferenz im Markenhochhaus in Wolfsburg im September 2019.

chen und energischen Fortführung der Integritäts- und Compliance-Anstrengung, es gibt hervorragende Verfahren für die Kontrolle durch den Aufsichtsrat, und ich denke, Volkswagen ist auf einem klaren Weg für ein nachhaltiges und erfolgreiches Integritäts-, Ethik- und Compliance-Programm.

**2** Wie würden Sie im Rückblick auf den gesamten Zeitraum Ihres Monitorships, etwas mehr als drei Jahre, die Zusammenarbeit von Volkswagen mit Ihnen und Ihrem

**Team charakterisieren?**

Ich würde die Beziehung zwischen dem Monitor-Team und Volkswagen als eine Beziehung des Respekts und der professionellen Zusammenarbeit beschreiben. Schon früh hat das Monitor-Team mit dem Vorstand des Volkswagen Konzerns festgelegt, dass wir ein gemeinsames Ziel haben. Und dieses gemeinsame Ziel war es, Volkswagen ganz einfach zu einem besseren Unternehmen zu machen. Dieses gemeinsame Ziel war die Grundlage unserer gemeinsamen Arbeit.

**3** Wie lautet Ihre Botschaft an das Management und die Mitarbeiter von Volkswagen, wenn Volkswagen in die Zukunft blickt und Sie Ihr Monitorship beenden?

Ich habe gesagt, dass Volkswagen heute ein besseres Unternehmen ist als vor drei Jahren. Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Volkswagen sollte klar sein, dass es aufgrund ihrer harten Ar-

beit und ihrer Entschlossenheit, sich zu ändern, ein besseres Unternehmen ist. Vielleicht hatten der Monitor und das Monitor-Team einen kleinen Anteil an dieser Transformation, aber das Unternehmen ist besser wegen der Mitarbeiter – wegen ihrer eigenen Entschlossenheit, Volkswagen zu einem besseren Unternehmen zu machen.

**4** Können Sie zum Ende des Monitorships einen Abschiedsgedanken teilen?

Dies ist das Ende meines Monitorships, nicht das Ende meiner Beziehungen und meiner Freundschaften, die ich im Laufe der drei Jahre in Deutschland geschlossen habe. Ich bin seit 46 Jahren als Anwalt tätig. Ich habe während meiner juristischen Karriere viele Dinge getan, aber es war mir eine besondere Ehre und ein Privileg, mit meinen Volkswagen Kollegen zusammenzuarbeiten, um Volkswagen zu einem besseren Unternehmen zu machen, und ich wünsche ihnen für die Zukunft viel Erfolg.

Vertrieb an Mitarbeiter (WA-Verkauf)



# Der neue ID.3

Wegweisend. Alltagstauglich.  
Dynamisch.

Ab sofort im Neuwagenkauf bestellbar.



**Jetzt bestellen**

Erhöhten Umweltbonus nutzen:  
**9.480,- € (inkl. 16 % MwSt.)**

Der ID.3: Stromverbrauch in kWh/100 km: 15,4 - 13,5; CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km: 0; Effizienzklasse A+

**Immer aktuell informiert:**

[KundenCenter news](#) – abonnieren auf KundenCenter direkt

[Mein KundenCenter](#) – Kanal folgen auf 360° Volkswagen App

[KundenCenter direkt](#) – jederzeit online erreichbar unter [kundencenter.volkswagen.de](https://kundencenter.volkswagen.de)

# Herbert Diess: ID.3<sup>1</sup> Testfahrt in den Urlaub

Konzernchef fuhr mit neuem E-Auto nach Italien und teilte Erlebnisse in den sozialen Medien - Außerdem probierte er E-Surfbrett und E-Bike aus

Dieser Urlaub wurde zur Testfahrt: Herbert Diess war in seinem Sommerurlaub mit dem neuen ID.3 unterwegs. Von München ging es bis an den Gardasee, damit er sich das Fahrzeug vor der Auslieferung an die Kunden noch einmal im Alltag anschauen konnte. Außergewöhnlich: Der Vorstandsvorsitzende teilte seine Erfahrungen im sozialen Netzwerk LinkedIn mit der Öffentlichkeit - und das sorgte für viele Schlagzeilen!

„Mit dem E-Auto in den Urlaub - geht nicht? Geht wohl! Ich habe mir mit meiner Tochter Caro in München aus dem ID.3 Pop-up-Store ein Fahrzeug für meinen Sommerurlaub in Italien abgeholt“, schrieb Diess und fuhr los. Schnell kam das Gerücht auf, der Volkswagen Chef lasse sich heimlich von Technikern begleiten. Stimmt nicht! Diess fuhr



Elektrisiert: Herbert Diess am Steuer des ID.3, des Flaggschiffs der neuen Generation von Volkswagen E-Fahrzeugen.

ohne Begleitung, wollte das E-Auto unter Realbedingungen testen.

Immer wieder versorgte er die Öffentlichkeit in dem sozialen Netzwerk mit Updates zu seinen Erlebnissen: Ladeinfrastruktur,

Fahrgefühl und auch Diskussionen mit seiner Tochter über die User

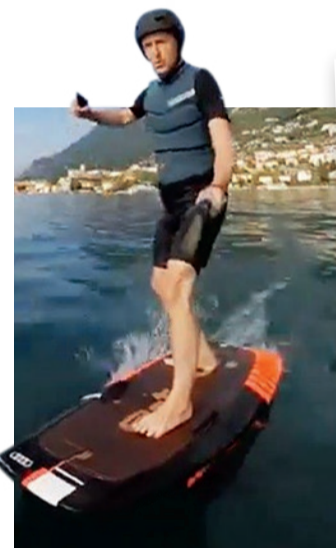
Experience. Dabei lobte er nicht nur durchgehend, sondern kritisierte auch Kleinigkeiten. Ein Beispiel: Die Ladestationen werden auf dem Navi zu ungenau angezeigt, rund 200 Meter Differenz. Das müsse komfortabler für den Kunden werden.

Die ungewöhnliche Urlaubsfahrt wurde von vielen Medien aufgegriffen, hat mehr als sechs Millionen Menschen erreicht - selbst die Tesla Community tauschte sich über die Tour aus. Diess hat sein Ziel erreicht: noch einmal kräftig Werbung für den ID.3 zu machen!

Nach seinem Urlaub veröffentlichte er einen Erfahrungsbericht bei LinkedIn. Fazit: „Der ID.3 ist cool! Dieses Auto fühlt sich nach Zukunft an. Dieses Auto wird für viele Menschen den Einstieg in die E-Mobilität bedeuten und damit auch viele besondere Erlebnisse bescheren - so wie es der Golf oder der Käfer für Generationen getan hat. Ich werde



Zufrieden in Italien angekommen: Konzernchef Herbert Diess fuhr mit dem ID.3 bis an den Gardasee.



Sportlich: Herbert Diess flitzt mit dem Audi e-tron foil, einem elektrischen Surfbrett, über den Gardasee.



Kurz vor der Abfahrt: Herbert Diess und seine Tochter Caro holen in München einen ID.3 ab.

in jedem Fall diesen Sommerurlaub in Erinnerung behalten. Er hat mir gezeigt: Wir bei Volkswagen sind auf dem richtigen Weg - die Zukunft des Autofahrens ist elektrisch!“

## Moria: Spende soll Not lindern

Der Volkswagen Konzern und die Siemens AG spenden zusammen fünf Millionen Euro als humanitäre Soforthilfe für geflüchtete Menschen in Moria und Griechenland. Nach dem Großbrand in dem Flüchtlingslager Moria auf Lesbos hat sich die Situation der Menschen dramatisch zugespitzt. Sie sind notdürftig auf griechischen Marineschiffen und in provisorischen Zelten untergebracht. Die Mittel erhält das Deutsche Rote Kreuz (DRK), um damit die umfassenden Hilfsaktionen zu unterstützen.

Die CEOs Joe Kaeser und Herbert Diess erklärten: „Wir alle haben die erschütternden Bilder aus dem Lager Moria und von der Insel Lesbos gesehen. Die Lage der Flüchtlinge ist bedrückend, die meisten haben ihre wenige Habe verloren. Es fehlt vielfach an dem Nötigsten. In dieser Situation sehen wir es als unsere humanitäre Verantwortung an, den verzweifelten Menschen, den Erwachsenen und vielen Kindern schnell und unbürokratisch zu helfen. Erfahrene Hilfsorganisationen wie das Rote Kreuz bieten in dieser Situation die Gewähr, dass unsere Hilfe die Bedürftigen schnell erreicht und die Flüchtlinge angemessen betreut und versorgt werden.“

Bereits im April hatte Volkswagen eine Million Euro für von der Corona-Pandemie bedrohte Flüchtlinge zur Verfügung gestellt. Zudem initiiert und koordiniert die Volkswagen Flüchtlingshilfe Integrationsprogramme, die junge Geflüchtete auf den Ausbildungs- und Arbeitsmarkt vorbereiten.

## Corona-Nothilfe: 663.983 Euro an terre des hommes übergeben

Beschäftigte spenden für Kinderhilfswerk - Medizinische und soziale Projekte

Die Volkswagen Belegschaft hilft den Ärmsten der Armen: Die Beschäftigten an den deutschen Standorten spenden 663.983 Euro für die Corona-Nothilfe von terre des hommes. Zu der Spendenaktion hatten Vorstand und Konzernbetriebsrat im Juni aufgerufen. Mit dem Geld finanziert das Kinderhilfswerk medizinische und soziale Projekte

an Volkswagen Standorten in Brasilien (São Paulo), Mexiko (Puebla), Indien (Pune) und Südafrika (Uitenhage). Konzernvorstandsvorsitzender Herbert Diess, Konzernbetriebsratsvorsitzender Bernd Osterloh und Konzernpersonalvorstand Gunnar Kilian trafen sich jetzt mit Birte Kötter (Vorstand terre des hommes) zur symbolischen Scheckübergabe.

**Herbert Diess:** „Die Spendenbereitschaft der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hat mich sehr beeindruckt. Auch meine Kolleginnen und Kollegen im Vorstand haben terre des hommes geschlossen unterstützt und gespendet. Denn eine globale

Krise wie die COVID-19-Pandemie können wir nur bewältigen, wenn wir gemeinsam handeln.“

**Gunnar Kilian:** „Unsere Corona-Nothilfe zeigt: Unsere Beschäftigten verschließen selbst in so einer angespannten Situation nicht die Augen vor der Not anderer - und das macht mich stolz. Um

seit 20 Jahren eine echte Erfolgsgeschichte. Mit ihrer sagenhaften Spende schreiben unserer Kolleginnen und Kollegen das nächste Kapitel. Sie alle können stolz auf das starke Ergebnis sein. Denn sie helfen damit vielen Tausend Menschen, die in größter Not leben.“

**Birte Kötter:** „Durch die großartige Hilfsbereitschaft der Volkswagen Belegschaft kann terre des hommes viele Projekte in den Regionen umsetzen, die besonders stark von der Corona-Krise betroffen sind.“

Die jährliche Spendenaktion für terre des hommes hat bei Volkswagen Tradition: So verzichteten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erstmals im Mai 1998 auf einen Stundenlohn zugunsten von terre des hommes. Inzwischen ist die Spendenaktion in Serie gegangen - und finanzierte bislang mehr als 250 Hilfsmaßnahmen für Straßenkinder und Notleidende Familien.



Spende übergeben: Gunnar Kilian (von links), Herbert Diess, terre des hommes Vorstandin Birte Kötter und Bernd Osterloh.

gezielt helfen zu können, haben wir zusammen mit der Hilfsorganisation terre des hommes analysiert, wo die Folgen der Corona-Pandemie die Menschen am schlimmsten treffen. So kommt jeder Cent aus der Spende dort an, wo er besonders dringend gebraucht wird.“

**Bernd Osterloh:** „Die Zusammenarbeit mit terre des hommes ist

## Namen & Nachrichten

### FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG VOLKSWAGEN KONZERN



**Frank Welsch,** Entwicklungsvorstand der Marke Volkswagen, hat im September die bisher in Personalunion ausgeführte

Leitung der Forschung und Entwicklung im Konzern



an **Ulrich Widmann** übergeben. Hintergrund: Der Konzernbereich hat sich unter der Führung von Welsch

deutlich verschlankt und seine Aufgaben neu ausgerichtet. Im Fokus stehen die Schaffung und Umsetzung sinnvoller Synergien im Konzern. Widmann arbeitete ab 1999 bei Audi. Zuletzt war er Leiter des Projekthauses Audi/Porsche „Premium Plattform Elektrik“ sowie Leiter Strategie/ Geschäftsprozesse der Technischen Entwicklung in Ingolstadt.

### VOLKSWAGEN SOUTH AFRICA



**Robert Cisek,** bisher Leiter Produktionsstrategie Marke Volkswagen, wird Chef der Volkswagen Group South Africa. Er folgt

**Thomas Schäfer,** der nun Chef von Skoda ist (siehe auch Seite 3). Robert Cisek hat Maschinenwesen studiert und in den Betriebswissenschaften promoviert. Er arbeitete vor seiner Zeit bei Volkswagen bei McKinsey und bei BMW. Bei dem Autohersteller leitete er unter anderem das Industrial Engineering und das Presswerk in Dingolfing. Im März 2018 wechselte Cisek zu Volkswagen.

<sup>1</sup> ID.3 Pro Performance, 150 kW/Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 16,9-15,4 (WLTP); 15,4-14,5 (NEFZ); CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0; ID.3 Pro S, 150 kW/Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 17,7-15,9 (WLTP); 14,1-13,5 (NEFZ); CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0

## Eine E-Fahrt, die ist lustig: So viel Spaß macht der neue ID.3<sup>1</sup>

Subjektiver Eindruck: 360° Redakteur Tobias Schwerdtfeger hat den neuen Kompakt-Stromer ausprobiert



Dynamisch um die Kurve: Der E-Antrieb des ID.3 sorgt für viel Vergnügen beim Fahren.



Markantes Heck: Optisch ist der ID.3 kein Leisetreter.

In der Theorie weiß ich eine ganze Menge über den ID.3. Wie sich der Stromer aus dem Werk Zwickau fährt, gehört bislang nicht dazu. Das soll sich jetzt ändern. Hier gibt es, ganz subjektiv, die Geschichte meines Zusammenstreffens mit der E-Hoffnung aus dem Markenregal.

Diese 4,26 Meter sollen also die (Volkswagen) Welt verändern. Bilanzuell klimaneutral, voll vernetzt und vor allem vollelektrisch. Klingt nach einem Auto von morgen. Ist aber heute schon fertig. Und bereit, den Beweis anzutreten, wa-

rum es das Potenzial hat, Volkswagen an die Spitze der E-Mobilität zu fahren. Große Bürde, denke ich und schaue dem ID.3 in der 1st Edition tief in die Augen. Die Scheinwerfer verleihen dem kompakten Stromer ein freundliches Gesicht. Guckt der mich gerade an? Ich muss lächeln. 10, ID.3,

### Die Optik

Vor 30 Jahren dachte ich, in 30 Jahren werden die Autos bestimmt fliegen können. Und dabei aussehen wie eine Untertasse mit Rädern. So habe ich mir als Zehnjähriger das Auto

von übermorgen vorgestellt. Heute stehe ich vor dem Übermorgen-Auto. Schön, dass ich mich geirrt habe. Der ID.3 ist zwar ein Hingucker, der seine Andersartigkeit auch zur Schau stellt. Puristisch und klar. Große, fast geschlossene Felgen. Optisch wirklich kein Leisetreter. Aber: Das Design überfordert zu keiner Zeit. Es schafft, dass sich das Neue bereits heimelig vertraut anfühlt. Was mir positiv auffällt: Der Stromer wirkt mit dem großen Dachkantenspoiler sehr schnittig und dynamisch. Der eigentliche Quantensprung steckt beim ID.3 jedoch vor allem unter dem Blechkleid: Als erstes Modell basiert er auf dem Modularen E-Antriebsbaukasten (MEB) von Volkswagen.

### Der Innenraum

Wie haben die das eigentlich geschafft, einen Passat Innenraum in einem Kompaktwagen zu verbauen? Dieses Rätsel gibt einem der großzügige Innenraum des ID.3 auf. Die Antwort lautet: MEB. Das Technikkonzept mit kurzen Überhängen und langem Radstand schafft Raum wie in einem Mittelklasseauto – und das auf allen Plätzen. Fahrer und Beifahrer sitzen zudem angenehm hoch. Hinter dem griffigen Lenkrad hat man jederzeit das Gefühl, Herr der Lage zu sein. Die Sitze laden zu längerem Verweilen ein. Auch wenn es dem einen oder anderen an Seitenhalt fehlt:

### Die Schaltzentrale

Irgendwie ist das bestimmt alles ganz kompliziert, in so einem E-Auto. Auf jeden Fall alles anders, als man es kennt. Der kann ja jetzt so viel Neues, ist dauernd online und kann per Sprachbefehl bedient werden. Keine Sorge. Die Wahrheit ist: Alles ist dort, wo es hingehört – und wo man es bei Volkswagen vermutet. Den klassischen „Radioknopf“ sucht man vergebens. Hier geht alles per Touch. Muss man sich dran gewöhnen. Aber: Wer ein Smartphone bedienen kann, der wird am Bedien-System des ID.3 nicht scheitern. Selbst für Digitalmuffel gibt es keinen Grund zur Beunruhigung: Der ID.3 meint es gut mit seinem Fahrer.

### Das Fahrgefühl

Ist der jetzt eigentlich an? Ja, ist er. Ich lasse die Bremse los und der Stromer rollt. Ich erwische mich dabei, wie ich denke: „Wie ein ganz normales Auto.“ Mit einem leichten Druck auf das Pedal schicke ich den

ID.3 ins Rennen um meine Gunst. Was direkt auffällt: Wer bisher nur die Verbrenner-Motor-Dynamik gewohnt ist, hat auf den ersten Metern direkt ein Aha-Erlebnis. Ganz sanfter Druck auf das Pedal entfacht beim kompakten Stromer bereits beachtlichen Vortrieb. Ohnehin ein häufiges Thema, wenn man mit jemandem über E-Autos spricht. „An jeder Ampel Erster!“, lautet das Fazit erfahrener E-Kapitäne. Und in der Tat: Der Vorwärtsdrang des Hecktrieblers ist enorm. Dazu leistet die e-Maschine 204 PS und 310 Newtonmeter Drehmoment. 7,3 Sekunden bis auf 100. Hut ab. Bei allem Spaß mit dem Pedal: Was mich am meisten begeistert, ist die Stille. Man hört nichts. Okay, fast nichts. Ein leises Surren beim Anfahren. Das Geräusch

der Reifen, etwas Wind. Das war es schon. Man gleitet dahin. Die kleine Testfahrt durch die Region gerät beinahe zum Wellness-Programm. Der nervöse Blick auf die Reichweiten-Anzeige ist nach den ersten Kilometern vergessen. Gefahrene Strecke und abgezogene Kilometer stimmen überein. Keine Mangelpackung. Fazit nach zwei Stunden Fahrt: Ganz schön entspannend. Tür auf, Urlaub. Ein heißer Kandidat für die heimische Garage.



Könnten Freunde werden: 360° Redakteur Tobias Schwerdtfeger zieht am Ende der Fahrt mit dem ID.3 ein positives Fazit.

### Elon Musk fährt ID.3

Tesla-Chef Elon Musk wollte auf seiner Deutschland-Tour noch Volkswagen-Konzernchef Herbert Diess treffen. Am Flughafen Braunschweig drehten beide eine Runde im ID.3. Diess beantwortete vom Beifahrersitz die Fragen des Tesla-Chefs. Am Ende gab es lobende Worte für den kompakten Stromer für die Leistung bei dem Preissegment. Das Video von der Tour postete Diess auf LinkedIn, es erreichte über 400 Millionen Menschen weltweit!



Selfie unter CEOs: Herbert Diess und Elon Musk



Modern, klar und aufgeräumt: So sieht es in der Schaltzentrale des ID.3 aus.

## „Jeder steigt mit einem Lächeln aus“

So kommt der ID.3 bei Kunden und Händlern an: Vertriebs- und Marketingleiterin Silke Bagschik im Interview

Während die Umstände es nicht zuließen, dass die Händler zur großen Vorstellung des ID.3 gekommen sind, ist der ID.3 einfach zu den Händlern gekommen. Was die Mitarbeiter dort erlebten, als sie den Verkäufern das Auto vorgestellt haben, warum der TÜV dem ID.3 ein besonderes Zeugnis ausstellt – und wie ihr ganz persönlicher ID.3 Moment war: Das verrät die e-mobility Vertriebs- und Marketingleiterin Silke Bagschik im 360° Interview.

### Frau Bagschik, hatten Sie so etwas wie einen ID.3 Moment?

Genau genommen waren es sogar zwei. Der erste war, als es in der

genieur. Er hat den Prototyp gefahren und getestet. Und als er ausstieg, habe ich ihn gefragt, wie sich das Auto so fährt. Er hat gegrint und gesagt: „Mega!“ Da war mir klar, dass wir hier gemeinsam im Team, im Herzen von Wolfsburg, etwas ganz Großes zum Leben erweckt haben.

### Sehen das die Kunden auch so? Wie kommt das Auto auf dem Markt an?

Wir haben mehr als 25.000 Bestellungen von den sogenannten Pre-Bookern, also Kunden, die das Auto vor einem Jahr reserviert und nun bestellt haben, ohne es je gesehen oder geschweige denn gefahren zu haben. Wir spüren, dass die Leute auf das Auto gewartet haben: auf ein voll all-

geben wird. Denn seien wir mal ehrlich: Welchen Grund gibt es noch, jetzt nicht zu wechseln? Wer offen ist, eine neue Technologie kennenzulernen, dabei etwas fürs Klima tun möchte, wer ein aufregendes und voll vernetztes Auto mit einem überragenden Platzangebot – und tollen Fahrleistungen – haben möchte, der sollte in den ID.3 einsteigen. Es lohnt sich.

### Wie hat der Handel auf den neuen Stromer reagiert?

Dazu muss ich eine Vorbemerkung machen. Wenn wir den Händlern ein neues Auto aus Wolfsburg vorstellen wollen, dann funktioniert das bisher so: Wir haben eine tolle Veranstaltung geplant, alle zu uns eingeladen und das Auto präsentiert. Dieses Mal, eigentlich aus der Not geboren, mussten wir einen anderen Weg einschlagen. Es war schlicht nicht möglich, eine Großveranstaltung abzuhalten. Was haben wir gemacht? Anstatt die Händler zu uns kommen zu lassen, haben wir zunächst alle digital trainiert, sind dann mit dem Auto zu den Händlern gefahren – und haben den ID.3 vor Ort präsentiert und die Mitarbeiter der Autohäuser geschult. Eine Szene hat sich dabei immer wiederholt: Sobald wir mit dem Auto auf den Hof gefahren sind, hat auch wirklich der Letzte in der Werkstatt seinen Schraubenschlüssel fallen lassen, um den neuen ID.3 zu



Im Team etwas Großes geschafft: Silke Bagschik ist stolz auf die Arbeit in der Baureihe e-mobility.

sehen und eine Runde zu drehen. Am Ende ist jeder mit einem Lächeln im Gesicht wieder ausgestiegen. In Ruhe „zu Hause“ das ganze Händlerteam zu trainieren, schön direkt und auf Augenhöhe, hat unseren Partnern gut gefallen. Deswegen haben wir uns entschieden, das mit dem ID.4 ganz genauso zu machen. Spart nebenbei eine Menge CO<sub>2</sub>.

