



360° EMDEN



TRANSFORM.TOGETHER: Teilnehmer der Standortklausur in Emden (Bild stammt aus der Zeit vor Corona).

Emden: Auf dem Weg zum E-Standort

Mit der Produktionsstrategie TRANSFORM.TOGETHER in die elektrische Zukunft des Werks

TRANSFORM.TOGETHER – seit 2018 ist das der Name unserer Produktionsstrategie. Einer Strategie, die uns mit den anderen 16 fahrzeugaufbauenden Werken der Marke Volkswagen sowie den Zentralbereichen in Wolfsburg eint und uns dabei hilft, in einem hoch-

dynamischen Marktumfeld bestehen zu können. Etwa 100.000 Menschen weltweit arbeiten täglich am Erfolg der Marke Volkswagen – 8.500 davon kommen aus Ostfriesland.

Die Nachfrage nach E-Mobilität steigt – politisch wie gesellschaftlich. Um eine langfristige Wett-

bewerbsfähigkeit und Auslastung für den Standort sicherstellen zu können, müssen wir jetzt aktiv werden und den Standort transformieren. Diese Herausforderung nehmen wir an, wachsen über uns hinaus und bringen Emden als wettbewerbsfähige Produktionsstätte an

die Spitze der Volkswagen Standorte: mit einer leidenschaftlichen Mannschaft, modernen Prozessen, wettbewerbsfähiger Produktivität und herausragender Qualität. Die Möglichkeiten dafür gibt uns die Strategie TRANSFORM.TOGETHER. **→ SEITE 30**

E-Offensive nimmt Fahrt auf

Erste ID.3¹ an Kunden übergeben und Serienproduktion des ID.4² 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.

Corona: Tests direkt an den Werken

Der Kampf gegen Corona geht weiter: Volkswagen will schnell sein beim Erkennen von Fällen und Unterbrechen von Infektionsketten. Deshalb baut das Unternehmen an den deutschen Standorten eigene Testcontainer auf. Die Ergebnisse der Tests liefert ein neues Zentrum am Klinikum Wolfsburg. **→ SEITE 2**



US-Monitor lobt Volkswagen

Der unabhängige Compliance-Monitor Larry D. Thompson hat seine Tätigkeit beendet. Er sagt: „Volkswagen ist heute ein besseres Unternehmen als vor drei Jahren.“ **→ SEITE 5**

Software-Org: So läuft es

Im 360°-Interview sprechen Personalvorstand Gunnar Kilian und Martin Hofmann, Personalchef der neuen Konzerngesellschaft, über den Stand der Personalplanungen. **→ SEITE 3**



Traum von Olympia lebt

Zwei Spitzensportlerinnen bei Volkswagen: Kanutin Sabrina Hering-Pradler und Judoka Giovanna Scoccimaro über vorerst geplante Olympia-Träume. **→ SEITE 23**



Nachhaltigkeit: Beirat bleibt

Der Nachhaltigkeitsbeirat und der Volkswagen Konzern haben ihre Zusammenarbeit um zwei Jahre verlängert. Im Mittelpunkt der Nachhaltigkeitsstrategie steht die bilanzielle Klimaneutralität des Unternehmens bis 2050. **→ SEITE 11**

¹ ID.3 Pro Performance, 150 kW/Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 16,9–15,4 (WLTP); 15,4–14,5 (NEFZ); CO₂-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); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0 | ² 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.

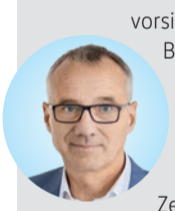


Jürgen Stackmann ist Diplom-Betriebswirt. Er arbeitete zehn Jahre für den Konzern. Seine Laufbahn begann 1989 bei Ford. Direkt vor seinem Wechsel zu Volkswagen

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.