### Hat Corona weitere Auswirkungen auf das Thema E-Mobilität und den ID.3 im Speziellen?

Das Thema, generell bewusster mit der Gesellschaft, sich und seinem Nächsten umzugehen, hat sich enorm verstärkt. Man hinterfragt viel stärker die Konsequenzen des eigenen

Handelns, als das vielleicht noch vor der Pandemie der Fall war. Insofern bin ich überzeugt, dass der große Zuspruch, den E-Mobilität gerade erfährt, nicht nur an den attraktiven Förderungen für unsere Produkte liegt, sondern an der Einstellung der Menschen, die sich nachhaltig verändert hat. Der Gedanke, etwas für das Klima zu tun – und damit auch für die Gemeinschaft –, ist stark. Deswegen gehen viele Kunden jetzt konsequent diesen neuen Weg. Und das können sie mit einem guten Gewissen tun: Denn der ID.3 hat jetzt vom TÜV ein Zertifikat bekommen: Klimaneutrales Produkt. Volkswagen übergibt den Kunden den ID.3 als bilanziell CO<sub>2</sub>-neutrales Fahrzeug.

## „Wir spüren, dass die Leute auf das Auto gewartet haben.“

Silke Bagschik, Vertriebs- und Marketingleiterin e-mobility

Entwicklungsphase des Autos den Augenblick gab, an dem wir alle wussten, das ist jetzt das Gesicht des ID.3. Nicht mehr anfassen – und genau so bauen. Das hat mich schon berührt. Der zweite Moment, den ich als sehr besonders abgespeichert habe, ist ein Gespräch mit einem Fahrwerksin-

tagstaugliches Elektroauto mit langen Reichweiten – von Volkswagen. Ich denke, dieser immense Vertrauensbeweis in das Produkt und die Marke Volkswagen sprechen für sich. Jetzt sind die Fahrzeuge bei den Händlern zu sehen, man kann sie Probe fahren. Wir gehen davon aus, dass dies den Bestellungen einen erneuten Schub

## PRESSESTIMMEN

Der Volks-Stromer ist endlich da

Berliner Zeitung

Der Heilsbringer kommt – mit leichter Verspätung

FOCUS

Er soll der Golf des 21. Jahrhunderts werden

ZEITUNG ONLINE

Das Auto 2.0

auto motor sport

Das kann VWs ID.3 wirklich (und das nicht)

Bild am Sonntag

ID.3 ICH ZEIG DIR DEINE WELT

Auto Bild

Geräuschlose Power: So war die WAZ-Testfahrt mit dem neuen ID.3

Wolfsburger Allgemeine

## Kostenloses Online-Training „Elektromobilität und Ich“

Sieben Lernmodule in 90 Minuten bearbeiten

Ein neues Online-Training der Volkswagen Group Academy gibt passend zum Start der ID. Familie einen Überblick über E-Mobilität bei Volkswagen. Es ist von der Volkswagen Akademie Salzgitter entwickelt worden und für jeden Wissensstand geeignet.

Ein Quiz am Anfang und sieben kurze Lernmodule vermitteln viel Wissen zu aktuellen ID. Modellen, Antriebskonzepten und der Volkswagen Elektrostrategie. Das kostenlose Online-Training klärt zu Kundenängsten auf und räumt mit Irrtümern über Elektromobilität auf. Die Lernmodule und auch der

Wissenscheck können zeitunabhängig voneinander bearbeitet werden. Die Gesamtbearbeitungszeit beträgt 90 Minuten. Buchbar in Group Learn unter der ID 52007469.



Elektromobilität und Ich E-Learning (WBT)

Das Elektroauto überholt Sie? Nicht wenn Sie das WBT absolvieren!

alle Mitarbeiter

kostenlos

90 Minuten

Buchungslink

Buchungs-ID: ID52007469

Wissenscheck Elektromobilität	Lernzeit 8 Minuten
Modul 1: E-Mobilität	Lernzeit 10 Minuten
Modul 2: VW und Volkswagen Group Academy	Lernzeit 8 Minuten
Modul 3: Alternative Antriebskonzepte	Lernzeit 8 Minuten
Modul 4: Alternative 200-Euro-Subvention	Lernzeit 10 Minuten
Modul 5: Alternative 200-Euro-Subvention	Lernzeit 10 Minuten
Modul 6: Knowledge Quiz	Lernzeit 8 Minuten
Modul 7: Wissenstest	Lernzeit 8 Minuten

© Volkswagen Group of America, Inc. 2020. Alle Rechte vorbehalten. Volkswagen Group of America, Inc. ist ein Markenname der Volkswagen Group of America, Inc.





**DEINE NEUE ZUKUNFT. BEWIRB DICH JETZT.**  
 Werde Teil eines Intrapreneurteams.

Für welche interne Geschäftsidee brennst du? Finde es hier heraus:  
<http://innovationsfonds2.wob.vw.vwg/bewerbung.html>

## Innofonds II: Bewerbungen noch möglich

Der **Innovationsfonds II** startet zum dritten Mal mit neun Intrapreneuren, also Unternehmern im Unternehmen, und ihren sieben innovativen Geschäftsideen in die sogenannte Accelerator-Phase. Unter dem Motto „Deine neue Zukunft“ läuft seit Anfang September und noch bis zum 2. Oktober die Bewerbungsphase für Kollegen, die an einem der Zukunftsprojekte mitarbeiten wollen. Voraussetzung: Die Einwilligung des Chefs liegt vor.

Den Teams stehen im Anschluss an die Bewerbungsphase zwölf spannende Wochen bevor, in denen der ausgearbeitete Businessplan validiert, also auf seiner Basis ein Prototyp zum jeweiligen Thema aufgebaut, mit Kunden getestet und weiterentwickelt wird. Ziel ist es, gemeinsam einen pilotierbaren Prototypen fertig zu stellen – Produkte und Services sind gleichermaßen vertreten.

„Wir sind gespannt, welche tollen Ergebnisse die Kollegen gemeinsam erzielen“, sagt **Taylan Ay**, Konzernbetriebsrat und Koordinator des Innovationsfonds II. „Bereits der kürzlich erfolgte zweite Pitch hat gezeigt, wie schnell Fortschritte zu sehen sind. Mit



Taylan Ay, Konzernbetriebsrat

tatkräftiger Unterstützung weiterer Kollegen gehe ich von interessanten und schnellen Weiterentwicklungen aus.“

Übrigens: Das Team des Innovationsfonds II hat seine Website umgestaltet und mit neuen Informationen, erfolgten Projekten und den aktuell suchenden Kollegen aufgebaut. Weitere Infos unter <http://innovationsfonds2.wob.vw.vwg/bewerbung/html>.



### Innovationsfonds II

Der Innovationsfonds II wurde durch den Zukunftstarifvertrag zwischen Volkswagen und der IG Metall, Bezirksleitung Niedersachsen und Sachsen-Anhalt, ins Leben gerufen. Er fördert neue und innovative Geschäftsmodelle aus zukunftsorientierten Themenfeldern wie Gesundheit, Bildung, Umwelt, Energie, Mobilität und Digitalisierung. Im Fokus des Innovationsfonds II stehen die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und eine nachhaltige Beschäftigungssicherung in der Volkswagen AG. Bei der Ausarbeitung neuer Geschäftsideen wird auf die Innovationskraft der Beschäftigten vertraut. Die Teilnehmer bekommen die Möglichkeit, wie Unternehmer zu handeln und eine Geschäftsidee zu realisieren. Dabei kann das Projekt entweder in einem Fachbereich starten und dort bleiben oder in einem anderen Fachbereich im Konzern oder im Rahmen einer Ausgründung weitergeführt werden.

# Technische Entwicklung: Nächster Meilenstein bei BPE erreicht

Der Lead-Verantwortliche Oliver Brenneis baut den Teilbaukasten Klimatisierung um

In den Technischen Entwicklungen (TE) des Konzerns läuft seit gut einem halben Jahr das „Best Performance Engineering“ (BPE)-Programm. 360° sprach mit Oliver Brenneis (39), der seit Jahresbeginn BPE-Lead-Verantwortlicher für den Teilbaukasten Klimatisierung ist.

#### Wo steht BPE heute?

Wir haben beachtliche Fortschritte erzielt. Die Lead-Verantwortlichen haben die Arbeit aufgenommen und Ende Juni haben wir die Strategie für den Teilbaukasten Klimatisierung mit Budget und Personal bis 2025 festgelegt. Damit ist der nächste Meilenstein erreicht.

#### Erklären Sie das bitte für den von Ihnen verantworteten Teilbaukasten Klimatisierung.

Uns als Entwicklern lag natürlich viel daran, die technische Strategie des Teilbaukastens mit seinen Modulfamilien aufzustellen: Welche Module brauchen wir noch? Welche sind neu zu entwickeln? Zudem wollen wir die Module stärker vereinheitlichen. Da sind wir gut unterwegs: Wir werden die Zahl der bestehenden Module von 35 auf 25 verringern. Dieses Vorgehen in allen Teilbaukästen ist eine essenzielle Voraussetzung dafür, die schnellen Entwicklungszyklen in der E-Mobilität gestalten zu können.

#### Wie soll das gelingen?

Wir bündeln vor allem die strategischen Aktivitäten in einer TE.



Bei der Klimatisierung ist das mein Team in Wolfsburg, das zur Mitte eines Netzwerks von Standorten und Marken aufgebaut wird. Entwickeln werden wir an dem Standort, wo die größten Synergien zu heben sind und das größte Know-how liegt – ganz konsequent nach dem Prinzip „Einer für alle“.

#### Was bedeutet die BPE-Aufgabe für Sie und Ihr Team?

BPE bedeutet im Augenblick deutlich mehr Aufwand, da wir das Programm im laufenden Betrieb umsetzen. Es

muss ganz klar als eine Investition in eine gute Zukunft gesehen werden.

#### Welche Strategie verfolgen Sie im Klimatisierungsmodul?

Zusammen mit den Kollegen aus dem Teilbaukasten (TBK) E-Traktion setzen wir bei den Modulen wie auch bei den Plattformen an. Ein Beispiel: In der einen Plattform heizen wir den Innenraum über Wasserwärmetauscher, in einer anderen über einen elektrischen Heizer im Klimagerät. Unser Ziel: Wir vereinheitlichen die Heizgeräte und nutzen für beide

Klimatisierungsstrategie bis 2025 ist entschieden: Oliver Brenneis leitet den BPE-Teilbaukasten in Wolfsburg.

Plattformen die gleichen Module. Dazu haben wir das Team „Klimatisierung und zentrales Thermomanagement“ gebildet, das mit allen Experten im Konzern möglichst einheitliche Klimatisierungs- und Thermomanagementsysteme entwickelt. Das ist wirklich ein großes Rad, an dem wir da gerade im Konzern drehen, und das geht nur zusammen.



### „Best Performance Engineering“

„Best Performance Engineering“ (BPE) ist ein Baustein der Konzernstrategie „Together 2025+“. Ziel ist es, den Entwicklungsverbund im Konzern markenübergreifend zu stärken. 41 Lead-Verantwortliche tragen die Verantwortung für die Technologiestrategie und Modulentwicklung der Teilbaukästen nach dem Prinzip „Einer für alle“. Künftig wird ein Projektteam unter der Führung des Lead-Engineers als „Generalentwickler“ für alle Marken entwickeln, um die Ressourcen der Technischen Entwicklungen im Konzernverbund effizienter zu nutzen.

## Future Heads: Netzwerk mit 300 Mitarbeitern

Sie blicken vor allem auf das, was morgen kommt

Welche Rolle spielt Ethik in der Zukunft von Volkswagen? Als Future Head sucht Daniela Blaschke gemeinsam mit anderen nach Antworten. Seit zwei Jahren ist die 31-Jährige Mitglied im Future-Heads-Netzwerk. „Ich habe mich gefragt: Was ist mein nächster Schritt bei Volkswagen? Klassische Assistentenfunktionen haben mich wenig gereizt.“ Eine Kollegin machte sie auf das Netzwerk aufmerksam: „Themen selber setzen, weiterdenken und gemeinsam ins Unternehmen tragen – das hat mich begeistert.“ Rund 300 Kollegen aus dem Konzern sind im Future-Heads-Netzwerk aktiv. Sie eint die Leidenschaft für den Blick auf das Morgen. Die Future Heads recherchieren, beraten und entwickeln Ideen. Daniela Blaschke: „Dass wir uns jetzt mit der Rolle von Ethik, Compliance und Recht beschäftigen, ist nur konsequent. Was macht Technologie mit den Menschen und der Gesellschaft? Welche Verantwortung tragen wir als Unternehmen? Das sind zentrale Fragen auf unserem Weg zum Technologieunternehmen.“



Future Head: Daniela Blaschke.

Die Kommunikations- und Politikwissenschaftlerin, die gerade ihre Promotion abgeschlossen hat und bei den Außenbeziehungen arbeitet, sieht das Projekt „Futures of Ethics“ als persönlichen Glücksfall. „Wir haben uns tief in die Themen eingegraben. Und ich habe viel gelernt – fachlich, methodisch und persönlich.“

Bis zu 20 Prozent ihrer Arbeitszeit investieren die Mitglieder in Projekte des Netzwerks – mit Zustimmung der Führungskraft. Eine gut investierte Zeit, meint Blaschke. Inzwischen nutze sie das Netzwerk auch für Themen, die sie in der Abteilung bearbeite – und umgekehrt: „Die Grenzen verschwimmen. Aber von Synergien und Austausch profitieren alle.“



### Future Heads

Das Future-Heads-Netzwerk wurde 2017 gegründet. Die Mitglieder kommen aus fast allen Marken und Geschäftsbereichen des Konzerns. Im Fokus stehen die Themen Mobilität, soziale, ökologische und ökonomische Entwicklungen und die Rolle von Ethik. Weitere Infos bei Daniela Blaschke.



Elektrisch durch die Hauptstadt: Im DRIVE kann man ab sofort Probefahrten buchen.

## Jetzt in Berlin: DRIVE bietet Probefahrten mit ID.3<sup>1</sup> an

Experte begleitet Gäste bei Tour durch die Hauptstadt

Das DRIVE. Volkswagen Group Forum bietet innerhalb der Rahmenausstellung „START TO DRIVE ELECTRIC“ die Möglichkeit, den neuen Volkswagen ID.3 zu testen. Bei einer Probefahrt können sich Besucher des DRIVE selbst ein Bild vom ersten vollelektrisch angetriebenen Fahrzeug der ID. Familie machen. Modernste Technik, gepaart mit einem völlig neuen Fahrerlebnis, wartet auf die Besucher. Die Anmeldung ist direkt im DRIVE, telefonisch oder per E-Mail möglich.

Mit dem ID.3 trifft elektrisierende Performance auf wegweisendes Design und alltagstaugliche Reichweiten. Ein Experte der Volkswagen Driving Experience erläutert, worauf es beim elektrischen Fahren ankommt und begleitet die Gäste auf ihren Fahrten durch die Hauptstadt. Diese finden

unter Berücksichtigung umfassender Hygiene- und Schutzmaßnahmen statt. Anmeldungen sind über [event@drive-volkswagen-group.com](mailto:event@drive-volkswagen-group.com) und telefonisch unter 030 2092 1300 möglich. Auch direkt am DRIVE Service-Counter lassen sich kurzfristige Termine buchen.

Das Angebot ergänzt die seit Anfang des Jahres laufende Ausstellung „START TO DRIVE ELECTRIC“, die sich mit den zahlreichen Facetten der Elektromobilität befasst. Themen sind unter anderem Reichweite, Infrastruktur und Laden. Aktuell zeigt die Konzernmarke Porsche unter dem Titel „Pionier der Elektromobilität“ ihre Sicht auf die Welt des elektrischen Antriebs und gibt Einblicke in ihre elektromobile Geschichte, die von Beginn an durch Pioniergeist geprägt war.

<sup>1</sup> ID.3 Pro Performance, 150 kW/Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 16,9–15,4 (WLTP); 15,4–14,5 (NEFZ); CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0; ID.3 Pro S, 150 kW/Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 17,7–15,9 (WLTP); 14,1–13,5 (NEFZ); CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0

# Nachhaltigkeitsbeirat: Volkswagen verlängert Zusammenarbeit

Herbert Diess: „Wir wollen Dialog mit unserem Nachhaltigkeitsbeirat intensivieren“

**V**olkswagen verlängert die Zusammenarbeit mit seinem unabhängigen Nachhaltigkeitsbeirat um zwei Jahre. Damit sollen die Nachhaltigkeitsziele des Unternehmens weiter energisch vorangetrieben werden. Im Mittelpunkt der Nachhaltigkeitsstrategie steht die bilanzielle Klimaneutralität des Unternehmens bis 2050.

Zudem wurden Rebecca Harms, ehemaliges Mitglied des Europäischen Parlaments, und Magdalena Gerger, CEO und Präsident des schwedischen Unternehmens Systembolaget AB, als neue Mitglieder in das Gremium berufen. Konzernchef Herbert Diess betonte, dass Nachhaltigkeit ein entscheidender Faktor für den Unternehmenserfolg ist. Er sagte: „Volkswagen wird nur erfolgreich in die Zukunft marschieren, wenn wir uns wandeln. Der unabhängige Nachhaltigkeitsbeirat wird inmitten dieser Transformation noch wichtiger für unseren Konzern. Wir wollen den – gerne kritischen – Dialog intensivieren. Mit seiner unabhängigen Expertise ist er Treiber und Korrektiv für unsere Strategie.“

**Zusammenarbeit verlängert: Vorstandschef Herbert Diess mit Georg Kell, dem Sprecher des Volkswagen Nachhaltigkeitsbeirats.**



Diess dankte dem Nachhaltigkeitsbeirat für die bisherige Zusammenarbeit. Bei der Aufarbeitung der Dieselkrise und Formulierung der Integritätsgrundsätze habe das unabhängige Gremium wichtige Impulse gegeben. Der Nachhaltigkeitsbeirat habe zudem durch intensive Diskussionen die Klimaziele und die Dekarbonisierungsstrategie im Konzern mitbegleitet. Das Ziel: Bis 2050 will der Volkswagen Konzern bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral sein.

Der international besetzte Nachhaltigkeitsbeirat wurde 2016 zur Unterstützung des Konzerns bei strategischen Themen der Nachhaltigkeit und gesellschaftlichen Verant-

wortung berufen. Das nunmehr aus neun Experten bestehende Gremium agiert unabhängig und bringt sich mit weitgehenden Informations-, Konsultations- und Initiativrechten in die Entscheidungsfindung ein.

Auf der Agenda des Dialogs mit dem Nachhaltigkeitsbeirat stehen die von Diess und dem Beirat angestoßene CEO Alliance for Reform, Resilience and Recovery (R3) zur Unterstützung des EU Green Deal, Aspekte der Corporate Governance und Integrität, Beschäftigung in Zeiten der fortschreitenden Digitalisierung und E-Mobilität sowie nachhaltiges Handeln in internationalen Märkten.

## Das sind die neuen Mitglieder des Nachhaltigkeitsbeirats:

**Rebecca Harms** war von 2004 bis 2019 Mitglied des Europäischen Parlaments. Sie wirkte in dieser Zeit insbesondere auf strengere Umwelt- und Verbraucherschutzstandards in der Europäischen Union hin. Harms war unter anderem Mitglied im Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie (ITRE), im Untersuchungsausschuss zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie (EMIS) sowie im Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI). Ihre politische Karriere begann Harms 1994 als Abgeordnete im Niedersächsischen Landtag.



Rebecca Harms

**Magdalena Gerger** ist seit 2009 CEO und Präsident der schwedischen Systembolaget AB. Das Unternehmen dient als Instrument der staatlichen Alkoholpolitik und verfolgt das Ziel, den Alkoholkonsum in Schweden einzudämmen. Zu den Schwerpunkten von Magdalena Gergers Handeln zählt die konsequente Stärkung von Arbeitgeberattraktivität und Unternehmenskultur sowie der Dialog zwischen Unternehmen und Gesellschaft. Zuvor war sie in leitenden Funktionen internationaler Lebensmittel- und Konsumgüterkonzerne tätig, unter anderem bei Arla Foods, Nestlé und ICI Paints. Ihre berufliche Karriere begann Gerger 1990 als Unternehmensberaterin in London.



Magdalena Gerger



### HERBERT DIESS, Vorstandsvorsitzender:

„Bis 2050 will der Volkswagen Konzern bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral sein. Wir haben einen klaren Plan und konkrete Maßnahmen, um dorthin zu kommen. Doch es sind noch große Anstrengungen erforderlich. Umso wichtiger sind daher die Beiträge und Impulse des Nachhaltigkeitsbeirats. Wir brauchen diese kritische Begleitung. Ich freue mich deshalb sehr, dass Rebecca Harms und Magdalena Gerger das Gremium verstärken. Frau Harms wird uns mit ihrer umweltpolitischen Erfahrung auf EU-Ebene voranbringen, Frau Gerger ist ein Vorbild für nachhaltige Unternehmensführung.“



### GEORG KELL ist der Gründungsdirektor des United Nations Global Compact und Sprecher des Nachhaltigkeitsbeirats:

„Im Nachhaltigkeitsbeirat verbinden wir unser Mandat mit der Aufgabe, unsere Forderungen klar zu artikulieren und ins Unternehmen hinein zu adressieren. Wir sehen, dass Nachhaltigkeit als strategisches Ziel mittlerweile im Volkswagen Konzern fest verankert ist. Wir freuen uns, diesen Weg weiter zu begleiten. Denn das Beste, was Volkswagen für den Klimaschutz tun kann, ist eine Vorreiterrolle zu übernehmen und zu zeigen, dass es geht.“



### Nachhaltigkeitsbeirat

Mehr Infos über den Nachhaltigkeitsbeirat finden Sie hier: <https://www.volkswagenag.com/de/sustainability/sustainability-council.html>

Den Nachhaltigkeitsbericht 2019 finden Sie hier: <https://www.volkswagenag.com/de/sustainability/reporting.html>

## Group Environmental Talk: Klimawandel ist auch eine Chance

Gesprächsrunde über das Umweltleitbild „goTOzero“, Klimaziele und Elektrifizierung

**W**elche Umweltschutzziele hat sich Volkswagen gesetzt? Welchen Stellenwert hat die Elektromobilität? Welchen Beitrag kann die Produktion und Logistik leisten? Über diese und weitere Themen sprachen Mitte September Vorstände, Top-Manager und Betriebsratsvertreter beim „Group Environmental Talk“ in der Autostadt. Beschäftigte konnten die Veranstaltung live im 360° Volkswagen Net und in der 360° Volkswagen App verfolgen und Fragen stellen. 360° bringt die wichtigsten Aussagen.

„Wir müssen den Klimawandel als Chance für neue Technologien und Geschäftsmodelle begreifen. Umweltschutz bedeutet nicht zwingend Verzicht: E-Autos, die mit Strom aus regenerativen Energien geladen werden, ermöglichen auch zukünftig individuelle Mobilität.“

Herbert Diess, Vorstandsvorsitzender



„Wir denken Umweltschutz gesamtheitlich: von der Entwicklung, den Rohstoffen, der Herstellung, vom Betrieb unserer Produkte bis zum Recycling.“

Oliver Blume, im Konzern zuständig für den Umweltschutz



„Nachhaltiges Handeln ist Führungsaufgabe. Zu Integrität gehört immer auch die Frage: Ist meine Entscheidung mit dem Umweltschutz vereinbar? Unsere Führungskräfte sollen dabei auch ein offenes Ohr für ihre Beschäftigten haben, wenn diese Bedenken äußern.“

Hiltrud D. Werner, Konzernvorständin für Integrität und Recht

„goTOzero‘ ist nicht nur ein Versprechen, dass wir verantwortungsbewusst mit den Themen der Nachhaltigkeit umgehen, sondern es wird auch von Kollegen und Kolleginnen aktiv eingefordert und mitgestaltet. Unser Anspruch muss sein, mehr zu machen, als Gesetze uns vorschreiben. Für uns ist eins klar: Beschäftigungssicherung und Umweltschutz können Hand in Hand gehen.“

Dirk Rosenau-Tornow, Geschäftsführer Konzernbetriebsrat



Die Gesprächspartner beim „Group Environmental Talk“ in der Autostadt: Ulrich Widmann (von links), Jürgen Rittersberger, Michael Jost, Herbert Diess, Hiltrud D. Werner, Oliver Blume, Gerd Walker und Dirk Rosenau-Tornow.

# Kleinste Einheit im System

Die Batteriezelle – Schlüsseltechnologie für die Elektromobilität

Mit dem Modularen Elektrifizierungsbaukasten (MEB) und dem ersten Modell auf dieser Basis, dem ID.3<sup>1</sup>, hat für die Marke Volkswagen und den gesamten Konzern ein neues Kapitel der Mobilität begonnen. Für den Betrieb dieser E-Fahrzeuge wird Strom benötigt – gespeichert in einer Antriebsbatterie, die aus mehreren in Modulen verschalteten Batteriezellen besteht. Diese Zellen sind die Schlüsselkomponente des E-Fahrzeugs und machen rund 40 Prozent der Wertschöpfung aus.

## Der Stoff, aus dem die Zelle besteht

Alle großen Batteriezellhersteller verwenden für den Automobilbereich Zellen auf Lithium-Ionen-Basis. Wesentliche Bestandteile sind eine Lithium-Metalloxid-Verbindung auf der Kathode und Graphit auf der Anode. Weitere Zellbestandteile sind Trägerfolien aus Kupfer beziehungsweise Aluminium, ein dazwischenliegender Separator und ein flüssiger Elektrolyt (siehe Infokasten).

Je nach Hersteller sind jedoch die verwendeten Zellfor-

mate unterschiedlich: Man unterscheidet die Rundzelle, die prismatische und die Pouchzelle. Alle drei haben Vor-, aber auch Nachteile: Für die Nutzung im automobilen Bereich sind besonders die Kriterien Leistung, Energie, Kosten, Sicherheit und Lebensdauer relevant. Volkswagen hat sich in

seinen E-Fahrzeugen für den Einsatz von Pouch- und prismatischen Zellen entschieden, mit denen sich in Summe die beste Performance über alle Kriterien erreichen lässt. So kann der hohe Bedarf an Zellen gedeckt, der Wettbewerb am Markt aufrechterhalten und die Zukunftsfähigkeit gesichert werden.

## Auf Augenhöhe mit den Batteriezellherstellern

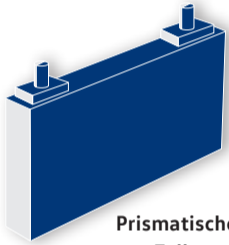
Konzernweit wird Know-how und Kompetenz zur Lithium-Ionen-Technologie im Center of Excellence Batteriezelle (CoE) am Komponenten Standort Salzgitter gebündelt: Entwicklung, Erprobung, Pilotfertigung und Qualitätssicherung der Batteriezelle finden dort statt. So kann der Konzern bei der



Die Pouchzelle: Sie wird zum Beispiel im ID.3 verwendet.



Rundzelle



Prismatische Zelle

Weiterentwicklung künftiger Zellen eigene Standards setzen. Mit Beginn der Pilotfertigung von Batteriezellen Ende 2019 wird am Standort auch das Wissen über nachhaltige Fertigungsprozesse weiter optimiert. Ziel ist, mit den gewonnenen Erfahrungen in Zukunft die gesamte Wertschöpfungskette der Batterie zu beherrschen.

In Konsequenz entsteht bis 2024 mit dem Joint Venture Northvolt Zwei in Salzgitter auch die erste eigene Batteriezellfertigung des Volkswagen Konzerns.

## Der Weg in die Zukunft

Die Weiterentwicklung künftiger Zellen zielt auf eine Erhöhung der Energiedichte bei gleichzeitiger Reduzierung des Gewichts. So verfügt die heute im MEB verwendete Pouchzelle über eine Energiedichte von rund 260 Wh/kg – Verbesserungen können hier nur noch



Pouchzelle

Zum Geschäftsfeld Batteriezelle von Group Components und dem Joint Venture Northvolt Zwei lesen Sie im Komponentenbuch Seite 18–19.

durch eine Veränderung der Zellchemie erzielt werden. Eine deutliche Erhöhung der Energiedichte verspricht hingegen die Feststoffzellen-Technologie. Durch das Fehlen eines flüssigen Elektrolyts kann auf das Graphit in der Feststoffzelle verzichtet werden. In der Folge sind höhere Reichweiten bei kürzerer Ladedauer sowie Gewichts-, Volumen- und Kostenvorteile möglich. Daran forscht Volkswagen gemeinsam mit dem US-Start-up QuantumScape in einer strategischen Partnerschaft.

## Weitere Themen aus Group Components

**Stark in die Zukunft:** Die Coronapandemie hat große globale wirtschaftliche Auswirkungen – auch auf den Volkswagen Konzern. Damit die Komponente auch weiterhin zukunfts- und wettbewerbsfähig aufgestellt ist, startet das Programm „Reshape ONE MISSION 2025“.

**Transform Minds und Meisterjahr:** Die Bewerbungsphase für die dritte Runde der Transform Minds „The Battle“ ist abgeschlossen: Anfang Oktober starten die 30 neuen Transform Minds. Und auch das Meisterjahr der Komponente geht weiter – mit digitalen Workshops und einer Kampagne in den Werken.



**Die Batterie-Spezialisten:** Know-how und Innovationskraft zur Batterie wird konzernweit bei Group Components gebündelt. Für das Thema Batteriezelle gibt es seit dem 1. Januar ein eigenes Geschäftsfeld, das von Frank Blome geleitet wird.



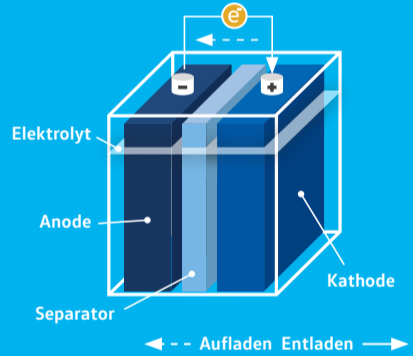
**Starke Leistung:** Die Kollegen aus Polkowice und Salzgitter erreichen 100 Prozent beim Qualitätszertifizierungsaudit.

## So funktioniert die Batteriezelle

Als kleinste Einheit in einem Batteriesystem kann die Batteriezelle Energie speichern und wieder abgeben. Sie wandelt elektrische in chemische Energie (Laden) – und umgekehrt (Entladen). Kernbestandteil sind dabei zwei Elektroden: die Anode und die Kathode. Beide trennt ein für

Lithium-Ionen durchlässiger Separator. Alles umgibt eine leitfähige Flüssigkeit – der Elektrolyt. Beim Laden wandern Lithium-Ionen von der Kathode in Richtung Anode und geben Elektronen an die Kathode ab. Dabei passieren sie den Separator und nehmen an der Anode Elektronen auf. Beim Entladen wandern Lithium-Ionen zurück in Richtung

Kathode, wobei der abgegebene Strom für Energieverbraucher genutzt werden kann. Im ID.3 ist die Batteriezelle als Pouchzelle ausgelegt. Aktuell werden im MEB-Batteriesystem mehrere dieser Zellen eingesetzt. Mehrere Zellen werden zu einem Modul und mehrere Module zu einem Batteriesystem verschaltet.



# Projekt Pegasus erfolgreich abgeschlossen

Geschäftsfeldübergreifendes Team arbeitete an hochintegriertem Systemansatz für elektrischen Antriebsstrang

Von Motor bis Fahrwerk, von E-Antrieb bis Lenkung: Group Components fertigt für die Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns zahlreiche Komponenten. Neben der Fertigung von Einzelkomponenten wird mit Blick auf den externen Wettbewerb zunehmend auch

eine Erweiterung als Systemlieferant angestrebt.

Dafür wurde ein Projekt-Team in der Komponente ins Leben gerufen: Unter der Leitung von Karsten Köllner haben zwölf Kollegen aus der Komponente geschäftsfeldübergreifend an einem hochintegrierten Systemansatz

für den elektrischen Antriebsstrang mit E-Antrieb, Hochvolt(HV)-Batterie und weiteren Nebenaggregaten gearbeitet.

Dabei lag der Fokus des Teams auf fünf Punkten:

1. Ganzheitliche Optimierung des Systems „Elektrischer Antriebsstrang“
2. Erarbeitung verschiedener Integrationskonzepte
3. Hochintegriertes Modul zum Thermomanagement
4. Optimale Ausnutzung und Kombination von Steuergeräten
5. Integrierte Funktions- und Softwarearchitektur

Der Ansatz sieht eine deutliche Reduzierung von

HV-Leitungen, Steckern, Kühlleitungen, Steuergeräten und des Gewichts beim elektrischen Antriebsstrang vor. Die bislang erarbeiteten Ergebnisse zeigen, dass durch funktionale und mechanische Integration deutlich Kosten und Bauraum eingespart werden können. Im Zuge dessen prüft das Team, ob der Ansatz auch für folgende Generationen des Modularen Elektrifizierungsbaukastens (MEB) einsetzbar ist. Bereits Anfang Juli wurde das Projekt Herbert Diess und dem Konzernvorstand im Rahmen des Tech Days von Group Components vorgestellt und die Vorgehensweise bestätigt. Auch die ersten Patentanmeldungen sind eingereicht, und der erfolgreiche Projektabschluss steht unmittelbar bevor. Die erarbeiteten Konzepte sollen mit Unterstützung des Innovationsfonds I weiterentwickelt werden.



Im Fokus: der elektrische Antriebsstrang im Auto.

Neben der geschäftsfeldübergreifenden Zusammenarbeit hat das Projekt vor allem von der frühen Beteiligung der Fachbereiche Entwicklung, Value Engineering, Beschaffung, CoE und der Baureihe profitiert. Die interdisziplinäre Projekt- und Entwicklungsarbeit wurde mithilfe agiler Methoden unter Begleitung des Agile Center of Excellence durchgeführt. Auch das offene Konzept der Halle 6, dem Group Components Headquarter in Wolfsburg, haben die Kollegen bei ihrer Arbeit, ergänzt um digitale Workshops, genutzt.

## Das Pegasus Projekt-Team der Komponente



Teamwork: Die Kollegen haben die Projektarbeit neben ihren eigentlichen Aufgaben in den Geschäftsfeldern geleistet.



## Vier rein elektrische SUV-Modelle für den chinesischen Markt angekündigt

China-Chef Stephan Wöllenstein: Volkswagen jetzt Nummer eins für Käufer von SUVs

**B**is Ende kommenden Jahres soll die Palette der Sport-Utility-Fahrzeuge in China von heute zehn auf dann zwölf Modelle wachsen. Das kündigte Stephan Wöllenstein, Vorstandsmitglied der Marke Volkswagen und CEO der Marke in China, in dieser Woche bei einer Präsentation in Chengdu/China an.

„Volkswagen bleibt die klare Nummer eins für chinesische Autokäufer. Jetzt sind wir auch die Nummer eins für die Käufer von SUVs“, sagte er. Bis Ende 2021 werde Volkswagen in China darüber hinaus weitere vier rein elektrische SUVs aus der ID-Familie auf den Markt bringen. „In China bietet Volkswagen sein

breitesten SUV-Portfolio weltweit an. Dies unterstreicht einmal mehr die Bedeutung Chinas für unsere Marke“, so Wöllenstein.

### So sieht der Plan für die neuen Modelle konkret aus

Noch in diesem Jahr wird der Tiguan X auf den Markt kommen. Die Serienversion des großen Crossover SMV Concept soll im Jahr 2021 debütieren. Im Jahr 2022 wird dann ein weiteres großes SUV auf dem Markt erscheinen. Neben dem Tiguan L PHEV und dem Tayron GTE folgt auch das Flaggschiff Touareg PHEV Plug-in-Hybrid-SUV.



Starke Truppe: Noch in diesem Jahr wird der Tiguan X auf den Markt kommen und das Angebot vergrößern.



Vorstandsmitglied der Marke Volkswagen und CEO der Marke in China: Stephan Wöllenstein.



Unterwegs: Präsentationsfahrt durch die Berge bei Chengdu.

„Volkswagen bleibt die klare Nummer eins für chinesische Autokäufer. Jetzt sind wir auch die Nummer eins für Käufer von SUVs.“

Stephan Wöllenstein

Anzeige

### Vertrieb an Mitarbeiter (WA-Verkauf)

# Der Golf GTE Power und Effizienz



Jetzt bestellen

Bei Kauf Umweltbonus sichern



Der Golf GTE ist ab sofort im Mitarbeiter-Leasing, Neuwagenkauf und Neuwagenkauf mit Rückgaberecht bestellbar. Darüber hinaus wird eine eHybrid Variante auf der Style-Line angeboten.

Golf GTE 1,4 l eHybrid OPF 110 kW (150 PS) / 70 kW (95 PS) 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe DSG Super 95 Kraftstoffverbrauch kombiniert: 1,7 l/100 km und CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 38 g/km, Strom Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,4 kWh/100 km Effizienzklasse: A+

Abbildung zeigt ggf. Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

kundencenter.volkswagen.de

# Echt abgefahren – Deutschlands größtes 5G-Netz.

Sichern Sie sich die passenden Tarife und Endgeräte zu Vorteilspreisen:  
exklusiv für alle Mitarbeiter und Familienangehörigen der Volkswagen AG.

Schneller  
surfen, streamen,  
spielen, sparen:

**5G**

## Informieren lohnt sich!

- Online-Portal: [www.telekom.de/vw-mitarbeiterangebot](http://www.telekom.de/vw-mitarbeiterangebot)
- Kostenfreie Mitarbeiter-Hotline: **0800 3300 34531**
- Persönliche Beratung in allen Telekom Shops vor Ort:  
[www.telekom.de/terminvereinbarung](http://www.telekom.de/terminvereinbarung)
- E-Mail: [rv-mitarbeiterangebote.gk@telekom.de](mailto:rv-mitarbeiterangebote.gk@telekom.de)

Ihre Vorteilsnummer: **44000**



ERLEBEN, WAS VERBINDET.



## 40.000. Flying Spur ist gebaut

*Limousine entsteht in Handarbeit*

**40.000 Modelle** der Luxus-Sportlimousine Flying Spur hat Bentley in Crewe hergestellt. Diese Rekordmarke knackte die britische Nobelmarke im August. Die erste Generation des Luxus-Sportwagens wurde 2005 eingeführt. Inzwischen hat sich für die dritte Generation so gut wie alles geändert – sogar der Name. Die erste Generation hieß noch Bentley Continental Flying Spur. Heute hat der Flying Spur 467 kW / 635 PS, sprintet in 3,8 Sekunden von null auf 100 km/h und kommt auf eine Höchstgeschwindigkeit von 333 km/h.

Alle drei Modelle wurden gezeichnet, konstruiert und hergestellt in der Heimat aller Bentley: im englischen Crewe. Dort feierten die Bentley Mitarbeiter den Rekord ihres Flaggschiffs. 250 Mitarbeiter fertigen den Flying Spur in etwa 100 Stunden – in Handarbeit.



In Handarbeit: Die Mitarbeiter bauen den Flying Spur in etwa 100 Stunden.



## Kult-VWs werden zu Playmobil-Miniaturen

*Anfang 2021 kommen die VW-Klassiker Käfer und Bulli ins Sortiment*

### Playmobil und Volkswagen

bringen im nächsten Jahr zwei Kultautos erstmalig ins Playmobil-Format – den Bulli und den VW Käfer. Der Playmobil T1 Camping Bus wird mit Sitzbereich, Reiseküche und Liegefläche ausgestattet sein.

Der Käfer kommt mit Dachgepäckträger und viel Zubehör für einen Familienausflug. Wann die beiden Klassiker als Playmobil-Miniaturen bei Volkswagen Zubehör und im freien Handel zu kaufen sind, steht noch nicht fest.



Bald auch bei Playmobil – Käfer und Bulli.



## Porsche startet neuen Podcast „9:11“

„9:11“ heißt das neue Audioformat von Porsche. Im ersten Podcast spricht Kommunikationschef Sebastian Rudolph mit dem ehemaligen BILD-Chefredakteur

Kai Diekmann und Porsche Chef Oliver Blume über Corona und die Folgen. Man findet den Podcast auf Spotify, Apple Podcasts oder im Porsche Newsroom.



Der Skoda Enyaq iV: das erste E-Auto aus Mladá Boleslav.

## Die Weltpremiere des Skoda Enyaq iV

*In Prag zeigte Skoda das erste MEB-Modell*

**Der Skoda Enyaq iV** wurde Anfang des Monats in Prag erstmals der Weltöffentlichkeit gezeigt. Das SUV ist das erste E-Auto von Skoda, das auf dem Modulare Elektrifizierungsbaukasten (MEB) steht. Es wird mit zwei Antriebsvarianten, drei Batteriegrößen, Heck- oder Allradantrieb sowie fünf Leistungsstufen von 109 bis 225 kW (148 bis 306 PS) auf den Markt kommen. Der in Mladá Boleslav gefertigte Enyaq iV kommt auf eine voll alltagstaugliche Reichweite von bis zu 510 Kilometern im WLTP-Zyklus. Ein besonderes Highlight ist die exklusive, auf 1.895 Exemplare limitierte Enyaq iV Founders Edition. Sie steht für das große Ju-

biläum der Marke in diesem Jahr: Skoda feiert die Gründung durch Václav Laurin und Václav Klement vor 125 Jahren. Thomas Schäfer, Vorstandsvorsitzender von Skoda, sagt: „Mit dem Enyaq iV beginnt für Skoda



eine neue Zeitrechnung.“ Und er fügte hinzu: „Ich danke der gesamten Mannschaft, die den Enyaq iV auf die Räder gestellt hat. Es ist ein tolles Auto geworden und ich bin stolz auf das Team.“



## CO<sub>2</sub> unter die Erde

*Anlage auf Island filtert CO<sub>2</sub> aus der Luft*

**Audi** speichert zusammen mit dem Schweizer Start-up Climeworks CO<sub>2</sub> unter der Erde. Auf Island entsteht die weltweit größte Direct Air Capture and Storage-Anlage zur Versteinigung von atmosphärischem CO<sub>2</sub>. Im Jahr wird die Anlage 4.000 Tonnen CO<sub>2</sub> aus der Luft filtern und unter der Erde mineralisieren. 1.000 Tonnen davon entfernt Climeworks im Namen von Audi aus der Atmosphäre und speichert sie dauerhaft unter der Erde. Um diese Menge auf natürlichem Weg zu binden, wären 80.000 Bäume notwendig.

Die Anlage saugt Luft an und leitet sie in den CO<sub>2</sub>-Kollektor, in dessen Innerem sich ein spezielles Filtermaterial befindet, das das in der Luft enthaltene CO<sub>2</sub> bindet. Ist dieser Filter mit CO<sub>2</sub> gesättigt, wird er auf 100 Grad Celsius erhitzt. Die CO<sub>2</sub>-Moleküle werden so herausgelöst. Danach strömt Wasser durch die Anlage und befördert das Kohlenstoffdioxid ca. 2.000 Meter tief unter die Erde. Dort reagieren die CO<sub>2</sub>-Moleküle mit dem Basaltgestein und wandeln sich über Jahre zu Carbonaten. So wird das CO<sub>2</sub> dauerhaft unterirdisch eingelagert.



Anlage auf Island: Audi speichert CO<sub>2</sub> unter der Erde.



## 3D-Druck spart viel Zeit

*Werkzeuge entstehen in 15 Stunden*



Im 3D-Druck-Labor: Bauteile entstehen wesentlich schneller.

**Im 3D-Druck-Labor** bei Seat entstehen Prototypen und Bauteile für Abteilungen wie Design, Produktion und Logistik zum Teil um das Zehnfache schneller. Die 3D-Druck-Technik spart viel Zeit und schafft Flexibilität in der Entwicklung und Produktion eines Fahrzeugs.

Neun Drucker stehen im 3D-Druck-Labor von Seat. 80 Prozent der dort gedruckten Teile sind Prototypen für die Fahrzeugentwicklung. Aber es werden auch maßgefertigte Werkzeuge und Gegenstände

für die Montagelinie erstellt. Der wichtigste Vorteil der 3D-Technologie ist die Geschwindigkeit, mit der die Teile gefertigt werden. Beispiel Außenspiegel: Beim herkömmlichen Verfahren muss zuerst eine Form für den Spiegel hergestellt werden,

was Wochen dauern kann. Die 3D-Druck-Techniker erhalten jetzt eine Datei mit dem Design und senden sie genau wie ein Dokument zum Drucker. Nach etwa 15 Stunden ist das Teil fertig. Wenn man den Spiegel erneut ändern will, kostet die Herstellung der Form aber nicht nur wieder viel Zeit, sondern natürlich auch Geld und Ressourcen. Für den 3D-Druck reicht es, die Designdatei zu ändern. Bei Seat soll die 3D-Technologie in Zukunft in noch größerem Umfang zum Einsatz kommen.



In der Auslieferung: der Divo mit den auffälligen Heckleuchten.

## Bugatti Divo: Auslieferung hat begonnen

**Die Auslieferung** des Bugatti Divo hat begonnen. Im August haben die ersten Super-Sportwagen das Atelier in Molsheim verlassen. Die ganze Serie ist auf 40 Modelle limitiert. Der Bugatti Divo hat einen 8-Liter-W16-Motor mit 1.500 PS an Bord. Die Top-Geschwindigkeit liegt bei 380 km/h. Benannt ist der Super-Sportwagen nach dem französischen Erfolgsrennfahrer Albert Divo, der zeitweise auch Werksfahrer bei Bugatti war. Der Bugatti Divo kostet rund fünf Millionen Euro.

**VOLKSWAGEN  
FINANCIAL SERVICES**  
THE KEY TO MOBILITY



Z.B.  
**5.000,- €**  
für nur  
**68,16 € mtl.<sup>1</sup>**

Mandy Rohde, Filiale Wolfsburg

# Mandy weiß vielleicht nicht alles – aber alles über Kredite!

## Der Ratenkredit der Volkswagen Bank.

**Auf einen Blick:**

- Nettodarlehensbetrag (Kreditbetrag) zwischen 1.000,- Euro und 50.000,- Euro
- Laufzeit frei wählbar zwischen 12 und 120 Monaten
- Effektiver Jahreszins von 2,99 % bis 6,99 %<sup>2</sup>
- Sollzinssatz (gebunden) von 2,95 % bis 6,78 % p. a.