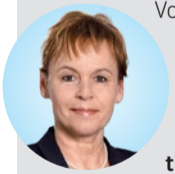
Christian Vollmer, seit 2018 Produktionsvorstand der Marke Seat, ist seit August Produktionsvorstand der Marke Volkswagen. Er folgte auf **Andreas Tostmann**, der nun Vorstandsvorsitzender der MAN Truck & Bus ist. Vollmer ist promovierter Dipl.-Ingenieur Maschinenbau und seit rund 20 Jahren bei Volkswagen. In dieser



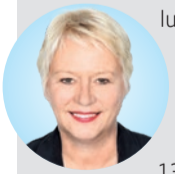
Zeit war er unter anderem Leiter Automobilfertigung bei Volkswagen Slovakia, Leiter Produktion bei Volkswagen in Shanghai und Vizepräsident des Joint Ventures SAIC Volkswagen. Tostmann ist Dipl.-Wirtschaftsingenieur und arbeitet seit rund 30 Jahren für den Volkswagen Konzern. Einige seiner Stationen: 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.

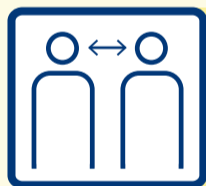
Um Infektionsketten nachgehen zu können, hat die Stadt die Kapazitäten aufgestockt. „Wir haben rund 50 Mitarbeiter für die Nachverfolgung geschult. Bei Bedarf können wir das auch noch einmal erhöhen“, sagt Müller. Mit Volkswagen ist ein gutes Kontaktpersonen-Management abgestimmt, um kurzfristig Infektionsketten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

Rund 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. 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 Se-**



dran 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. Se-dran 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 Maschinenbau-

Ingenieurs 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

Volkswagen 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 Bewerbungen 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 Bewerbungsverfahren 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

Mitten 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, ver-rät 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, wettbewerbsüberle-

genes, 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



Auch 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 verwarnet. 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

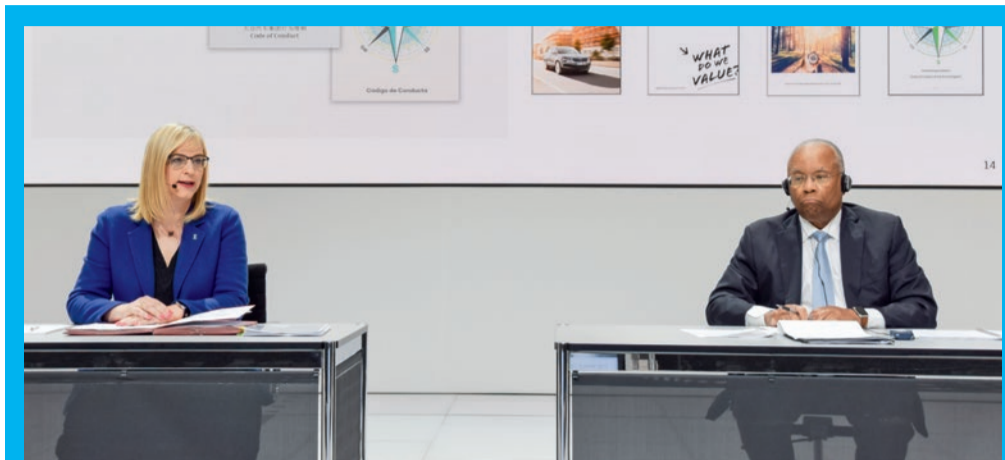
unser Ziel zu erreichen, sicherere und intelligentere emissionsfreie Fahrzeuge für heutige Kunden und für kommende Generationen zu schaffen.“

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 CO₂-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 CO₂-neutralen Produktion von Elektrofahrzeugen ist dies ein weiteres Element, um beispielsweise Fahrzeuge der Volkswagen ID.-Familie ohne CO₂-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 CO₂ ein. Volkswagen legt jetzt noch eine Schippe drauf: absolut grüne Transporte ohne CO₂-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 Dieselkrise 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; CO₂-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

Herbert Diess: ID.3¹ 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

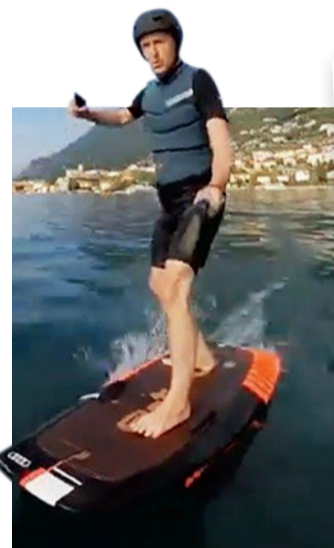
Experience. Dabei lobte er nicht nur durchgehend, sondern kritisierte auch Kleinigkeiten. Ein Beispiel: Die Ladestationen werden auf dem Navi zu ungenau angezeigt, rund 200 Meter Differenz. Das müsse komfortabler für den Kunden werden.