Filialen

Kommen Sie vorbei – wir beraten Sie gern.  
Terminvereinbarung 0531 212-859559  
[termine.vwbank.de](https://termine.vwbank.de)



Telefon

0531 212-859504  
Mo. – Fr.: 8.00 – 20.00 Uhr  
Sa.: 9.00 – 15.00 Uhr



Online

[www.vwfs.de/ratenkredit-konzern](https://www.vwfs.de/ratenkredit-konzern)



Dies ist ein Angebot der Volkswagen Bank GmbH.

<sup>1</sup>Repräsentatives Berechnungsbeispiel: Nettodarlehensbetrag (Kreditbetrag) 5.000,- Euro, Sollzinssatz (gebunden) 3,92 % p. a., effektiver Jahreszins 3,99 %, Vertragslaufzeit 84 Monate, Gesamtbetrag 5.725,44 Euro, 84 monatliche Raten à 68,16 Euro, Bonität vorausgesetzt.

<sup>2</sup> Zinssatz ist bonitäts- und laufzeitabhängig. Stand: September 2020

Liebe Kolleginnen und Kollegen,



die Zukunft ist elektrisch: Volkswagen investiert massiv in die E-Mobilität und die Group Components nimmt dabei mit der



End-to-End-Verantwortung für die Batterie eine Schlüsselrolle ein. Klar ist: Die Batteriezelle ist der Kern der E-Mobilität (Seite 12) – konzernweit bündeln wir Know-how und Innovationskraft in Sachen Batteriezelle in unserem Geschäftsfeld. Vom Center of Excellence in Salzgitter bis zum gemeinsamen Joint Venture mit Northvolt: Alle Aufgaben, Themen und Projekte des Geschäftsfelds stellen wir Ihnen auf einer Doppelseite (Seite 18-19) in dieser Ausgabe vor.



Mit starker Innovationskraft und fachlichem Know-how sind wir Technologietreiber im Konzern: Im Projekt Pegasus hat ein zwölfköpfiges, geschäftsfeldübergreifendes Team an einem hochintegrierten Systemansatz für den elektrischen Antriebsstrang mit E-Motor, Hochvoltbatterie und weiteren Nebenaggregaten gearbeitet. Alle Infos zum Projekt lesen Sie auf Seite 12.



Die Corona-Krise hat weltweit enorme wirtschaftliche und gesellschaftliche Auswirkungen und stellt auch den Volkswagen Konzern vor große Herausforderungen. In der Komponente reagieren wir darauf gezielt mit unserem Reshape-Programm. So können wir die richtigen Hebel umlegen, um auch weiterhin Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit für die Group Components zu sichern. Lesen Sie dazu den Artikel auf der rechten Seite.

Herzliche Grüße  
Ihr Thomas Schnell

Vorstandsvorsitzender  
Volkswagen Group Components

## Stark in die Zukunft

Reshape-Programm sichert auch nach der Corona-Pandemie Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit der Group Components

Die Corona-Pandemie hat große globale wirtschaftliche Auswirkungen – auch auf den Volkswagen Konzern. Damit die Volkswagen Group Components auch

weiterhin zukunfts- und wettbewerbsfähig aufgestellt ist, wurde die Ausrichtung des Group Components Strategieprogramms ONE MISSION 2025 überprüft und daraus das

Programm „Reshape ONE MISSION 2025“ erarbeitet, um den Fokus auf die aktuellen Herausforderungen von Produktion, Liquidität und Digitalisierung zu legen.

Das Reshape-Programm ist in neun Module gegliedert, die jeweils durch einen Paten aus der Geschäfts- und Geschäftsfeldleitung der Group Components betreut werden.



Die Module „**Finanzielle Weiterentwicklung**“ (2) sowie „**Stop Bleeding**“ (3) befassen sich mit der künftigen Ausrichtung der finanziellen Berichterstattung, sichern die kurzfristige Liquidität der Volkswagen Group Components und stellen die Zielerreichung des Performance-Programms Road to 6% sicher.

In den Modulen „**Zukunftsportfolio**“ (4), „**Geschäftsfeldportfolio**“ (5) und „**E-Plattformstrategie**“ (6) werden alle Themen rund um das Produktportfolio der Group Components vorangetrieben. Hier wird sowohl die Rentabilität der bestehenden Produkte betrachtet als auch die künftige Ausrichtung des Portfolios definiert.

Die Module „**Optimierung indirekte Bereiche**“ (7), „**Digitalisierung**“ (8) und „**Personal**“ (9)

sind bereits im Strategieprogramm ONE MISSION 2025 enthalten, erhalten nun aber kurzfristig eine höhere Priorität. Ziel ist es, die Strukturen und Prozesse der Group Components zukunftsfit aufzustellen und die Transformation der Mitarbeiter weiterhin voranzutreiben. Dabei sind auch innovative Digitalisierungsansätze ein wichtiges Tool.

Alle bestehenden Konzern Komponenten Initiativen (KKIs) des Strategieprogramms **ONE MISSION 2025** laufen unverändert weiter und sind als separates Modul im Reshape-Programm gebündelt (1). Ziel ist, das Reshape-Programm zum Jahres-

ende abzuschließen und die neuen Impulse und Ergebnisse in das aktualisierte Strategieprogramm ONE MISSION 2025 2.0 einfließen zu lassen.

„Mit dem Reshape-Programm können wir kurzfristig auf die Auswirkungen der Corona-Pandemie reagieren und langfristig unsere Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit absichern.“

Ludwig Fazel, Leiter Strategie Volkswagen Group Components



## Transform Minds „THE BATTLE“ geht los

Die Bewerbungsphase für die dritte Runde der Transform Minds ist abgeschlossen! Anfang Oktober starten die 30 neuen Transform Minds in die wohl bisher anspruchsvollste Runde des Programms: „THE BATTLE“.

Dafür wurden Kolleginnen und Kollegen von Salzgitter bis Polkowice und von Wolfsburg bis Győr gesucht, die sich mit kreativen Impulsen und fachlichem Know-how in

die Transformation der Komponente einbringen und als Multiplikatoren für die Komponenten Strategie in die Werke hineinwirken.

Bis zum Bewerbungsschluss Ende Juli haben viele Kollegen aus den deutschen und internationalen Komponenten Standorten ihre Chance genutzt und sich auf drei der 15 Themenfelder, von Digitalisierung bis Ladeinfrastruktur, beworben. Aus zehn Themenfel-

dern werden die Transform Minds in Dreierteams konkrete Projekte entwickeln.

Diese Projektideen pitchten die Transform Minds vor den Geschäftsfeld- und Geschäftsleitern der Komponente, den Coaches. Teams und Coaches wählen sich gegenseitig aus und arbeiten gemeinsam an ihrem Projekt. Kreative Impulse bekommen die Transform Minds auch in dieser Runde durch span-

nende Workshops. Im Halbfinale werden die fünf besten Projekte ausgewählt und durch die Teams weiterentwickelt. Die übrigen Transform Minds verstärken die fünf Halbfinalgewinner und bringen neue Impulse in die Projekte ein. Im Finale wählen die Coaches das Siegerteam, dessen Projekt anschließend in der Komponente umgesetzt wird.



## Digitale Workshops und Kampagne: Meisterjahr nimmt Fahrt auf

Zwischen Fertigungsprozess und Teamführung:

Die 30 Meisterinnen, Meister und Meisternachwuchskräfte, die als Multiplikatoren im Meisterjahr von Group Components aktiv sind, haben an ihren Standorten die Arbeit an den Projekten aufgenommen und werden dabei von Werkleitern unterstützt. Die sechs Projektthemen des Meisterjahrs reichen von der Rolle der

Meister über die Qualifizierung der Meister bis zu einem Standard-KPI-System für Meister.

Um Feedback aus der gesamten Meisterschaft zu erhalten und den Meisterinnen und Meistern die Möglichkeit zu geben, Themen und Input einzubringen, werden bis Mitte Oktober an den Standorten Kassel, Salzgitter, Braunschweig, Fahrwerk Wolfsburg, SITECH Wolfsburg, Chemnitz und Hannover Workshops mit den Meistern stattfinden. Aufgrund der

aktuellen Situation werden die Projektverantwortlichen ihre Projekte online vorstellen. Die Erkenntnisse und Ideen aus den Workshops fließen in die weitere Bearbeitung der Projekte ein.

Parallel dazu startet die Meisterjahrkampagne an den teilnehmenden Standorten. Die Kampagnenmotive sind Ausdruck der Wertschätzung für die Arbeit der Meisterinnen sowie Meister und zeigen, wie wichtig diese für die Komponente sind.



Klare Botschaft: Motive aus der Kampagne zum Meisterjahr.



# Die Batteriespezialisten

Das Geschäftsfeld Batteriezelle der Komponente verantwortet das Thema konzernweit

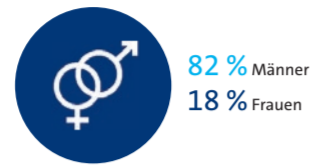
Das Auto der Zukunft fährt elektrisch. Deswegen investiert der Volkswagen Konzern stark in den Kompetenzaufbau bei der Entwicklung und Produktion von Batteriezellen. Know-how und Innovationskraft werden konzernweit bei der Volkswagen Group Components gebündelt. So hat die Komponente die sogenannte End-to-End-Verantwortung für Batterien inne und verantwortet damit alle Themen von der Zellentwicklung bis zum Batterie-Recycling.

Das Thema Batteriezelle wird seit Anfang des Jahres von Frank Blome und seinem Team im neu ge-

schaffenen Geschäftsfeld Batteriezelle verantwortet.

Ziel ist es, Zellkompetenz und Know-how zu bündeln und Batterithemen oder Trends unmittelbar zu besetzen. Dadurch soll die Abhängigkeit von asiatischen Anbietern reduziert und die Position als eigener Zellhersteller gestärkt werden.

Dazu entwickeln, erproben und pilotieren bereits rund 300 Experten im Center of Excellence Batteriezelle (CoE) am Komponenten Standort Salzgitter innovative Fertigungsverfahren zur Produktion von Lithium-Ionen-Akkus. Mit der Eröffnung der Pilotfertigung von Batteriezellen



Fakten zum Geschäftsfeld

im CoE im Herbst 2019 etabliert der Volkswagen Konzern Entwicklungs- und Fertigungskompetenz zur Batteriezelle am Standort Deutschland

und setzt durch die zentrale Bündelung von Entwicklung, Erprobung und Pilotfertigung der Batteriezelle eigene Standards.

Auch die Arbeit mit Kooperationen und Joint Ventures (s. rechts) wird aus dem Geschäftsfeld heraus gesteuert.



„Im Geschäftsfeld treiben wir die Weiterentwicklung der Batteriezellen als Schlüsselkomponente der E-Mobilität voran und entwickeln neue Standards, um sie schnell in die Serienfertigung überführen zu können.“

Thomas Schmall, CEO Volkswagen Group Components



„Mit unserem jungen, dynamischen Team aus zwölf Nationen sind wir konzernweit der Ansprechpartner für alle Themen rund um die Batteriezelle. Ich bin stolz auf die tolle Arbeit der Kolleginnen und Kollegen, die hochmotiviert unser Geschäftsfeld aufbauen.“

Frank Blome, Geschäftsfeldleiter Batteriezelle

## Joint Venture mit Northvolt

Konzernweit erste Zellfabrik am Komponenten Standort Salzgitter

Deutsch-schwedische Zusammenarbeit bei der Zellfertigung: Basierend auf dem CoE Batteriezelle entsteht am Komponenten Standort Salzgitter die Zellfabrik „Northvolt Zwei“ als Joint Venture des Volkswagen Konzerns mit dem schwedischen Batteriehersteller Northvolt AB. Dazu wird Volkswagen die Gebäude und die Infrastruktur errichten. Insgesamt investiert der Volkswagen Konzern für den Aufbau einer gemeinsamen 16-Gigawattstunden-Batteriezellfabrik mit der Northvolt AB knapp eine Milliarde Euro. Ab 2024 sollen dort Lithium-Ionen-Batterien produziert werden.

CEO des Joint Ventures ist Fredrik Hedlund, der zuvor in der Funktion als Chief Strategy Officer bei Northvolt AB tätig war.

Die Zusammenarbeit mit dem Geschäftsfeld Batteriezelle erfolgt themenspezifisch mit den einzelnen Abteilungen des Geschäftsfelds (s. unten).

**Zur Info:** Northvolt AB ist ein schwedisches Unternehmen mit Sitz in Stockholm, das Lithium-Ionen-Batterien für Elektroautos und zur Energiespeicherung entwickelt.



## WIR SUCHEN SIE: Werden Sie Teil des Geschäftsfelds

Vom Aufbau des Geschäftsfelds bis zur Begleitung von Joint Ventures, von der Qualitätssicherung bis zur Entwicklung: Sind Sie ein Querdenker und Macher? Die Kollegen aus dem Geschäfts-

feld brauchen Ihre Unterstützung: Gesucht werden motivierte und engagierte Kolleginnen und Kollegen, die in einem internationalen Team den Aufbau des Geschäftsfelds vorantreiben und mitgestalten wollen.

**So bewerben Sie sich:** Die internen Stellenausschreibungen für das Geschäftsfeld finden Sie im Volkswagen Portal unter: Ich bei Volkswagen - Stellenmarkt - Interne Stellenbörse. Interessierte können sich auch bei

Alexander Dittrich unter folgender E-Mail-Adresse melden: [alexander.dittrich2@volkswagen.de](mailto:alexander.dittrich2@volkswagen.de)



## Die Aufgaben des Geschäftsfelds Batteriezelle (CZ)

### CZ-P PLANUNG UND PROZESSENTWICKLUNG

Die Kollegen betreiben die Pilotlinie zum Bau von Zell-Prototypen am Komponenten Standort Salzgitter. Dort werden neue Prozesstechnologien entwickelt und erprobt. Planung und Aufbau der Pilotlinie sowie die Qualifizierung von Batteriefacharbeitern liegen ebenfalls in der Verantwortung von CZ-P.

Darüber hinaus arbeiten die Kollegen als Dienstleister für Planung und Prozessentwicklung für den Konzern und externe Partner und kümmern sich um die Digitalisierung der Zellproduktion. Auch die Prozesserschließung und Fertigung von innovativen Prototypen im Automotive Format sowie die Analyse, Bewertung und Entscheidungskompetenz und das Projekt- und Baumanagement für den Fabrikbau liegen bei CZ-P.

### CZ-E ENTWICKLUNG

Im Fokus steht die Entwicklung von Zellmaterialien und Zellkomponenten für Anode, Kathode, Separator und Elektrolyt. Darüber hinaus haben die Kollegen die Bauteilverantwortung für die Zelle inklusive Anforderungsmanagement, Konzeptentwicklung, Auslegung sowie Konstruktion und kümmern sich um das Technologiemanagement, mit Benchmarking und Design-to-Cost-Prozess für die Zelle.

Auch die Simulation von Zellen hinsichtlich elektrischer, thermischer oder mechanischer Aspekte sowie der Zellalterung liegt bei CZ-E. Ferner kümmern sich die Kollegen um die Analytik von Zellen, Halbzeugen sowie Zellmaterialien und führen elektrische sowie Umwelt- und Sicherheitstests an den Batteriezellen durch.

### CZ-M LIEFERANTENZELLEN / PRODUKT- UND PORTFOLIOMANAGEMENT

Die Kollegen von CZ-M sind für die Entwicklung von Lieferantenzellen und das Produkt- und Portfoliomanagement von Zelle und Modul zuständig. Kerninhalte sind in der Vor-, Konzept- und Serienentwicklung vor allem das Anforderungsmanagement, die Simulation, die Lebensdaueranalyse und das Testmanagement. Die Technologie-Roadmaps sind die Basis für das ganzheitliche Portfoliomanagement. Das beinhaltet auch die Erstellung eines Batterie- und Zell-Cycleplans. Darüber hinaus ist die Steuerung des Modulmanagements Batterie über die Geschäftsstelle Steuerkreis Batterie (SKB) sowie den Konzernarbeitskreis Batterie (KAK) bei CZ-M, inkl. der Verantwortung für das Modul- und Variantenmanagement, verankert. Das Aufgabenspektrum wird durch die Nahtstelle in die Regionen und Konzernmarken abgerundet.

### CZ-C KOOPERATIONEN UND GESCHÄFTSFELDSTEUERUNG

In Abstimmung mit dem Konzern und den Marken verantwortet der Bereich die strategische Steuerung und Zielerreichung aller Zell- und Batteriekooperationen, wie das Joint Venture Northvolt Zwei oder die Beteiligung an QuantumScape und Gotion. Auch das Screening von Marktteilnehmern und Kooperationspartnern sowie die Steuerung von Vergabeumfängen und Gremienauftritten liegen bei den Kollegen - ebenso die Implementierung von Geschäftsprozess.

Darüber hinaus verantworten die Kollegen für das gesamte Geschäftsfeld Batteriezelle die Sicherstellung von Informations- und Planungsprozessen, das Tracking der Zielvorgaben sowie die Themen Risikomanagement und Compliance.

### CZ-Q QUALITÄTSSICHERUNG

Die Kollegen von CZ-Q verantworten die Qualität von Lieferantenzellen im Konzern, der Batteriezellmodule für die Marke Volkswagen sowie der Hausteilzellen der Pilotlinie und unterstützen die Volkswagen Joint Ventures beim Aufbau einer Qualitätsmanagementorganisation. Im Bereich der Pilotlinie wird ein Qualitätskonzept für Produkt und Prozess der Bereiche Elektrodenfertigung, Zellbau und Zellkonditionierung aufgebaut. Im Zuge dessen werden neben dem Know-how-Aufbau bei der Qualität von Vormaterialien auch qualitätsfördernde Maßnahmen entwickelt und umgesetzt.

Die Koordination der Qualitätsanforderungen, die Erteilung von Produkt- und Prozessfreigaben bei Zell- und Zellmodullieferanten, die Entwicklung und Qualifizierung der Lieferanten auf den Automotive-Standard sowie die Feldbeobachtung und Schadensanalyse von Zellen und Zellmodulen werden in der markenübergreifenden Zusammenarbeit sichergestellt. Die Festlegung von Qualitätsleitlinien sowie von langfristigen und marktwirksamen Qualitätszielen des Geschäftsfelds runden das Aufgabenportfolio ab.



Das Führungsteam des Geschäftsfelds: (von links) Thomas Hoffmann (Leiter CZ-P), Dr. Matthias Ullrich (Leiter CZ-E), Dr. Axel Zimmermann (Leiter CZ-Q), Frank Blome (Geschäftsfeldleiter CZ), Dr. Günther Mendl (Leiter CZ-M) und Thomas Lehnert (Leiter CZ-C).

**Namen & Nachrichten**

**Sabrina Bewersdorff**, bisher Leiterin NE-Controlling, hat zum 15. Juni 2020 die Aufgaben als Geschäftsfeldcontrollerin Fahrwerk und Batteriesysteme übernommen.

**Patrick Wegehaupt**, bisher im Projektmanagement PMP tätig, hat zum 1. August 2020 die Leitung Smart Excellence & One Mission 2025 (CU/3) übernommen.

**Ralf Heil**, bisher Leiter Beschaffung Forward Sourcing Komponente, hat zum 15. September 2020 die Leitung der Beschaffung Fahrwerk/Elektrik Jetta Brand bei der FAW Volkswagen übernommen.

**Andre Renner**, bisher Leiter Fertigungssteuerung PWL-F, hat zum 1. August 2020 Aufgaben innerhalb der Produktionsplanung und -steuerung CO übernommen.

**Altan Temiz** bisher Leiter KC Technik (CCB-T) in Braunschweig, hat zum 1. September 2020 die Leitung Motormontagen (CMS-01) im Werk Salzgitter übernommen.

**Ralf Junitz**, bisher Leiter Qualität Konzern Komponente zentrale Steuerung, hat zum 1. August 2020 die Leitung der Qualitätssicherung Komponente bei der Volkswagen (China) Investment Co. Ltd Beijing übernommen.

**Heiko Dröse**, bisher Produktmanager innerhalb der Entwicklung Antriebe bei der Audi AG in Ingolstadt, hat zum 1. September 2020 im Werk Kassel die Aufgaben Business-Strategie innerhalb des Getriebebaus und E-Antriebe übernommen.

**Stimmen Sie beim Siba ab!**

Das Stimmungsbarometer des Volkswagen Konzerns startet in eine neue Runde: Für die deutschen Komponentenwerke läuft der vierwöchige Befragungszeitraum bis zum Sonntag, den **11. Oktober 2020**. Also nutzen Sie auch in diesem Jahr die Möglichkeit, sich zu beteiligen, und stimmen Sie ab!

**Alfred Schollmeier**, bisher Fertigungsleiter Zwickau, hat zum 1. September 2020 im Werk Kassel die Leitung der DL Getriebefertigung übernommen.



**Spitzenergebnis beim Zertifizierungsaudit**

Starke Leistung der Kollegen aus Polkowice und Salzgitter

Vor wenigen Wochen fand bei den Kollegen von Motor Polska in Polkowice ein Zertifizierungsaudit durch die Deutsche Gesellschaft für Qualitätssicherung statt. Dieses externe Audit muss alle drei Jahre durchgeführt werden, damit Motoren und Fahrzeuge in Europa auf den Markt gebracht werden können. Die externen Prüfer bewerteten dabei das Qualitätsmanagementsystem sowie Prozesse und Prozessdokumentationen.



Stolzes Team: Mit Engagement und Ehrgeiz haben die Kollegen um Dirk Strümpfler (links) das Spitzenergebnis erzielt.

Die hervorragende Arbeit der Kollegen wurde mit einem Gesamtergebnis von 100 Prozent belohnt. Eine starke Leistung, die durch die gute Zusammenarbeit der einzelnen Fachbereiche erreicht werden konnte. Standortleiter Dirk Strümpfler und Qualitätschef Holger Becker bedankten

sich dafür bei der Mannschaft.

**Top-Ergebnis auch in Salzgitter**

Auch die Kollegen aus Salzgitter tragen angesichts eines Top-Qualitätsauditergebnisses von 100 Prozent zur Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit

der Volkswagen Group Components bei. Werkleiter Andreas Salewsky und Charles Frese, Leiter Qualitätssicherung, erklärten: „Alle Bereiche am Standort haben mit ihrer exzellenten Vorbereitung maßgeblich zu diesem Erfolg beigetragen. Dafür danken wir allen Beteiligten herzlichst.“

**Jetzt Innovationsfonds II Projekte unterstützen!**

Die Group Components ist Spitzenreiter bei den eingereichten Innovationen im Innovationsfonds II. Aber nicht nur eigene Ideen stärken die Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit von Volkswagen, im Innovationsfonds II können auch andere, bereits eingereichte Projekte unterstützt



werden. So startet in Kürze die Accelerator-Phase, bei der Kollegen für ihre eingereichten Projekte Verstärkung suchen. Alle Interessierten können sich unter <https://innovationsfonds2.wob.vw.vwg/bewerbung.html> informieren und bis zum 2. Oktober für die Mitarbeit an einem Projekt bewerben.

Ab November werden die Projekt-Businesspläne validiert

und Prototypen aufgebaut, mit Kunden erprobt und weiterentwickelt, um Produkt- oder Service-Prototypen als neue Geschäftsmodelle auf die Straße zu bringen.

„Als aktueller Projektideen-Spitzenreiter ist die Komponente ein echter Innovationstreiber. Da ich selbst viele Jahre hier tätig war, bin ich sicher: Es gibt viele pfiffige Köpfe, die die Teams tatkräftig unterstützen können“, so Tobias Ludwig vom Innovationsfonds II.

Anzeige

**Audi BKK**

**Jetzt mit der freiwilligen Gripeschutzimpfung schützen!**

Die Audi BKK und das Gesundheitswesen von Volkswagen laden Sie herzlich zur freiwilligen Gripeschutzimpfung ein.

**Die Vorteile der Gripeschutzimpfung:**

- > Weniger schwere Grippe- und Folgeerkrankungen z. B. Lungenentzündung
- > Weniger Krankenhausaufenthalte durch Grippeerkrankungen
- > Neben Senkung des eigenen Erkrankungsrisikos können auch Personen im Umfeld geschützt werden, die selbst nicht geimpft werden können

**Sie wollen sich impfen lassen?**

Datum, Ort und Uhrzeit der Gripeschutzimpfung an Ihrem Standort erfahren Sie im Personal Portal oder bei Ihrem Gesundheitswesen. Die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen dort helfen Ihnen auch gerne bei weiteren Fragen weiter.

Alle Informationen zur Gripeschutzimpfung finden Sie auch auf den Seiten des Gesundheitswesens im Volkswagen Personal Portal.

**Zuhören ist unsere stärkste Leistung.**



# IT-Ausbildungsberufe sind auf dem Vormarsch

Akademie Kassel führt mit dem Fachinformatiker für Anwendungstechnik weiteren IT-Ausbildungsberuf ein

**D**avid Bösl ist einer von neun Auszubildenden des neuen Ausbildungsberufs im Werk Kassel. Der 19-Jährige interessiert sich für den Beruf, weil er die Zukunft in jedem Bereich darstelle. Er könne aktiv mithelfen, andere Arbeitsplätze zu digitalisieren und damit Kollegen zu entlasten. Ihn reize besonders die berufliche Schnittstelle zwischen Programmieren am Computer und Fertigen in der Produktion.

„Man sieht direkt die Auswirkungen von dem, was man am Computer programmiert hat, und wie es anschließend in der Linie umgesetzt wird.“ David Bösl



## Nach der Schule schon was vor? Bewirb dich um eine Ausbildung oder ein duales Studium

**Der Bewerbungszeitraum** für Ausbildungs- und duale Studienplätze 2021 am Standort Kassel ist gestartet. Die Akademie bildet in zehn technischen und kaufmännischen Berufen aus. Für Abiturienten stehen drei duale Studiengänge offen. **Der Bewerbungszeitraum endet am 28. Februar 2021.**

### Die Ausbildungsberufe/ Studiengänge sind:

- Elektroniker für Automatisierungstechnik (m/w/d)
- Fachinformatiker Anwendungsentwicklung (m/w/d)
- Fachkraft für Lagerlogistik (m/w/d)
- Gießereimechaniker (m/w/d)
- Industriemechaniker Automobilbau (m/w/d)
- IT-Systemelektroniker (m/w/d)
- Mechatroniker (m/w/d)
- Werkfeuerwehrmann/-frau (m/w/d)
- Werkstoffprüfer Fachrichtung Metalltechnik (m/w/d)
- Zerspanungsmechaniker (m/w/d)

### Duales Studium:

- Elektrotechnik (m/w/d)
- Informatik (m/w/d)
- Wirtschaftsinformatik (m/w/d)

Jens Dembowski, Leiter der Volkswagen Akademie Kassel: „Volkswagen bietet Schulabgängerinnen und -abgängern durch eine erstklassige Ausbildung oder ein duales Bachelorstudium einen ausgezeichneten Berufseinstieg mit vielfältigen Entwicklungsmöglichkeiten. Engagement, Teamgeist und Zuverlässigkeit genauso wie die Begeisterung für neue Mobilitätskonzepte, die Digitalisierung sowie Offenheit für andere Kulturen sind für uns Voraussetzungen.“



Das sind die Gesichter hinter dem neuen IT-Ausbildungsberuf: David Bösl (von links), stellvertretend für die Auszubildenden, Andreas Reiss von der Ausbildungsleitung und Ausbilder René Rambis.

# Projekt „Gartenzaun“: Gemeinsam die Transformation gestalten

Durch effizientere Abläufe den Standort stärken

**P**rojektleiter Thomas Herbst verantwortet das Projekt „Gartenzaun“. Gemeinsam mit seinem Team soll die Transformation am Standort Kassel proaktiv mitgestaltet werden. Der Fokus liegt bei diesem Programm auf der Optimierung der sogenannten indirekten/direkten Tätigkeiten.

Der Gedanke dahinter: Aufgrund der Stückzahlen wurden die Bereiche am Standort in der Vergangenheit mit größtmöglicher Autonomie aufgebaut. Bildlich gesprochen haben wir einzelne Zäune um die einzelnen Gärten errichtet. Das hatte viele

Vorteile beim „Geradeausfahren“ – in der aktuellen Situation mit stark schwankenden Programmen oder Transformation in neue Produkte sehen wir, dass wir uns an vielen Stellen neu ausrichten müssen. Es fällt auf, dass die isolierte Betrachtung unserer Produktkosten ganz besonders die Gemeinkosten und damit unsere Wirtschaftlichkeit stark belastet. Wir stellen fest, dass es nicht mehr zielführend ist, dass jeder seinen eigenen Rasenmäher, sein eigenes Gartenwerkzeug und seinen eigenen Gärtner unterhält. Wir müssen umdenken! Wir wol-

len unsere Gartenzäune einreißen und aus den vielen kleinen Gärten eine gemeinsame große Parkanlage erzeugen!

Werkmanagement und Betriebsrat haben sich gemeinsam dazu entschieden.

### Projektleiter Thomas Herbst und sein Team verfolgen bis Ende des ersten Quartals 2021 acht konkrete Themenfelder:

- Abläufe in der Instandhaltung effizienter gestalten
- Schnittstellen Logistik zur Fertigung und Planung optimieren

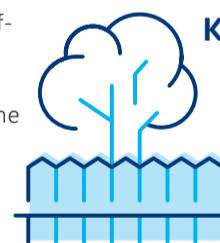
- Werkzeugkosten optimieren
- Abläufe der End-of-Line-Prüfstände prozesssicherer machen
- Strukturen bei Prüf- und Messmittelüberwachungen anpassen
- Optimierungsmaßnahmen effizienter durchführen
- Unterstützende IT-Organisation aufbauen
- Systemische Frühwarnsysteme in der Fertigung nutzen



Mach auch du mit und bereichere die Teilprojekte mit deinem Wissen.

Kontaktiere Thomas Herbst, Tel.: 102227.

Oder: Gehe auf unsere Standortseite in Group Connect und finde alle weiteren Infos zu dem Projekt!

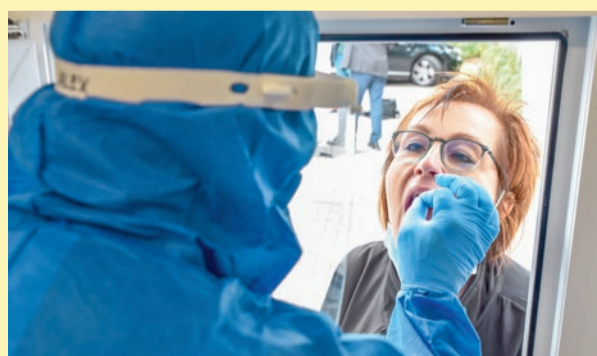


# Startschuss für Corona-Testung im Werk

Zwei Testcontainer am Standort errichtet

**A**b sofort können Corona-Verdachtsfälle im Werk Kassel getestet werden. Zwei sogenannte „Walk through“-Container stehen neben dem KundenCenter sowie hinter dem FIB bereit. Der Test ist freiwillig und wird nur nach Anmeldung und Terminvergabe über die zentrale Rufnummer **05361 9 33 333** durchgeführt.

Hier wird die Situation besprochen und mögliche Fragen werden geklärt. Bei Bedarf wird ein Termin für die Probenentnahme vereinbart. Auf diese Weise sollen Wartezeiten und Ansammlungen vermieden werden. Sollten Symptome während der Arbeitszeit auftreten, soll nach Rücksprache mit dem Vorgesetzten ebenfalls die zentrale Nummer kontaktiert werden.



Einfach, schnell und sicher: Daniela Heinmöller stellte sich als Testperson für das Gesundheitswesen zur Verfügung, damit zum Go-live alles gut eingeübt ist.

In beiden Fällen werden die Getesteten bis zum Ergebnis – das in der Regel nach zwei Tagen erwartet wird – nach Hause geschickt. Beschäftigte, bei denen eine Corona-Infektion festgestellt wird, werden von einem Arzt des Gesundheitswesens informiert. Positive Ergebnisse

müssen aufgrund der Meldepflicht außerdem ans Gesundheitsamt übermittelt werden. Hier werden alle weiteren Schritte eingeleitet.

**05361 9 33 333**



# Mach mit und stimm ab!

Stiba 2020: Du kannst mehr bewegen, als du denkst!

**N**utz deine Chance und mach mit beim Stimmungsbarometer 2020. Beantworte anonym den Fragebogen mit 24 Fragen, die sich unter anderem mit der Arbeit und der Zusammenarbeit in der eigenen Abteilung und mit der Zusammenarbeit von Abteilungen untereinander befassen. Darüber hinaus geht es um Arbeitsprozesse, Führungs-, Beteiligungs- und Diskussionskultur, um Arbeitsbelas-

tung, Motivation und Entwicklungsmöglichkeiten mit einem besonderen Fokus auf Integrität und Compliance.



Stimme auf [www.stibam.de](http://www.stibam.de) ab! Anmelden kannst du dich mit deiner PKI-Karte oder deinem „Wir-bei-Volkswagen-Passwort“. Solltest du dein Passwort vergessen haben, kannst du es auch zurücksetzen lassen.



Mach's wie Alina – Mach mit. In guten und in schwierigen Zeiten, deine Meinung zählt immer!

<sup>1</sup>ID.3 Pro Performance, 150 kW/Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 16,9–15,4 (WLTP); 15,4–14,5 (NEFZ); CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0; ID.3 Pro S, 150 kW/Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 17,7–15,9 (WLTP); 14,1–13,5 (NEFZ); CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0

# Fit für die Zukunft

Mit innovativen Produkten und Prozessen langfristig die Wettbewerbsfähigkeit sichern

Das Team um Werkleiter Olaf Korzinovski zeigte auf dem vergangenen Symposium der Volkswagen Group Components mit zahlreichen Produkt- und Prozessinnovationen sowie Digitalisierungs- und Transformationsthemen den Weg in Richtung Zukunft. Trotz Corona-bedingter Unsicherheiten bezüglich der Programm-entwicklungen konnte unser Werk das erste Halbjahr positiv abschließen. Der Standort ist durch fokussierte Maßnahmen aktuell auf einem guten Weg, die Ziele 2020 zu erreichen. Auf einem Projektmarkt konnte sich der Vorstand der Volkswagen Group Components davon überzeugen.

Überzeugte sich an den 25 Projektständen von der Innovationskraft des Standorts: der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen Group Components Thomas Schmall (Mitte).



## Unsere Innovationskraft



### Digitale Betriebsdatenerfassung: Getriebe-Kennzahlen-Dashboard (GKD)

Getriebe-Kennzahlen-Dashboard-Server (GKD-Server) hochgeladen. Das GKD sammelt dabei nicht nur die Daten, sondern übersetzt diese auch und ermöglicht eine konsolidierte Visualisierung in den täg-

lichen Shopfloor-Runden. Das GKD wird beispielsweise verwendet, um Verschwendungen aufzudecken und Prozesse zu optimieren. Der Rollout auf weitere Werke wie aktuell Salzgitter ist in Planung. Das GKD wurde vor Ort in Kassel entwickelt und von einem Softwareentwickler im Getriebebau eigens programmiert.



### MEB Performance steigert langfristig Wettbewerbsfähigkeit elektrischer Antriebe

bei gleich bleibendem Bauraum. Der neue elektrische Antrieb wird ab dem Jahr 2023 in Kassel hergestellt und sichert Arbeitsplätze am Standort. Er erweitert das Produktportfolio der Volkswagen

Group Components und steht neben dem ID.3<sup>1</sup>-Antrieb für Hightech aus dem Werk Kassel, das sich wirtschaftlich gegen die weltweiten Mitbewerber durchgesetzt hat. Neben der großen Produkt- und Prozesskompetenz der Komponenten Mannschaft haben die gesenkten Investitionskosten für den Zuschlag gesorgt.



### Transformation im Hochlauf der Produkte gestalten – Standort Kassel ist mitten im Wandel

Der Anlauf des neuen elektrischen Antriebs Base<sup>2</sup> sowie die Produktionserweiterungen beim Hybridgetriebe DQ400e, bei der ersten Generation elektrischer Antriebe sowie bei dem CO<sub>2</sub>- und effizienzoptimierten Automatikgetriebe DQ381 erfordern eine enorme Personalflexibilität. Alle Beschäftigten absolvieren individuelle Lernprogramme, bei denen neben den

Funktionsweisen auch spezifische Inhalte in Expertenschulungen vermittelt werden. Beim DQ400e wird aktuell die technische Produktionskapazität verdreifacht: von 300 Einheiten auf 900 Einheiten pro Tag. Damit werden rund 880 Arbeitsplätze am Standort gesichert. Durch gut qualifiziertes Personal hat beispielsweise auch der MEB-Antrieb seine Serienreife bekommen und wird aktuell im neuen ID.3 verbaut.



### Mensch im Fokus – Integrationsmaßnahmen für leistungsgewandelte Mitarbeiter

gezeigt, bei der es um den Einsatz von Menschen mit Tätigkeitseinschränkungen in der Fertigung geht. Wertschöpfend und wertgeschätzt fertigen zwei Mitarbeiter mit Tätigkeitseinschränkungen, die sich zwei

Arbeitsplätze teilen, im laufenden Taktbetrieb jeden Tag Direktschaltgetriebe. Dabei arbeiten sie im Tandem, taktgebunden an einem Sitzarbeitsplatz, mit taktgebundenen Kollegen in einer Linie zusammen. Nach 30 Minuten erfolgt ein Arbeitsplatzwechsel: So entsteht ein Wechsel von Gehen, Stehen und Sitzen.



Getriebe



Pressteile



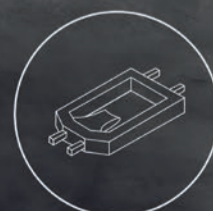
Abgasanlage & MAR



Zwischengehäuse



E-Motor



Pressteile

Unsere Komponenten machen die Fahrzeuge zu dem, was sie sind: Der ID.3 ist das erste Volumen-E-Fahrzeug von Volkswagen und der neue Golf schreibt die Golf Story erfolgreich in der achten Generation weiter.

# Neuer Späneschmelzofen schließt wichtige Lücke im Wertstoffkreislauf

Gießerei Kassel liefert damit großen Beitrag auf dem Weg zum Leitbild „goTOzero“

Innovativ, wirtschaftlich und vor allem umweltschonend ist ein neuer Späneschmelzofen, der im Rahmen des gestrigen Symposiums vom Vorstand in Betrieb genommen wurde. Das Projekt der Leichtmetallgießerei ist ein echter Gewinn – für Volkswagen und die Umwelt. Hiermit wird ein wichtiger Wertstoffkreislauf vor Ort geschlossen und gleichzeitig werden Energie und CO<sub>2</sub> eingespart.

Alle in unserem Werk anfallenden Aluminiumspäne werden zukünftig wieder in den Gießprozess zurückgeführt. Aktuellen Prognosen zufolge reduziert sich der Energiebedarf dadurch um etwa 3.250 MWh/a und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um über 1.400 t/a. Das gelingt durch einen innovativen Schmelzprozess auf dem eigenen Werkgelände. Gleichzeitig wird der Lkw-Verkehr entlastet, da die Transporte durch ein Verwertungsunternehmen wegfallen.

Mirco Wöllenstein, Gießereileiter in Kassel, sagt: „Für die Gießerei Kassel ist es eine mutige und gleichzeitig wegweisende Entscheidung, Späne in einem so großen Maßstab selbst einzuschmelzen. Das Verfahren dazu ist innovativ und komplex, da sich auf den Spänen keine Korrosion bilden darf. Wir arbeiten werk- und geschäftsfeldübergreifend zusammen, damit die maximale CO<sub>2</sub>-Einsparung für unsere Umwelt und unser Unternehmen erzielt wird.“

Die Gießerei Kassel liefert damit einen Beitrag für die Volkswagen Group Components und den

Volkswagen Konzern auf dem Weg zum Leitbild „goTOzero“ – das für eine die Umwelt möglichst wenig belastende und bilanziell CO<sub>2</sub>-freie Wirtschaftsweise steht, die sich Volkswagen bis 2050 konzernweit zum Ziel gesetzt hat.

Pro Tag fallen allein in Kassel etwa

20 t Aluminiumspäne an, die in der Anlage eingeschmolzen werden. Mittelfristig will die Gießerei weitere 40 t Material aus anderen

europäischen Volkswagen Werken zusätzlich einschmelzen. Langfristig soll die Menge auf bis zu 80 t Späne steigen.

„Dadurch, dass ein zusätzlicher externer Umschmelzprozess wegfällt, bleiben wir trotz der dann anfallenden Transportwege nach Kassel ökologischer und wirtschaftlicher als zuvor.“

Mirco Wöllenstein, Gießereileiter in Kassel



Unser Konzern-Umweltleitbild: „goTOzero“

Für alle unsere Produkte und Mobilitätslösungen streben wir danach, Umweltauswirkungen entlang des gesamten Lebenszyklus – von der Rohstoffgewinnung bis zum Lebensende – zu minimieren, um Ökosysteme intakt zu halten und einen positiven Impact für die Gesellschaft zu schaffen. Compliance mit Umweltregulierungen, Standards und freiwilligen Selbstverpflichtungen ist eine Grundvoraussetzung für unser Handeln.

Einweihung des neuen Schmelzofens: (von links) Herbert Steiner, Geschäftsfeldleiter Motor und Gießerei, Betriebsratsvorsitzender Carsten Bätzold, Gießereileiter Mirco Wöllenstein, CEO der Volkswagen Group Components Thomas Schmall, die stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats Ulrike Jakob und Werkleiter Olaf Korzinovski.



## Passgenau und stark: Halle 2 fertigt Original-Karosserieteile für After Sales

Halle 2 ist erster Ansprechpartner von Original-Karosserieersatzteilen

Positive wirtschaftliche Effekte wurden im Bereich der Halle 2 erreicht: Dort öffnete eine Original-Teile-Fabrik (OT-Fabrik) des Konzern-After-Sales. Durch das Wegfallen der Teiletransporte aus den fahrzeugaufbauenden Werken wird die Umwelt geschont und CO<sub>2</sub> eingespart.

Ursprünglich wurden Karosserieteile für Klassiker – egal ob Oldtimer, Youngtimer oder Daily Driver – in den fahrzeugaufbauenden Werken

produziert. Nach der Lagerfüllung durch die Produktionsstandorte ist die Halle 2 in Kassel ab sofort erster Ansprechpartner des Konzern-After-Sales zur Absicherung des Service-Geschäfts. Die neue OT-Fabrik fertigt nun zentral alle Karosserieentfallteile aus dem Konzern-Original-Teile-Sortiment der Konzernmarken. Die Wirtschaftlichkeit wird durch hohe Investitionseffizienz gesichert, beispiels-

weise durch eine effiziente Nutzung der vorhandenen Prozesse und Anlagen – also durch Retrofit sowie den Kauf von Gebrauchsanlagen vor Neubeschaffung. Die Karosserieteile werden im hiesigen Presswerk hergestellt, in der örtlichen Lackanlage lackiert und unmittelbar an das Konzern-After-Sales vor Ort in Kassel übergeben. Von hier aus werden weltweite Kunden über das Händlernetzwerk termingerecht versorgt.



Startschuss: Geschäftsfeldleiter Getriebe und E-Antriebe, Volkswagen Vorstände sowie Standortmanager und Betriebsräte eröffneten gemeinsam die neue OT-Fabrik.



## Das ist los in der Fabrik ...

Der Vorstand war von den auf dem Symposium gezeigten Prozessinnovationen und Beispielen zur Kostenreduzierung beeindruckt. Kassel gehöre nach wie vor zu den effizientesten Werken im Produktionsverbund der Group Components, lobte uns Thomas Schmall. Wir haben unser gutes Image in Wolfsburg damit weiter gestärkt – jetzt gilt es, daran anzuknüpfen und sie zu realisieren.

Insgesamt ist der Standort sehr gut für die Zukunft aufgestellt. Fundament dafür sind Sie – eine hervorragend qualifizierte Mannschaft –, Ihr großes Engagement sowie eine zukunftsweisende Produkt- sowie Fertigungstiefe in allen drei Fertigungsbereichen. Wir sind im gesamten Transformationsprozess wahnsinnig erfolgreich – und gestalten den Weg mit den Menschen sowie einer hohen sozialen Verantwortung.

Im ersten Halbjahr haben wir die Corona-Krise gut gemeistert und waren hinsichtlich Fabrikkosten und Liefertreue sehr gut unterwegs. Diesen Weg gilt es, für den Rest des Jahres konsequent fortzusetzen. Wir müssen gemeinsam noch knapp



Olaf Korzinovski, Werkleiter

70 Millionen Euro einsparen. Zentralseitig arbeiten wir intensiv an Großprojekten, um unsere Organisation zu optimieren und um Synergien in großem Umfang zu nutzen. Wir brauchen aber jede Idee! Wir erreichen unsere Kostenziele nur, indem wir alle mit höchster Disziplin auf die Kosten achten und dreimal überlegen, ob wir das Geld wirklich ausgeben müssen. Helfen Sie mit! Sie wissen am besten, an welcher Stelle wir was einsparen können.

Danke für Ihr Engagement

# Mehr E-Ladesäulen für das Werk Kassel

20 neue Elektroladesäulen auf dem Parkplatz Süd

Der Standort Kassel bietet unseren E-Fahrern mittlerweile 80 Parkplätze zum Tanken an – weitere werden noch folgen.

Auf dem Parkplatz Süd befinden sich 20 neue Elektroladesäulen. Da die Ladesäulen von beiden Seiten zugänglich sind, können hier insgesamt 40 Fahrzeuge Strom tanken.

Für die Jahre 2021 und 2022 plant die Werktechnik gemeinsam mit dem Volkswagen Kraftwerk einen Ausbau auf dem Parkplatz Nord und dem Gießerei-Parkplatz.



Hier dürfen Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs parken. Aber Achtung: Zuwiderhandlungen werden von unserem Werkschutz geahndet.



„Der Fahrspaß eines E-Fahrzeugs lässt sich nicht beschreiben – man muss es einfach selbst erleben.“

Ich bin überzeugter und begeisterter E-Fahrer und für mich kommt kein anderes Fahrzeug mehr infrage.“

Tim Metzner, Instandhalter



## Was kostet ein Ladevorgang?

Für die Anmeldung und Abrechnung des Ladevorgangs ist eine Ladekarte erforderlich. Hier kann beispielsweise die neue Charge&Fuel Card (LogPay) von Volkswagen Financial Services genutzt werden, die einen bundesweit einheitlichen Ladetarif bietet. Zudem werden die Ladepunkte auch für andere Kartenanbieter freigeschaltet und können sukzessive mit allen Ladekarten genutzt werden, die über Plattformen wie e-clearing.net oder Hubeject angebunden werden. Genaue Informationen erhalten Nutzer bei ihrem jeweiligen Kartenanbieter.