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.“

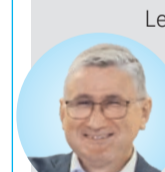
Bernd Osterloh: „Die Zusammenarbeit mit terre des hommes ist

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.

¹ ID.3 Pro Performance, 150 kW/Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 16,9-15,4 (WLTP); 15,4-14,5 (NEFZ); CO₂-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); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Eine E-Fahrt, die ist lustig: So viel Spaß macht der neue ID.3¹

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

Ich sitze gut. Die Mittelkonsole, die keine Verbindung mit dem Armaturenbrett hat, bietet viel Platz. Schlüssel, Handy, Müsliriegel, eine Flasche Wasser. Alles ist schnell verstaut. Und: Platz wäre noch für eine zweite Garnitur. Besonderes Highlight, im wahrsten Wortsinne: das große Panoramadach mit mehr als einem Quadratmeter Fläche. Wem hier kein Licht aufgeht, der ist selbst schuld. Clever: Mit einer Jalousie lässt sich die Glasfläche verschließen. Und natürlich funktioniert das auch mit einem kleinen Wisch – mit einem Finger.

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. Gefahrenre 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.



Selfie unter CEOs: Herbert Diess und Elon Musk

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!



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

W Weil 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 CO₂.

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 CO₂-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.



Das Elektroauto überholt Sie? Nicht wenn Sie das WBT absolvieren! **alle Mitarbeiter**

- Modul 1: Was ist E-Mobilität? **Lernzeit: 8 Minuten**
- Modul 2: Wie wird ein E-Auto angetrieben? **Lernzeit: 8 Minuten**
- Modul 3: Wie wird ein E-Auto geladen? **Lernzeit: 8 Minuten**
- Modul 4: Wie wird ein E-Auto gewartet? **Lernzeit: 8 Minuten**
- Modul 5: Wie wird ein E-Auto repariert? **Lernzeit: 8 Minuten**
- Modul 6: Wie wird ein E-Auto gewartet? **Lernzeit: 8 Minuten**
- Modul 7: Wie wird ein E-Auto gewartet? **Lernzeit: 8 Minuten**

Buchungs-ID: ID52007469



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.3¹ 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 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.

¹ ID.3 Pro Performance, 150 kW/Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 16,9–15,4 (WLTP); 15,4–14,5 (NEFZ); CO₂-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); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Nachhaltigkeitsbeirat: Volkswagen verlängert Zusammenarbeit

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

Volkswagen 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 CO₂-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 CO₂-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

Welche 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 gesamtgesellschaftlich: 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.3¹, 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).

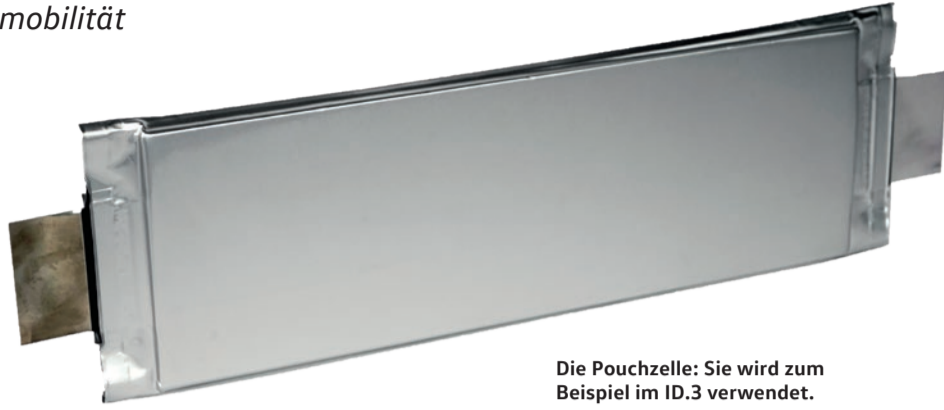
Je nach Hersteller sind jedoch die verwendeten Zellfor-