## Gegen das Vergessen

Unsere Azubis haben eine Gedenktafel angefertigt, die als Symbol gegen das Vergessen der Opfer rechtsextremer Gewalt und für Toleranz sowie Demokratie steht

Gemeinsam mit der Stadt Baunatal haben unsere Azubis im Rahmen ihrer Gedenkstättenarbeit vor der Baunataler Musikschule eine Gedenktafel enthüllt. Außerdem haben sie einen Baum gepflanzt – zum Gedenken an den durch Rechtsextremisten ermordeten Regierungspräsidenten Dr. Walter Lübcke.

Die Azubis haben bereits Ende letzten Jahres im Rathaus Baunatal ihre Gedenkstättenarbeit vorgestellt. Gemeinsam sprachen die Nachwuchskräfte mit Christoph Heubner, Exekutiv-Vizepräsident des Internationalen Auschwitz Komitees, und Baunatals Bürgermeisterin Silke Engler über ihre Arbeit – Begegnungen und Erlebnisse in der Gedenkstätte Auschwitz.

Volkswagen ist sich, wie auch Dr. Stefan Kreher, Personalleiter Volkswagen Kassel, betonte,

seiner Verantwortung bewusst. Ganz sicher sei, dass noch viele Gruppen von Auszubildenden in Oświęcim mithelfen und dazu beitragen werden, dass der Ort und alles, was dort passiert ist, auch dann nicht vergessen wird, wenn niemand mehr aus eigener Erfahrung darüber berichten könne.

Wie sehr auch das Gespräch mit einem Überlebenden berührt hat, schilderte Auszubildende Sina Wiegand: „Wir mussten alle mit den Tränen kämpfen.“

Seit über 30 Jahren haben sich mehr als 3.900 Auszubildende aus dem Volkswagen Konzern an den Jugendbegegnungen in Polen beteiligt. Gemeinsam tragen die Jugendlichen dazu bei, die Gedenkstätte Auschwitz zu erhalten.



Gegen das Vergessen: die Gedenktafel und der Baum vor der Baunataler Musikschule e. V.

## Mexiko: Maschinen-Inbetriebnahme jetzt per Skype

Was früher nur vor Ort passieren konnte, funktioniert jetzt digital

Die Komponenten Fertigung der Abgasanlagen befindet sich in einer Umstrukturierung. Für die Lokalisierung von Einzelteilerfertigungen musste daher in der Halle 2 Platz geschaffen werden. Damit die Altanlagen weiterhin im Konzern genutzt werden und somit Synergien generiert werden können, wurden bereits letztes Jahr vier Biegeautomaten in andere Volkswagen Werke abgegeben. Zwei gingen nach Emden und zwei in das mexikanische Werk Puebla.

Für einige Zeit wurden Einzelteile weiterhin in Kassel gefertigt. So konnte das Werk in Mexiko für die Vorserie aus Kassel versorgt werden. Nun ist das Werk Puebla so weit, die Prozesse selbstständig zu übernehmen und die Serienteile eigenständig vor Ort anzufertigen.

Für diese Zeit wäre Karl-Michael Ross, Mitarbeiter im Anlaufteam, normalerweise nach Mexiko geflogen, um die Kollegen bei dem Einrichten der Biegeautomaten zu unterstützen. Doch aufgrund der Corona-Pandemie wurde die Inbetriebnahme der Biegeautomaten kurzerhand per Skype durchgeführt.

Karl-Michael Ross in seiner neuen Rolle als digitaler Anlaufunterstützer: Die Maschinen in Mexiko werden aufgrund der Corona-Pandemie nun per Skype in Betrieb genommen.

Auch die letzte Hürde, die Sprachbarriere, wurde mit einem zugeschalteten Dolmetscher überwunden. Diese Art der „Inbetriebnahme aus weiter Ferne“ war für beide Werke neu und ungewöhnlich. Doch das Ergebnis zählt – die Umsetzung erfolgte ohne weitere Probleme und wurde als sehr positiv empfunden.



## Corona-Testzentrum am Standort Salzgitter gestartet

Mitarbeiter mit Symptomen können sich im Werk testen lassen

Seit dem 26. August können sich Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit coronaspezifischen Symptomen freiwillig in einem Testcontainer am Tor Ost testen lassen. Ziel ist dabei, mögliche Infektionen schnell zu erkennen und Ansteckungen zu vermeiden.

Beschäftigte mit möglichen Symptomen können sich unter der Telefonnummer 05361 933 333 zu einem Termin im Testzentrum anmelden – Termine werden nur nach Anmeldung vergeben.

Bei einem positiven Ergebnis werden die getesteten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach rund 24 Stunden informiert und es erfolgt eine Meldung durch das Gesundheitswesen an das Gesundheitsamt. Bei einem negativen Ergebnis werden die Getesteten ausschließlich per Brief informiert.

„Die Gesundheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter steht an erster Stelle. Daher sind wir froh, dass wir eine Teststation auf dem Werkgelände aufbauen konnten. Jetzt gilt es weiterhin, sich an die Hygienemaßnahmen zu halten, um sich



Gut vorbereitet: Bettina Wunsch mit einem Kit zur Probeentnahme.



Führen die Tests durch: Bettina Wunsch (links) und Elke Gutneder vom Gesundheitswesen.

und andere zu schützen“, so Werkleiter Andreas Salewsky. Der Betriebsratsvorsitzende Dirk Windmüller betont: „Es ist wichtig, dass wir jetzt die Möglichkeit im Werk Salzgitter haben, Tests durchzuführen, denn wir befinden uns nach wie vor in der Corona-Krise. Daher ist es wichtig, dass der Schutz der Beschäftigten immer noch an erster Stelle steht.“

„Die Gesundheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter steht an erster Stelle.“

Andreas Salewsky, Werkleiter



## Interview mit dem neuen Transformationsmanager

Thomas Rennemann leitet das Projekthaus Transformation in Salzgitter

**Welche Erfahrungen haben Sie bisher mit Transformationsprozessen machen können?**

Meine größte Transformation war der Umbau des ehemaligen LKW-Werks von MAN in Salzgitter. Mit der Integration unter anderem von Scania Achsen und der Bündelung der Ersatzteilversorgung haben wir dort den Standort auf komplett neue Beine gestellt.

**Warum sind das Thema Transformation und diese Funktion für den Standort Salzgitter wichtig?**

Persönlich habe ich die Erfahrung gemacht, dass die erfolgreiche Umsetzung von großen Projekten ganz besonders davon abhängt, wie alle Beteiligten bereit und willens sind, an Veränderung (das bedeutet Transformation) mitzuarbeiten und sich auf Neues einzulassen.

**Was ist das gemeinsame Ziel für Salzgitter?**

Unser Werk hat eine riesige Kompetenz im Motorenbau mit internationalem Ruf. Mit der Transformation müssen wir einerseits alles tun, dieses Niveau unseres Motorenbaus zu verteidigen, und andererseits müssen wir alles daransetzen, diese Kompetenz und diesen Ruf zukünftig auch in der Zellproduktion aufzubauen. Kurz gesagt: Wir beliefern aus Salzgitter heraus unseren Konzern mit allen zukunftsfähigen Antriebsquellen!

**Welchen Beitrag leistet das Projekthaus Transformation auf diesem Weg?**

Unseren Volkswagen Beschäftigten bei der Besetzung von neuen Aufgaben die Türen zu öffnen, ist die zentrale Aufgabe des Projekthauses. Dazu gehören zum Beispiel Information, um eine bestmögliche Transparenz herzustellen, sowie Qualifizierungsprogramme, um uns für neue Aufgaben fit zu machen. Neben diesen Aufgaben werden wir im Projekthaus auch auf die Beibehaltung der Arbeitsfähigkeit in den abgebenden Bereichen achten.

**Welche Chancen liegen aus Ihrer Sicht in der Transformation für den einzelnen Mitarbeiter?**

Mit der Motorenproduktion, dem Center of Excellence und dem Joint Venture mit Northvolt 2 haben wir die besten Karten in der Hand. Diese Karten so zu spielen, dass unsere heutigen Beschäftigten und unsere Kinder auch zukünftig wettbewerbsfähige und damit sichere Arbeitsplätze haben, ist die größte Chance, die in der Transformation liegt.

**Das hört sich nach einer riesigen Aufgabe an – macht Ihnen das Angst?**

Viele Kolleginnen und Kollegen kenne ich bereits aus meinen vorherigen Tätigkeiten, und ich weiß, mit wie viel Herzblut sich die Menschen hier für den Standort starkmachen. Das ist eine super Ausgangslage – daher habe ich keine Angst, aber Respekt!

Thomas Rennemann

- 44 Jahre, verheiratet, zwei Söhne
- promovierter Wirtschaftswissenschaftler mit Schwerpunkt Produktion & Logistik
- seit 15. Juli im Werkmanagement für das Thema Transformation verantwortlich
- zuvor bei der Audi AG, MAN Truck & Bus und Volkswagen AG tätig
- hat bereits Verantwortung als Logistikleiter, Gesamtplanungsleiter und Standortleiter getragen



Begrüßung: die 81 neuen Auszubildenden am Komponenten Standort Salzgitter.

## Herzlich willkommen: Neue Auszubildende am Standort

Junge Talente starten in sieben unterschiedliche Berufe

Für 81 junge Menschen begann am 1. September 2020 ihre Ausbildung am Volkswagen Komponenten Standort Salzgitter. Christoph Lerche, Leiter Volkswagen Akademie Salzgitter/Braunschweig, begrüßte zusammen mit dem Betriebsrat die Auszubildenden und unterstrich: „Durch neue Technologien wie virtuelles Schweißen, Mensch-Roboter-Kooperationen sowie den Umgang mit Elektronik und Softwareprogrammierung werden die Auszubildenden optimal auf die Industrie 4.0 vorbereitet. Alle Auszubildenden haben zudem eine Übernahme-garantie. Sie sind Teil der Zukunft von Volkswagen.“ Die Auszubildenden verteilen sich auf die Berufe Elektroniker für Informations- und Systemtechnik, Elektroniker für Automatisierungstechnik, Industriemechaniker/-in, Zerspanungsmechaniker/-in, Fachkraft für Lagerlogistik, Werkfeuerwehrmann/-frau und Kaufmann/-frau für Büromanagement.

- Elektroniker/-in für Informations- und Systemtechnik
- Elektroniker/-in für Automatisierungstechnik
- Industriemechaniker/-in
- Zerspanungsmechaniker/-in
- Fachkraft für Lagerlogistik
- Werkfeuerwehrmann/-frau
- Kaufmann/-frau für Büromanagement

<sup>1</sup> Volkswagen T-Cross (110 kW): Kraftstoffverbrauch, l/100 km: innerorts 6,5; außerorts 4,4; kombiniert 5,2; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 118 g/km; Effizienzklasse B.

# Kleines Teil mit großer Wirkung: Die elektronische Wassermwälzpumpe aus Salzgitter

Das Bauteil wird exklusiv in Salzgitter für Volkswagen gefertigt und übernimmt wichtige Aufgaben im Motor

**D**iese kleine Pumpe ist ein richtiger Alleskönner“, erklärt Meister Bastian Keller. In den Händen hält er eine elektronische Wassermwälzpumpe, kurz E-WUP genannt. Auf den ersten Blick sieht das runde, kleine Teil eher unscheinbar aus – im Motor hat es dafür eine wichtige Aufgabe.

Die E-WUP entlastet die Hauptwasserpumpe des Motors: Sie sorgt für eine zusätzliche Zirkulation im Wasserkreislauf und hat vor allem eine unterstützende Funktion. Auch bei einem Motorstillstand müssen Nebenaggregate wie der heiße Turbolader oder der Ladeluftkühler gekühlt werden. Hier kommt die E-WUP zum Einsatz: Sie kann relativ flexibel im Motorraum platziert werden und einen eigenen, kälteren Kreislauf autark antreiben. So wird beispielsweise heiße Ladeluft besser gekühlt. Die Folge: Es gelangt mehr und sauerstoffreichere Luft in den Brennraum und bewirkt eine effizientere Verbrennung. So entstehen wiederum eine höhere Leistung des Motors, ein effizienterer Betrieb und damit auch ein geringerer CO<sub>2</sub>-Ausstoß.

## Einbau in moderne Dieselfahrzeuge

Rund 1.200 Pumpen entstehen aktuell täglich in einer der zwei Schichten. Neun Mitarbeiter arbeiten daran, die Pumpe weiter auf ihre Reise zu schicken. Von Salzgitter aus geht sie in verschiedene PKWs des Volkswagen Konzerns mit modernen Dieselaggregaten.



Detailansicht: die Leiterplatte der E-WUP unter einer Lupe.

Kümmern sich um das richtige Konzept für die E-WUP: (von links) Frank Bothmann und Bastian Keller.



Reisebereit: die E-WUP, made in Salzgitter.

„Wir sind wirklich stolz, dass wir hier ein solches Bauteil fertigen. Es ist Teil der Zukunft von Volkswagen und zeigt, wie erfolgreiche Transformation geht. An der E-WUP lernen wir immer wieder neu mit.“

Bastian Keller, Meister



Freut sich über seine Urkunde: Meister Markus Pust.

## Tolle Leistung: Markus Pust ist neuer Meister

**Stolz hält Markus Pust** seine Meisterurkunde in den Händen: „Es ist wirklich eine Erleichterung, es geschafft zu haben.“ Der neue Meister erhielt seine Urkunde von Fertigungsleiter Szilárd Szakál in Anwesenheit von Mitgliedern des Personalwesens und des Betriebsrats. Markus Pust ist einer von mehreren Meistern, die in diesem Jahr am Standort ernannt wurden. Weitere Ernennungen sollen folgen. Seit 2001 ist Markus Pust bei Volkswagen in Salzgitter, aktuell kümmert er sich um den evo-211-1,5-Liter-Benzinmotor und den 1,0-Liter-Dreizylinder. „Ich möchte mich bei allen bedanken, die mich auf diesem Weg begleitet und unterstützt haben“, so Markus Pust.

## Erfolgreiche Umbauarbeiten im Werksurlaub

Am Standort Salzgitter wurde umgebaut, saniert und renoviert

**N**euere Räume für das Center of Excellence, Erweiterungen und Einrüstungen in der Fertigung – im Werksurlaub wurden am Standort Salzgitter viele Umbau- und Sanierungsmaßnahmen umgesetzt.

Neue Maschinen sind eingetroffen, Baumängel an den Fassaden wurden beseitigt sowie Anlagen gereinigt und repariert.

### Zusätzliche Arbeitsräume für das CoE

Am Standort entstehen neue Arbeitsflächen für die wachsende Zahl an Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des CoE. Neben zusätzlichen Bürocontainern werden im Sektor 5 neue Büroarbeitsräume geschaffen.

### Beseitigung von Baumängeln an den Sektoreingängen

An einigen Sektoreingängen wurden im Werksurlaub sicherheitsrelevante Baumängel beseitigt.

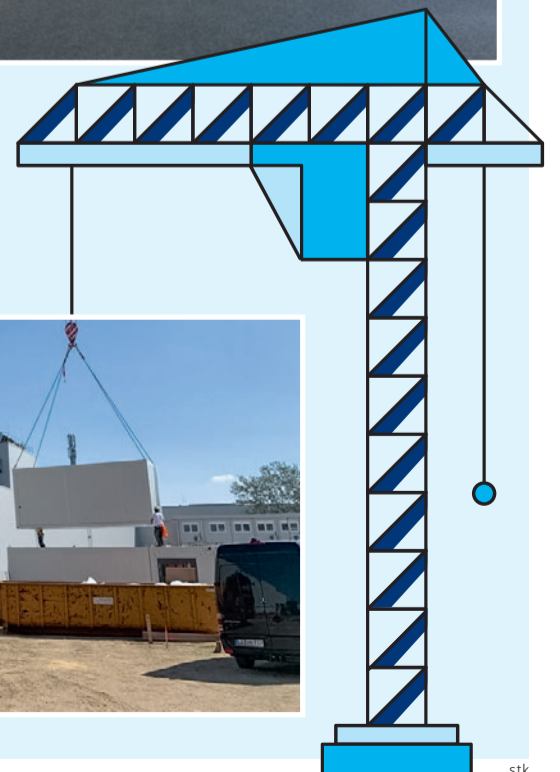


Sanierung: Die Fassade im Sektor 12 wurde renoviert.

Neue Räumlichkeiten: Bürocontainer treffen im Werk ein.



Umbau: Hier entstehen Arbeitsräume für das CoE.





# Schnelle Corona-Tests im Werk Braunschweig

Spezielle freiwillige Testmöglichkeiten an allen Standorten für Mitarbeiter mit Symptomen

Die Corona-Pandemie ist noch lange nicht überstanden. Dreh- und Angelpunkt bei der Eindämmung eines Ausbruchs ist, schnell zu erkennen, ob Menschen mit entsprechenden Symptomen an Corona erkrankt sind. Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Werks Braunschweig steht jetzt eine werksinterne Testmöglichkeit zur Verfügung. Mitarbeiter, die Symptome haben, die auf COVID-19 hindeuten, können sich im Werk 1 (Hauptwache, Testcontainer), im Werk 2 (ILC, Testcontainer) und im Werk 3 (Garage Gesundheitszentrum) mit einem Rachenabstrich testen lassen – egal, ob die Symptome zu Hause oder bei der Arbeit auftauchen. Ziel ist es, mögliche Infektionen schnell zu erkennen und so einen erneuten Lockdown zu vermeiden.

Speziell geschulte, medizinische Fachkräfte des Gesundheitswesens werden die nötigen Rachenabstriche entnehmen. In der Regel liegt das Ergebnis 24 Stunden nach Eingang der Proben im Labor vor. Die Tests sind ausschließlich nach telefonischer Voranmeldung unter **05361-9-33333** (es wird dann in den jeweiligen Standort weitergeleitet) möglich. Medizinisch geschultes Personal des Gesundheitswesens bespricht die Situation, klärt mögliche Fragen und vergibt bei Bedarf einen Termin für die Probenentnahme. Auf diese Weise sollen Wartezeiten und Ansamm-

lungen vieler Menschen vermieden werden. Der Test ist selbstverständlich freiwillig, sämtliche Kosten übernimmt Volkswagen. Die Proben gehen anonymisiert ins Labor.

**Zur Erinnerung – dies sind die häufigsten Symptome:**

- Fieber
- Husten, produktiv und unproduktiv, ggf. Luftnot
- Geruchsstörung (auch ohne Schnupfen)
- Halsschmerzen
- allgemeine Abgeschlagenheit und Müdigkeit

**Weitere mögliche Symptome:**

- Kopf- und Gliederschmerzen
- Schnupfen
- Übelkeit, Erbrechen
- Bauchschmerzen, Durchfall
- Bindehautentzündung
- Hautausschlag
- Lymphknotenschwellung

Bis zum Ergebnis werden die Getesteten nach Hause geschickt. Beschäftigte, bei denen eine Corona-Infektion festgestellt wird, werden von einem Arzt des Gesundheitswesens informiert. Positive Ergebnisse müssen aufgrund der Meldepflicht außerdem ans Gesundheitsamt übermittelt werden, das dann alle weiteren Schritte in die Wege leitet.

Die leitende Werkärztin und Leiterin des Projekts, Dr. Daniela Kirstein, betont: „Es geht um die Vermeidung

und Prävention von Infektionsfällen, um so das Werk Braunschweig und die Produktion vor einer möglichen Schließung zu schützen. Mit diesem Angebot können wir schnell handeln und bieten den Mitarbeitern einen klaren Mehrwert im Sinne der Eigenverantwortung.“



Weitere Informationen gibt es im Volkswagen Net und im Gesundheitswesen.

Gut geschützt: Holger Pallas und Simone Weise vom Gesundheitswesen Braunschweig entnehmen die Rachenabstriche im Testcontainer.

Mit Abstand: Der Rachenabstrich wird durch ein Fenster im Testcontainer entnommen.



## „Toller Service von Volkswagen“

Mitarbeiter nehmen das Angebot der COVID-19-Testungen gut an

Seit dem Werksurlaub stehen am Standort Braunschweig nach telefonischer Voranmeldung COVID-19-Testmöglichkeiten für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Symptomen zur Verfügung. Das Angebot wird gut angenommen, wie zum Beispiel von Joel Lehmann aus der Prozesstechnik KC Technik, der jetzt von Sascha Fehr aus dem Gesundheitswesen abgestrichen wurde. Er sagt: „Ich habe zuhause erste Symptome bekommen

und mich gleich beim Gesundheitswesen gemeldet. Das Angebot von Volkswagen finde ich super, denn der Hausarzt testet nicht sofort. So weiß ich schnell mein Ergebnis und freue mich, wenn es negativ ist, denn dann kann ich demnächst wieder arbeiten.“

Schnell gemacht: Joel Lehmann nach seinem Abstrich, den Sascha Fehr vom Gesundheitswesen genommen hat.



Abschied in Halle 31: Fred Raatz präsentiert eine der letzten APA-Lenkungen und war fast seit Beginn an der Linie beschäftigt. Im Hintergrund Kollegen, Meister sowie ehemalige und jetzige Unterabteilungsleiter (v. r. n. l.): Cosimo Torracco, Stephan Krause, Stefan Kraekel, Lars Kramer, Nebojša Jovanović, Viktor Meng.

## Die letzte APA-Lenkung läuft vom Band

Über 5,3 Millionen Stück wurden am Standort Braunschweig produziert

Sie war mal ein modernes Produkt: die erste Generation der APA-Lenkung mit ihrem elektrosteuerten Motor, der parallel an die Mechanik des Lenkgetriebes angebunden ist und die Lenkbewegungen des Fahrers unterstützt. APA heißt „Achs-Parallel-Antrieb“ – und ein bisschen bleibt die Lenkung Braunschweig erhalten, denn bis 2022 stellen wir am Standort die

Nachserienversorgung mit einer Kleinserienfertigung im Sonderlenkungsbaubereich sicher. Aber die große Anlage hat ausgedient. Die letzte APA-Lenkung läuft in Halle 31 vom Band. Insgesamt wurden über 5,3 Millionen APA-Lenkungen (PQ-Mix) seit 2007 (damals noch in Halle 1) produziert. Sie wurden im Tiguan, Passat, Touran, Audi A3 und Audi Q3 verbaut. Mit dem Auslauf der PQ-Plattform und des Seat Alhambra sowie des Sharan ist aber auch für die APA-Lenkung jetzt Schluss.

Die alte Anlage wird abgebaut und macht Platz für die Zukunft. Denn an ihrem Standort in Halle 31 wird künftig die PPE-Lenkung gefertigt, die in die Premiumfahrzeuge von Audi und Porsche eingebaut wird und für autonomes Fahren und Selbstlenken vorbereitet ist. Entwicklung und Fertigung sind echte Braunschweiger Produkte.

Einer, der von Anfang an bei der APA-Linie dabei war, ist Lars Kramer, Leiter Fertigung Lenksysteme: „Die APA als echte

Braunschweiger Eigenentwicklung hochzufahren, war schon fordernd, hat aber auch sehr viel Spaß gemacht. Bei Volkswagen ist es eher ungewöhnlich, dass man sowohl beim Start als auch beim Abschalten dabei ist – insofern fällt es mir ein bisschen schwer, mich von meiner ‚Lieblingsanlage‘ zu verabschieden. Das ganze Team hat über all die Jahre eine sehr gute Leistung erbracht. Wir sind schon eine Klasse Truppe und werden auch weiterhin volles Engagement geben.“



Ein Foto aus frühen Tagen der APA-Lenkung: Auch hier präsentiert Fred Raatz das Produkt.

# Frauenpower für die Werkfeuerwehr

Nina Pivetti ist die erste ausgebildete Werkfeuerwehfrau am Standort Braunschweig

Ihr erster Einsatz war ein Fehlalarm, nachts um zehn nach vier. Eine Taube hatte die Brandmeldeanlage in Halle 8 im Werk 1 ausgelöst. Herzklopfen hatte Nina Pivetti trotzdem, als der Alarm sie aufgeweckt hat und sie sich mit zwei Kollegen der Braunschweiger Werkfeuerwehr auf den Weg zum Einsatzort machte. Nachdem sie vor Ort sichergestellt hatten, dass keine Gefahr besteht, hat sich Nina in der Wache noch mal hingelegt: „Aber ich konnte nicht mehr schlafen, ich war noch so voller Adrenalin“, erzählt sie.

## Traumberuf beim Tag der offenen Tür der Akademie gefunden

Anfang Juli hat sie ausgemerkt, seitdem gehört Nina Pivetti zum 28-köpfigen Team der Braunschweiger Werkfeuerwehr. Ihre Ausbildung zur Werkfeuerwehfrau hat sie bei Volkswagen absolviert, den größten Teil der Ausbildung hat die 21-jährige Braunschweigerin im Werk Wolfsburg verbracht, wo die angehenden Werkfeuerwehrmänner und -frauen aus mehreren Volkswagen Standorten – etwa Salzgitter, Hannover und Emden – gemeinsam ausgebildet werden. Ungefähr ein halbes Jahr hat sie während ihrer Ausbildung an ihrem künftigen Arbeitsplatz verbracht, um das Team und das Werk schon einmal kennenzulernen. Nina Pivetti hat ihren Traumberuf beim Tag der

offenen Tür der Volkswagen Akademie Braunschweig entdeckt – damals war sie schnell begeistert von der Kombination aus sozialen Aspekten und handwerklich-technischen Fähigkeiten. Auch der anstehende Fitness-Test hat ihr keine Angst bereitet: „Ich habe früher Hockey gespielt, jetzt halte ich mich im Fitness-Studio mit Kraft- und Ausdauersport fit“, erzählt sie. Nicht nur beruflich, auch privat ist Nina Pivetti im Brandschutz aktiv. In ihrem ersten Lehrjahr ist sie in die Freiwillige Feuerwehr Lehndorf eingetreten. Im Unterschied zur Arbeit bei der freiwilligen Feuerwehr geht es bei der Werkfeuerwehr noch mehr um die vorbeugende Sicherheit aller Arbeitsplätze.

Eine Werkfeuerwehfrau muss alles können, was auch ein Werkfeuerwehrmann kann, da gibt es keine Unterschiede. Dazu gehören neben dem Wissen über Sanitär, Elektronik, Holzbau und die Ausbildung zum Rettungssanitäter auch das Heben von schweren Sachen sowie ein Lkw-Führerschein, um mit den großen Löschfahrzeugen fahren zu dürfen. Eine Benachteiligung für Frauen sieht Nina Pivetti dabei nicht: „Es gibt Sachen, wie zum Beispiel die tragbare Pumpe im Fahrzeug oder



Keine Angst vor großen Geräten: Nina Pivetti fährt den Löschwagen der Werkfeuerwehr mit Souveränität.

„Feuerwehr ist Teamarbeit. Das gefällt mir sehr an dem Beruf.“

den Stromerzeuger, die kann man ohnehin nur mit mehreren Personen anheben, das schaffen auch die Männer nicht allein“, sagt Nina. „Feuerwehr ist Teamarbeit. Das gefällt mir sehr an dem Beruf.“

Die Arbeit bei der Werkfeuerwehr besteht aus 24-Stunden-Schichten. „Mittlerweile habe ich mich daran gewöhnt“, erzählt Nina. „Wenn ich um 7 Uhr Feierabend habe und dann gegen 7:30 Uhr zuhause bin, gehe ich oft noch joggen – jetzt im Sommer ist es da noch nicht so heiß. Die freien Vormittage sind auch super für wichtige Termine oder andere Erledigungen. Meine Freunde, die in der Ausbildung sind oder Normalschicht arbeiten, sehe ich dann am Nachmittag“, sagt sie. Das siebenköpfige Team der Schicht 1, in die sie eingeteilt ist, ist wie eine zweite Familie. „Man hängt 24 Stunden aufeinander, da lernt man sich untereinander sehr gut kennen“, berichtet Nina. Als einzige Frau unter Männern, da herrscht manchmal ein schroffer Ton, mit dem die Werkfeuerwehfrau aber gut klar kommt. Über einen blöden Spruch, der jeden im Team mal treffen kann, wird gemeinsam gelacht.

Einsätze mit größeren Gefahren hat Nina Pivetti seit dem Ende ihrer Ausbildung zum Glück noch nicht erlebt. Derzeit ist sie noch dabei, alle Besonderheiten des Standorts – von der Batteriefertigung bis zum Leichtmetallzentrum – kennenzulernen und freut sich auf ihre Zeit als Werkfeuerwehfrau im Werk Braunschweig.



## SPEED+ Award 2020: Für gute Ideen offen

Das Team von Ole Friedrichs und Erik Brötzmann und die neue Kategorie „Umwelt“

Die Kategorie ist brandneu, das Ziel, welches Ole Friedrichs und Erik Brötzmann von der Zentralen Werktechnik gemeinsam mit dem Team im Rahmen des SPEED+ Awards 2020 verfolgen, dagegen nicht: Der Verbrauch von elektrischer Energie und Druckluft im Werk Braunschweig soll nachhaltig reduziert werden. Das Hauptaugenmerk liegt auf den produktionsfreien Zeiten am Wochenende, bei der Wartung oder bei Störungen. „Uns geht es darum, eine Systematik aufzubauen, die es ermöglicht, die relevanten Verbräuche für die Kollegen vor Ort transparent darzustellen, sodass dann gemeinsam Verbesserungs-



Mit Abstand gute Zusammenarbeit: (von links) Jens Müller, Erik Brötzmann, Carsten John, Jan Haase, Andreas Helmold, Ole Friedrichs und Eugen Treder vom Umwelt-Team.

potenziale gefunden werden können. Ohne die Fachleute an den Anlagen geht das nicht“, sagt Ole Friedrichs.

Im Rahmen des Wettbewerbs kann das Vorhaben der Energieverbrauchs-

reduzierung nun viel konsequenter angegangen werden. Dazu wurde ein Team aus Fachleuten aus den jeweiligen Fachbereichen zusammengestellt, die gemeinsam mit ihrem Wissen und

ihren Ideen einiges bewegen sollen. „Durch den abteilungsübergreifenden Austausch können wir an vielen Stellen von Best-Practice-Beispielen profitieren. Gute Ideen abgucken und nachmachen ist hierbei ausdrücklich erwünscht. Neue Ideen werden in einem Bereich erprobt und bei Erfolg in allen Bereichen umgesetzt“, unterstreicht Erik Brötzmann. Im Rahmen des Awards tauscht sich das Team außerdem auch mit anderen Komponentenwerken aus.

Schon in der Vergangenheit hat es am Standort viele Ideen zur systematischen Reduzierung von Energien gegeben. Diese Konzepte werden nun wieder aufgegriffen und je nach Bedarf

überarbeitet. „Der erste Award-Scan, die sogenannte Ist-Aufnahme, hat uns gezeigt, dass Konzepte allein aber nicht ausreichen und wir noch einen großen Hebel haben, um besser zu werden. Wie schon gesagt, kommt es dabei auf die Unterstützung der Kollegen vor Ort an. Für gute Ideen sind wir immer offen“, sagt Erik Brötzmann.

Jetzt, knapp nach der Halbzeit, ist bereits bei den Ideen und deren Umsetzung eine gute Entwicklung erkennbar: „Wir sind auf dem richtigen Weg, nachhaltig signifikante Einsparungen zu erzielen“, sagt Ole Friedrichs optimistisch.

## Herzlich willkommen in Braunschweig

Ausbildungsstart für 94 Auszubildende und duale Studenten



Mit Abstand und Vertretern von Akademie, Personal, Betriebsrat und JAV: Gruppenbild der 84 neuen Auszubildenden des Standorts Braunschweig.

Die 84 Auszubildenden und zehn dual Studierenden, die heute ihre Berufsausbildung begonnen haben, sind ein besonderer Jahrgang, denn ihre Ausbildung startet coronabedingt nicht so wie gewohnt. Sie alle wurden

jetzt von Vertretern der Akademie, des Personals, des Betriebsrats sowie der JAV begrüßt.

Fünf dual Studierende (davon zwei Frauen) studieren Elektrotechnik, drei Maschinenbau und zwei Ingenieur-

Informatik. Die Maschinenbauer absolvieren ein ausbildungsintegriertes Studium mit Berufsausbildung und IHK-Abschluss in dem Beruf Industriemechaniker. Das praxisintegrierte Studium wird für die Elektrotechnik

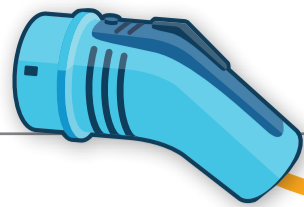
und Ingenieur-Informatik angeboten. Bei den Auszubildenden werden 16 Frauen und 68 Männer im Alter von

16 bis 26 Jahren in sieben gewerblich-technischen Berufen ausgebildet: Elektroniker für Automatisierungstechnik (36), Industriemechaniker (13), Zerspanungsmechaniker (12), Elektroniker für Informations- und Systemtechnik (12),

Fachkräfte für Lagerlogistik (6), Gießereimechaniker (4) und ein Werkfeuerwehrmann.



Zehn neue Kollegen: Begrüßung der dual Studierenden des Jahrgangs 2020.



# Vollelektrische Rekordfahrt in die Schweiz

Felix Egolf fuhr mit dem ID.3<sup>1</sup> eine Strecke von 531 Kilometern mit einer einzigen Batterieladung

Effizienzmeister Felix Egolf brachte den ersten ID.3 in die Schweiz. Er fuhr das Modell mit dem mittleren Batteriepaket (420 Kilometer gemäß WLTP) vom Volkswagen Werk in Zwickau nach Schaffhausen – und meisterte eine Strecke von 531 Kilometern mit einer einzigen Batterieladung. Eine Rekordfahrt.

Felix Egolf ist ein „Hypermiler“. So heißen die Autotester, die mit dem Ziel eines tiefstmöglichen Verbrauchs und höchstmöglicher Reichweite unterwegs sind. Der pensionierte Linienspilot „segelt“ über die Straßen, indem er den Fuß immer wieder vom Gas nimmt und das Auto rollen lässt. Das spart Treibstoff – oder im aktuellen Fall Strom.

Denn für seine neueste Herausforderung hat sich Felix Egolf den vollelektrischen ID.3 von Volkswagen ausgesucht: Der Rekordjäger will das Reichweiten-Limit des Elektroautos ausloten, mit einer Fahrt von Deutschland in die Schweiz über rund 530 Kilometer. Dazu reist er ins sächsische Zwickau. Viele der 90.000 Einwohner arbeiten im Werk der Volkswagen Sachsen GmbH, wo seit mehr als 100 Jahren Autos hergestellt werden, darunter früher auch der Trabant. Ein ID.3 in der mittleren Batterie-Variante mit 58 kWh wartet

bereits hinter dem Eingangstor auf den Schweizer Testfahrer. Nach einer kurzen Einführung wird das Elektromobil beladen – mit zwei Reisekoffern plus einer kompletten Foto- und Filmausrüstung inklusive einer Drohne.

## Mit Mehrgewicht unterwegs

Gemäß dem offiziellen Fahrzeug-Steckbrief hat der ID.3 mit vollgeladener Batterie eine WLTP-Reichweite von 420 Kilometern. Dabei wird aber nur vom Fahrer ohne Gepäck ausgegangen. Doch Felix Egolf, der Kameramann und das Equipment bringen es auf knapp 250 Kilogramm. Der erfahrene Effizienzmeister lässt sich davon aber nicht aus der Ruhe bringen: Er will auf jeden Fall beweisen, dass er selbst mit massivem Mehrgewicht die Werksangaben toppen kann.

Die Rekordfahrt startet am nächsten Morgen kurz nach 5 Uhr. Bereits nach den ersten 100 Metern wird klar, was einen Hypermiler wie Felix Egolf von anderen Autofahrern unterscheidet: Er ist kon-

„Die Straßenlage, das Kurvenverhalten sowie die Roll-eigenschaften sind vorbildlich.“

Felix Egolf

zentriert, schwungvoll und sehr vorausschauend unterwegs – das Bremsen wird möglichst vermieden, damit der Wagen konstant in Bewegung bleibt. Die Durchschnittsgeschwindigkeit beträgt 56 km/h. „Optimal wäre, ein Drittel der Gesamtstrecke ohne Motorkraft zurückzulegen“, erklärt er. Besonders auffällig ist sein Anfahren von Kreiseln: Kurz vorher stellt er den Automatik-Wahlschalter von „D“ auf „N“. So fliegt das Auto förmlich aufs Ziel zu, und das überschüssige Tempo wird mittels Rekuperation – der Rückgewinnung der Energie durch die Motorbremse – sanft abgebaut. Der Clou beim ID.3 ist, dass er Kreisellinien und Temposchilder eigenständig erkennt und von sich aus langsamer wird.

men, denn sie lassen die angezeigten Reichweiten-Kilometer auf dem Tacho dahinschmelzen. Das hat aber auch sein Gutes: „Man nimmt die Umgebung bewusster wahr und sieht mehr“, sagt der Hypermiler. „Die Entschleunigung tut gut. Sie macht den Kopf frei.“ Die verlorene Energie holt er sich durch die Rekuperation bergab zum Teil wieder zurück.

Dass Felix Egolf Spaß am ID.3 hat, sieht man ihm beim Fahren an. Er beschreibt das Cockpit mit dem großen, leicht zum Fahrer geneigten Zentraldisplay als intuitiv und funktionell. Ihm gefällt das neue E-Auto von Volkswagen auch wegen des futuristischen Designs, des geringen Luftwiderstands und der 204 PS, die das Fahrzeug per Hinterradantrieb praktisch geräuschlos und jählich



531 km: Felix Egolf fuhr die Strecke zwischen Zwickau und Schaffhausen mit nur einer Batterieladung.



Felix Egolf ist ein „Hypermiler“: So heißen Autotester, die mit dem Ziel eines tiefstmöglichen Verbrauchs und höchstmöglicher Reichweite unterwegs sind.



Posieren vor dem Rheinfall: Künftig wird man den ID.3 in der Schweiz häufiger zu Gesicht bekommen.

voranschicken. „Außerdem sind die Straßenlage, das Kurvenverhalten sowie die Rolleigenschaften vorbildlich“, hält der 63-jährige Autotester fest.

## Aufatmen nach 400 Kilometern

Bei Kilometer 87, in der bayrischen Stadt Hof, sind bereits 19 Prozent der Batterie aufgebraucht. Die Reichweiten-Anzeige meldet 346 Kilometer – doch bis zum Wunschziel sind es noch 444 Kilometer. Darum muss Felix Egolf jetzt sein ganzes Können einsetzen. Die Reise geht vorbei an Touristen-Besuchszielen wie Bayreuth, Nürnberg und Ulm. Hier, nach fast 400 Kilometern, gibt es ein Aufatmen: Die Restreichweite entspricht erstmals der Distanz bis zum Ziel in Schaffhausen.

Als die Schweizer Grenze näher rückt und die Restenergie immer knapper wird, fühlt sich das Ganze langsam wie ein Krimi an. Ein Notfallplan steht bereit: Vorsorglich wird schon einmal recherchiert, wo die nächste Ladestation steht. Doch der Hypermiler vertraut seinem Instinkt – und fährt nach dem Passieren des Zolls unbeirrt weiter, obwohl die Batterie-Leistungsanzeige inzwischen bei zwei Prozent steht und das Ziel noch über zehn Kilometer entfernt liegt.

Die Spannung wird fast unerträglich. Noch fünf Kilometer, noch drei, noch einer ... Doch das Wagnis zahlt sich nach neuneinhalb Stunden Fahrtzeit und einer Strecke von 531 Kilometern aus: Der erste ID.3 in der Schweiz erreicht die AMAG Schaffhausen. Dort scharft sich sofort die Hälfte der Belegschaft um das brandneue E-Mobil – und gratuliert dem Fahrer zu seiner Rekordfahrt.

<sup>1</sup> ID.3 Pro Performance, 150 kW/Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 16,9–15,4 (WLTP); 15,4–14,5 (NEFZ); CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0; ID.3 Pro S, 150 kW/Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 17,7–15,9 (WLTP); 14,1–13,5 (NEFZ); CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0

## Ausbildungsjahr ist gestartet

Anfang September ist das neue Ausbildungsjahr bei Volkswagen Sachsen gestartet. In Zwickau wurden 104 neue Azubis begrüßt, 23 Frauen und 81 Männer. Sie werden zwölf verschiedene Berufe erlernen.

Im Motorenwerk Chemnitz haben 32 junge Frauen und Männer ihre Ausbildung begonnen. In den kommenden Jahren werden die neuen Auszubildenden in vier verschiedenen Berufen (Industriemechaniker, Mechatroniker, Zerspanungsmechaniker und Elektroniker für Automatisierungstechnik) ausgebildet.

In der Gläsernen Manufaktur starteten vier junge Männer in ihr Berufsleben, davon zwei künftige Elektroniker für Automatisierungstechnik und zwei Fachinformatiker.

Wir begrüßen alle Auszubildenden und wünschen ihnen viel Erfolg.



Studie: Der ID.4<sup>2</sup>

## Serienstart des ID.4

Die E-Offensive von Volkswagen nimmt weiter Fahrt auf: Ende August ist im Fahrzeugwerk Zwickau mit dem Start der Produktion des ID.4 das erste reine Elektro-SUV der Marke in Serie gegangen. Volkswagen unterstreicht damit seine Ambitionen, Weltmarktführer bei der Elektromobilität zu werden. Dafür investiert der Konzern bis 2024 rund 33 Milliarden Euro. Auf den Markt kommen soll das SUV zunächst mit Heckantrieb; folgen wird zudem ein elektrischer Allradantrieb. Die im Sandwichboden der Karosserie angeordnete Hochvoltbatterie sorgt für einen niedrigen und damit fahrdynamisch optimalen Schwerpunkt sowie eine sehr gut ausbalancierte Achslastverteilung. Wie alle MEB-Modelle auf der Basis des neuen Modulare E-Antriebsbaukasten (MEB), wird auch der ID.4 dank der kompakten E-Antriebstechnik sehr gute Platzverhältnisse bieten. Klar strukturiert und konsequent digitalisiert ist das Cockpit des Zero-Emission-SUV; die Bedienung wird weitgehend über Touch-Flächen und eine intuitive Sprachsteuerung erfolgen.

# Serienanlauf des Bentley Bentayga II<sup>1</sup> im Karosseriebau ein voller Erfolg

*Nahtloser Austausch zweier Karosseriemodelle bei laufender Fertigung offenbart die Stärken der Mannschaft*

Im Schatten von Corona hat die Mannschaft der D-Klasse im Zwickauer Fahrzeugwerk in den ersten Monaten des Jahres 2020 etwas Herausragendes geschafft: den „besten SOP aller Zeiten“, wie Bentley sagt. Gemeint ist der Serienstart des Bentley Bentayga II, der so reibungslos vonstattenging, dass er wohl auch ohne Corona-Beschränkungen kaum aufgefallen wäre. Denn während der Bentayga I aus der Linie genommen wurde, setzte der Bentayga II ein – wohlgerückt: bei gleicher Stückzahl. „Das hat es bei einem Serienanlauf so noch nie gegeben“, sagt Schichtleiter Andrés Boda. Dieser nahtlose Austausch zweier Karosseriemodelle in der laufenden Fertigung war nach seinen Worten die eigentliche Herausforderung dieses SOP. Denn die Mitarbeiter mussten für das neue Modell fit gemacht werden, während das alte Modell noch lief. „Schritt für Schritt haben wir Mitarbeiter aus dem Prozess herausgenommen und mit ihnen an einer eigens in die Vorserien eingeplanten Trainingskarosserie für das neue Modell geübt: Handgriff um Handgriff, immer und immer wieder. Als dann der neue Bentayga in der Linie stand, waren die Mitarbeiter schon weitestgehend vertraut mit ihm“, erklärt Boda.

### Gute Zusammenarbeit als wichtiger Baustein des Erfolgs

Gleichzeitig lief die Maschinen- und Anlagenplanung. Bereits gut ein Jahr vor dem Serienstart waren Verantwortliche von Bentley in Zwickau vor Ort, um gemeinsam alle Schritte zu besprechen. Eine Praxis, die sich bis zum SOP durchgezogen hat und einen in dieser Intensität bislang ungekannten Austausch über kleinste Details ermöglichte, wie Planungssachbearbeiter Thomas Puchelt und Uwe Haubold von der Serienplanung D-Klasse am Standort Zwickau berichten. Beide bezeichnen die Zusammenarbeit mit Bentley, aber auch mit allen anderen am Prozess der SOP-Vorbereitung Beteiligten als „sehr auf das Ziel fokussiert und transparent“. So konnten Anbauteile



In der Montage-Anbauteile-Linie: Carsten Ebersbach bei der Spaltmaßprüfung an der Karosserie.

frühzeitig optimiert, die Erfahrungen vom Vorläufermodell entsprechend gespiegelt und mit eingebaut sowie die Führung der Maschinen und Anlagen auf höchste Effizienz ausgerichtet werden. „Die sehr frühe Rückkopplung zwischen allen Beteiligten hat dazu geführt, dass wir beispielsweise Optimierungen in der Füge-technik vornehmen konnten und so noch effektiver und qualitativ stabiler sein können“, sagt Haubold zufrieden.

Für ihn war dieser SOP letztlich ein „Standardprojekt“, sein Ziel daher, „so viel Synergien wie möglich aus anderen Projekten zu nutzen“. Die nahezu täglichen Anlaufunden und der intensive Informationsaustausch vom Kunden über die Planung bis hin zu den Mitarbeitern in der Linie haben dabei geholfen. „Man hat bei jedem SOP vorher so seine Befürchtungen, was alles schiefgehen könnte“, sagt Boda. Eine auf das Wesentliche konzentrierte Vorbereitung und „unsere hoch motivierte Mannschaft mit ihrem enormen Sachverstand“ haben nichts von all dem eintreten lassen, sondern dazu geführt, dass der Bentley Bentayga II jetzt in Zwickau in der Linie steht, als sei er schon immer da gewesen.



Vor einer Finishkabine: Teil des Finishteams.

### Als Team auch während Corona erfolgreich: Vorbildliche Zusammenarbeit im Volkswagen Konzern

Der Anlauf des Bentley Bentayga II hat gezeigt, wie gut Standorte und Marken im Konzern zusammenarbeiten können. Unter Beweis stellte das während der Corona-Krise zum Beispiel ein Expertenteam bei der Qualifizierung der neuen Bentley Bentayga Heckklappe.

Das Team, bestehend aus Beschäftigten von Volkswagen Sachsen, Bentley, Porsche Werkzeugbau, Volkswagen Osnabrück, der Markenplanung in Wolfsburg und Audi, hatte bereits vor dem Lockdown Maßnahmen definiert, konnte diese aber nicht weiter physisch verfolgen.

Die Experten suchten andere Lösungen und holten einen Einzelteilieferanten, der ein wichtiges geometriebestimmendes Bauteil verantwortet, kurzerhand ebenfalls ins Team.

Dank zahlreicher Analysen an den einzelnen Standorten, eines hervorragenden Informations-, Meinungs- und Datenaustauschs, verschiedener Tests sowie täglicher Skype-Konferenzen konnten trotz der Umstände Maßnahmen definiert und umgesetzt werden, was zu einem deutlich verbesserten Teilleistungsstand der Heckklappe führte. Der Anlauf des Bentley Bentayga II in Crewe konnte so reibungslos starten.



## Stimmungsbarometer läuft

Unter dem Motto: „In guten und in schwierigen Zeiten – deine Meinung zählt immer“ haben die Beschäftigten von Volkswagen Sachsen noch bis zum 11. Oktober die Chance, sich am diesjährigen Stimmungsbarometer zu beteiligen. Die 24 Fragen sind im Vergleich zum vergangenen Jahr unverändert und beschäftigen sich mit Themen wie Zusammenarbeit und Führung, Information, Arbeitsplatz und Arbeitsabläufe.

Weitere Informationen dazu finden Sie in der Mitarbeiter-App VWS 4 YOU sowie im Volkswagen-Net auf der Seite Volkswagen Sachsen/Aktuelles. Teilnehmen können Sie unter [www.stibam.de](http://www.stibam.de), an den IdeenOnline Terminals/TIS/PCs in den Teaminseln sowie über den Rechner des Vorgesetzten/Meisters.

## „nachgefragt“ mit Ralf Brandstätter in Zwickau

*Volkswagen Marken-Chef Ralf Brandstätter diskutierte beim Dialog-Format mit der sächsischen Belegschaft*

Im Juli hat der neue Markenchef Ralf Brandstätter das Fahrzeugwerk Zwickau besucht. Diese Gelegenheit nutzte er, um im Rahmen des Formats „nachgefragt“ 40 Beschäftigte

von Volkswagen Sachsen zu treffen und ihre Fragen zu beantworten. Zu Beginn bedankte er sich bei der Belegschaft, dass diese den Wandel zum E-Werk voll mitgegangen ist.

„Was hier geleistet worden ist, darauf können wir alle gemeinsam stolz sein. Unsere Zukunft ist elektrisch, CO<sub>2</sub>-neutral und voll vernetzt“, sagte er. Darum spiele die Einführung der vollelektrischen ID. Familie mit den Modellen ID.3<sup>3</sup> und ID.4, die beide in Zwickau gefertigt werden, eine so wichtige Rolle für die strategische Ausrichtung von Volkswagen.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zeigten sich im Gespräch mit dem CEO nicht nur

sehr interessiert, sondern auch recht diskussionsfreudig. Natürlich stand das Thema E-Mobilität samt Ladeinfrastruktur immer wieder im Mittelpunkt. Ein Mitarbeiter berichtete von seinen positiven Erfahrungen mit dem ID.3 als Teilnehmer der Mitarbeiterflotte. Da auch der Standort Chemnitz mit seiner Motorenfertigung vertreten war, gab es zudem einige Fragen zu den unterschiedlichen Antriebsarten – ob Diesel, Wasserstoff oder CNG. Auf die Frage, welche Rolle der Verbrenner zukünftig in der Volkswagen Strategie spielen wird, antwortete Brandstätter: „Auf absehbare Zeit bleibt der Verbrenner wichtig, damit unser Portfolio so modern wie möglich ist.“ Er sei überzeugt, dass diese Antriebsform „uns in die Zukunft tragen“ und schließlich von E-Fahrzeugen abgelöst wird.



„nachgefragt“: CEO Ralf Brandstätter (am Pult rechts) beantwortet mit Reinhard de Vries, Geschäftsführer Technik und Logistik in Sachsen, die Fragen der Mitarbeiter.

<sup>1</sup> Bentley Bentayga 2: (WLTP) Kraftstoffverbrauch in l/100 km (kombiniert): 21.2 (13.3), CO<sub>2</sub>-Emission in g/km (kombiniert): 302.

<sup>2</sup> ID.4: Das Fahrzeug wird in Europa noch nicht zum Verkauf angeboten.

<sup>3</sup> ID.3 Pro Performance, 150 kW/Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 16,9–15,4 (WLTP); 15,4–14,5 (NEFZ); CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0; ID.3 Pro S, 150 kW/Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 17,7–15,9 (WLTP); 14,1–13,5 (NEFZ); CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0

# Neue Zylinderkopflinie im Motorenwerk Chemnitz

Transparenz als Erfolgsgarantie – Planungen laufen auf Hochtouren

Die Planungen für die neue Zylinderkopflinie, die im kommenden Jahr in Chemnitz in Betrieb gehen soll, laufen auf Hochtouren. Was diesmal anders ist: Es wird nicht ein neues Produkt in eine bestehende Linie eingesetzt, sondern es wird eine ganz neue Linie aufgebaut – eine alte Linie muss dafür gehen. „Wir haben unsere Linien in den vergangenen Jahren nicht nur einmal umgebaut, sie für neue Produkte ertüchtigt. Irgendwann ist der Punkt gekommen, wo es die Wirtschaftlichkeit gebietet, etwas Neues zu schaffen“, erklärt Planer Götz Heldt, warum es ein schlichter Anlagenumbau diesmal nicht tut. „Diese Linie, die wir jetzt aufbauen, muss keine Kompromisse eingehen. Eine Linie, ein Produkt. Und sie ist technisch auf dem allerneuesten Stand und zukunftssicher – genau das hat dieser Standort jetzt gebraucht“, betont er.

## „Ein wichtiges Signal an die Mannschaft“

Einer, der die Zylinderkopflinie 1, die der neuen Linie weichen muss, aus dem Effeff kennt, ist Meister André Schulz. Für ihn ist die Entscheidung für den Neuaufbau einer Fertigungslinie „ein wichtiges Signal an die Mannschaft“. Auch nach so viel Berufserfahrung ist es für ihn „eine spannende Herausforderung“,



„Diese Linie muss keine Kompromisse eingehen. Eine Linie, ein Produkt.“

Götz Heldt



„Das Miteinander der Bereiche hat eine neue Qualität.“

Florian Obers



„Die Linie ist ein neues Signal an die Mannschaft.“

André Schulz

nicht nur ein neues Produkt, sondern eine komplett neue Fertigungslinie hochzufahren. Die Herausforderung dabei wird sein, dass laut Planung das Herunterfahren der Linie 1 und das Hochfahren der neuen Linie 3 gleichzeitig erfolgen. Das heißt, eine große Eingewöhnungszeit wird es für die Mitarbeiter nicht geben. „Deshalb ist es wichtig, dass wir unsere Mannschaft frühzeitig mit einbeziehen, sie

neugierig machen auf die neue Technik und dass wir ein dynamisches Team aus erfahrenen Mitarbeitern und ‚jungen Wilden‘ formen“, sagt André Schulz.

Wie wichtig diese Mischung ist, zeigt auch, dass Florian Obers als Vertreter der eher jüngeren Generation im Projektteam bekennt: „Es ist schon cool, so einen erfahrenen Meister wie André Schulz dabeizuha-

ben.“ Das bringe Sicherheit, weil so auf einen großen Erfahrungsschatz zurückgegriffen werden könne. Denn auch wenn alle im Projektteam Anlaufferfahrungen besitzen: „Routine stellt sich da nie ein und das ist auch gut so, weil man nur so konzentriert bleibt“, so Götz Heldt. Und natürlich ist eine neue Anlage noch mal etwas ganz anderes als „nur“ ein neues Produkt. Denn die neue Anlage, die

ab Januar 2021 aufgebaut werden soll, hat technisch das eine oder andere Highlight zu bieten. Vor allem das gegenüber Vorläufermodellen nochmals erweiterte Prinzip der Rückverfolgbarkeit der Fertigungsdaten via Datenträger gehört dazu. „Damit schaffen wir eine nie da gewesene Transparenz“, erklärt er.

## Neue Qualität der Zusammenarbeit

Transparenz sei auch das Stichwort für die derzeit laufende Planungsphase: „Bei so einem Neuanlauf muss im Vorfeld viel kommuniziert werden – in der Planungsgruppe vor Ort, mit allen beteiligten Fachbereichen und den externen Lieferanten.“ Nicht einfach in Zeiten der Pandemie. Götz Heldt: „Die meisten unserer Planungsrounds finden via Skype statt, denn wir müssen gewährleisten, dass alle Projektbeteiligten zu jeder Zeit auf dem gleichen Informationsstand sind.“ Dieses enge Miteinander so unterschiedlicher Bereiche beschreiben Götz Heldt, Florian Obers und André Schulz als „eine neue Qualität“. „Bei diesem Projekt gibt es kein Bereichsdenken, nur ein Denken im Gesamtprojekt, und das ist richtig toll und macht Mut für die Zukunft“, ist Florian Obers über die neue Art der Zusammenarbeit begeistert und fügt hinzu: „Das ist das eigentliche Highlight der neuen Anlage.“

## Umbaumaßnahmen: Motorenwerk Chemnitz rüstet sich für die Zukunft

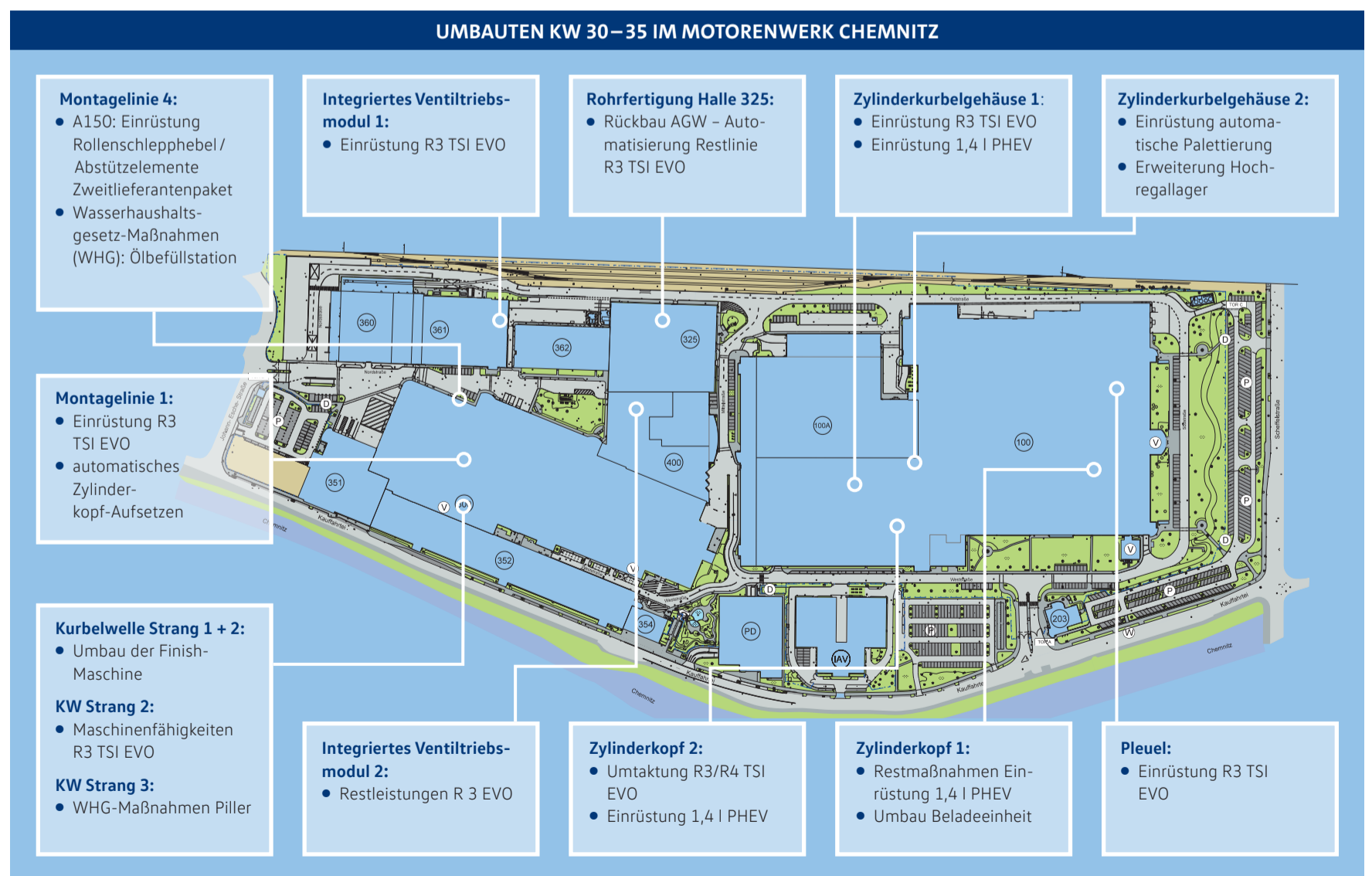
Zukunftsorientierung und Flexibilisierung im Mittelpunkt

Flexibilisierung, Kapazitätssteigerungen, zukunftsorientierte Einrüstungen: Unter diesen Vorzeichen standen die Umbaumaßnahmen im Motorenwerk Chemnitz während der Sommermonate.

In der mechanischen Fertigung wurde dem steigenden Bedarf von Plug-in-Hybriden Rechnung getragen. Die Umbauten für die Produktion von Zylinderköpfen und Zylinderkurbelgehäusen stellen die Versorgung der Montagelinien sicher – auch noch nach der Einrüstung der nächsten Linie zum Ende des Jahres.

Auch in der Montage wurde die Flexibilisierung vorangetrieben. Mit der Einrüstung des 1,0 l TSI EA 211 EVO-Motors in der Montagelinie 3 wurde die zweite Linie neben der Montagelinie 1 für die steigenden Kundenbedarfe fit gemacht. Diese Flexibilisierung wurde auch in der mechanischen Fertigung umgesetzt. Nun besteht in jeweils zwei Fertigungslinien die Möglichkeit, Bauteile für diesen Motor herzustellen.

Trotz des Werksurlaubs war das Motorenwerk in diesem Zeitraum nicht komplett geschlossen. Rund 800 Mitarbeiter waren an Bord und haben, zusätzlich zu den Umbaumaßnahmen, fast 17.000 Motoren produziert.



## 3 Fragen



**Danny Auerswald (37), Standortleiter Gläserne Manufaktur**

„Jeder bringt seine Stärken ein“

### 1 Herr Auerswald, Sie sind seit 1. August Standortleiter in der Gläsernen Manufaktur Dresden. Wie war der Start?

Ich bin echt beeindruckt! Das Manufaktur-Team macht einen super Job. Die Prozesse passen, die Arbeitsqualität ist erstklassig. Jeder im Team bringt hier seine Stärken ein. Ich finde, genau darin steckt die große Stärke des Standorts.

### 2 In Vorbereitung auf Ihre neuen Aufgaben haben Sie zwei Wochen den ID.3 in Zwickau mitgebaut. Warum?

Mir war es wichtig, den ID.3 „persönlich“ kennenzulernen. Erst wenn man etwas selbst gemacht hat, kann man wirklich mitreden. Und gerade im direkten Dialog mit der Zwickauer Mannschaft habe ich viel über deren Erfahrungen beim Bau des ID.3 erfahren. Das hilft uns in Dresden sehr.

### 3 Bald wird der ID.3 auch in Dresden gefertigt. Wo sehen Sie aktuell die größte Herausforderung?

Die große Herausforderung ist, einerseits das Jahresvolumen zu fertigen und andererseits die Fabrik auf den Anlauf 2021 vorzubereiten. Denn unsere Auftragsbücher für den e-Golf sind gut gefüllt. Wir produzieren jetzt bis Jahresende 80 Fahrzeuge pro Tag – nie waren es mehr! Gleichzeitig bauen wir jetzt die ersten Vorserien des ID.3 und schließen die Umbauten in der Manufaktur bis Ende des Jahres ab. Mit dieser erfahrenen und flexiblen Mannschaft hier in Dresden bin ich überzeugt, dass uns die Aufgabe gemeinsam gelingt.



Mittendrin: Danny Auerswald baute mehrere Tage beim ID.3 in Zwickau mit.

# Trotz Corona: Vertrieb steuert auf Rekordjahr zu

Produktion: Teil der Umbauarbeiten für den ID.3<sup>1</sup> abgeschlossen – Bis Auslauf: Jetzt 80 e-Golf<sup>2</sup> täglich

**A**uslieferungsrekord, tägliche Produktionssteigerung und die Umbauarbeiten für den ID.3 – dieser Dreiklang beschreibt den aktuellen Wandel in der Gläsernen Manufaktur am besten. Herausragend ist dabei sicher die Anzahl der Fahrzeugauslieferungen, die auf ein neues Rekordjahr zusteuert. Und das trotz des sechswöchigen Corona-Shutdowns!

Bereits Anfang August hatten die Vertriebsmitarbeiter die Auslieferungszahlen des Vorjahres 2019 getoppt. Und bis Ende des Jahres sind rund 2.600 Auslieferungen in Dresden geplant. 2019 waren es 1.301. „So viele Kunden wie noch nie wollen ihre Fahrzeuge in Dresden abholen. Wir spüren den Rückenwind, den die Elektromobilität generell erfährt“, resümiert Jana Rothenburger, zuständig für die Auslieferungskoordination und -planung.



Stolze Vertriebskollegen: Schon jetzt sind mehr Fahrzeuge als 2019 ausgeliefert worden.

Die Manufaktur wird sich hierbei ferner wieder verstärkt auf Elektrofahrzeuge konzentrieren. Aus Volumengründen wurden übergangsweise auch weitere Verbrenner nach

Dresden zur Auslieferung geholt. Doch mit starken Zahlen für den e-Golf und dem Push zum ID.3 und später ID.4<sup>3</sup> wurden die Verbrenner jetzt wieder aus dem Auslieferungsprogramm genommen.

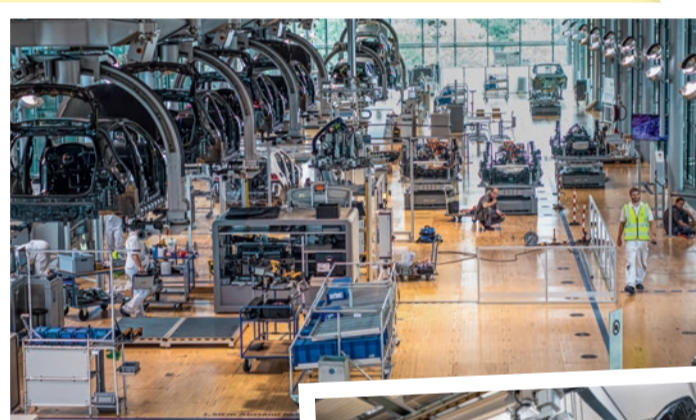
tungen zum Anlauf des ID.3 in Dresden voll auf Kurs. Eine Klasse Teamleistung.“

### Erste Phase des Umbaus für den ID.3

Beispielhaft wurde die Hochzeit angepasst, sodass in Kürze im Mixbetrieb gearbeitet werden kann. Das heißt: Neben dem e-Golf kann auch der ID.3 bald montiert werden. Dafür ist etwa ein sogenanntes Niederhalteportal, ein großer U-Bogen, aufgebaut worden. Denn: Die Fügekräfte beim ID.3 sind dreimal so hoch wie beim e-Golf. Und die Tests hinsichtlich Positionen und Höhe der Schrauben sind erfolgreich verlaufen. Auch Havariefälle wurden simuliert. Zudem wurde die Fördertechnik komplett umgebaut, da die Karosserieaufnahme beim ID.3 anders sind als beim e-Golf. Die Scheiben- und Räder-Station wurden angepasst, Adapter für die Befüllung von Bremsflüssigkeit, Wischwasser und Kältemittel getauscht.

### Hohe Marktnachfrage: Tägliche Stückzahl für den e-Golf erhöht

Dazu passend wurde die tägliche Produktion von bislang 74 auf jetzt 80 gesteigert. Ebenfalls ein historischer Rekord, denn noch nie wurden pro Tag so viele Autos in der Manufaktur montiert. Zudem wurde die jüngste Urlaubszeit als Umbauzeit genutzt: In den Werkferien begannen die ersten Einrüstungen für den ID.3. In der ersten Umbauphase – die zweite folgt direkt nach Auslauf des e-Golf am Jahresende – sind vor allem fahrzeugspezifische Veränderungen in der Montage vorgenommen worden. Anfang 2021 rollt dann der ID.3 von der Schuppe. Standortleiter Danny Auerswald zeigt sich zufrieden: „Wir liegen mit den Vorberei-



Fleißig: In den Werkferien wurde die Manufaktur für den ID.3 umgebaut.



Beliebter als je zuvor: Bis Jahresende wird der e-Golf noch in Dresden produziert.

## Ausbildung: Manufaktur bleibt am Ball

Vier junge Männer im September gestartet – Zwei Dresdner Frühauslerner übernommen

**D**ie Ausbildung junger Menschen bleibt für die Gläserne Manufaktur ein wichtiges Standbein: Im September sind mit David Weinberg und Jeremias Baumann (Elektroniker für Automatisierungstechnik) sowie Florian Glätzner und Leonid Dendya (Fachinformatiker) vier junge Männer ins Berufsleben gestartet.

Personalleiterin Nicole Schilling: „Es ist eine spannende Zeit, um seine Ausbildung bei Volkswagen zu beginnen. Die Elektromobilität nimmt Fahrt auf. Wir in Sachsen profitieren davon besonders. Das heißt: Wer leistungsbereit und flexibel ist, dem stehen im Konzern alle Möglichkeiten offen.“

Diese Chance haben Jens Meyer in Dresden und Paul Müller in Zwickau ergriffen. Die in der Gläsernen Manufaktur ausgebildeten Nachwuchskräfte zeigten, dass sich Engagement und

Fleiß bezahlt machen. Beide zogen ihre Abschlussprüfung an der IHK Chemnitz vor und bestanden erfolg-

reich. Die beiden „Frühauslerner“ wurden anschließend von Volkswagen Sachsen fest übernommen.

Übrigens: Die Bewerbungsfrist für das kommende Ausbildungsjahr läuft noch bis zum 31. Oktober 2020.



Begrüßung am ID.3 (von links): Nicole Schilling (Leiterin Personal), Leonid Dendya, Jeremias Baumann, Mario Blank (Leiter Planung und Logistik), David Weinberg, Florian Glätzner und Frank-Norbert Hänel (Betriebsrat).

<sup>1</sup> ID.3 Pro Performance, 150 kW/Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 16,9–15,4 (WLTP); 15,4–14,5 (NEFZ); CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0; ID.3 Pro S, 150 kW/Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 17,7–15,9 (WLTP); 14,1–13,5 (NEFZ); CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0

<sup>2</sup> e-Golf: Stromverbrauch, kWh/100 km (NEFZ): kombiniert 13,8–12,9; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert, g/km: 0; Effizienzklasse: A+.

<sup>3</sup> ID.4: Das Fahrzeug wird in Europa noch nicht zum Verkauf angeboten.