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

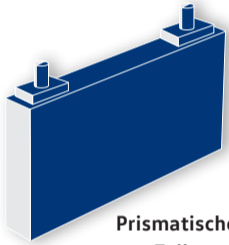
Konzernweit wird Know-how und Kompetenz zur Lithium-Ionen-Technologie im Center of Excellence Batteriezelle (CoE) am Komponenten Standort Salzgitter gebündelt: Entwicklung, Erprobung, Pilotfertigung und Qualitätssicherung der Batteriezelle finden dort statt. So kann der Konzern bei der



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.



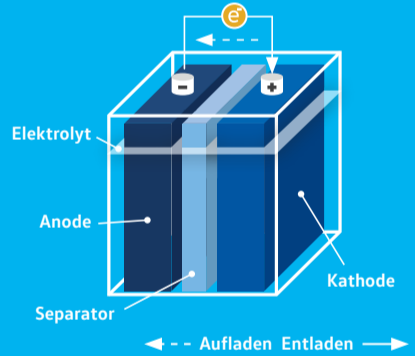
Starke Leistung: Die Kollegen aus Polkowice und Salzgitter erreichen 100 Prozent beim Qualitätszertifizierungsaudit.

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.

Weitere Informationen

Die ganze 360° Ausgabe der Komponente finden Sie unter: <https://bit.ly/31We6XT>





Vier rein elektrische SUV-Modelle für den chinesischen Markt angekündigt

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

Bis 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 CO₂-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
- Kostenfreie Mitarbeiter-Hotline: **0800 3300 34531**
- Persönliche Beratung in allen Telekom Shops vor Ort:
www.telekom.de/terminvereinbarung
- E-Mail: 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.

Official Licensed Product



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.“



CO₂ unter die Erde

Anlage auf Island filtert CO₂ aus der Luft

Audi speichert zusammen mit dem Schweizer Start-up Climeworks CO₂ unter der Erde. Auf Island entsteht die weltweit größte Direct Air Capture and Storage-Anlage zur Versteinigung von atmosphärischem CO₂. Im Jahr wird die Anlage 4.000 Tonnen CO₂ 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 CO₂-Kollektor, in dessen Innerem sich ein spezielles Filtermaterial befindet, das das in der Luft enthaltene CO₂ bindet. Ist dieser Filter mit CO₂ gesättigt, wird er auf 100 Grad Celsius erhitzt. Die CO₂-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 CO₂-Moleküle mit dem Basaltgestein und wandeln sich über Jahre zu Carbonaten. So wird das CO₂ dauerhaft unterirdisch eingelagert.



Anlage auf Island: Audi speichert CO₂ 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 Montage- linie 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 Erfolgssportler 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.¹

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 %²
- 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



Telefon

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



Online

www.vwfs.de/ratenkredit-konzern



Dies ist ein Angebot der Volkswagen Bank GmbH.

¹Repräsentatives 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.

² Zinssatz ist bonitäts- und laufzeitabhängig. Stand: September 2020

Der ID.4¹: das zweite Modell auf Basis des Modularen E-Antriebs-Baukastens, kurz MEB.



Die E-Familie wächst: Jetzt kommt der ID.4

Erstes reines Elektro-SUV der Marke geht in Zwickau in Serie

Die E-Offensive des Unternehmens nimmt weiter Fahrt auf: „Mit dem ID.4 erweitert Volkswagen sein Angebot um ein vollelektrisches Fahrzeug im weltweit größten Wachstumssegment, der Klasse der kompakten SUV“, sagt Ralf

Brandstätter, CEO der Marke Volkswagen. „Nach dem ID.3² ist es bereits das zweite Modell auf Basis des Modularen E-Antriebs-Baukastens (MEB). Das Auto wird zukünftig in Europa, in China und später auch in den USA gebaut und verkauft. So skalieren wir die MEB-Plattform

rund um die Welt und schaffen die wirtschaftliche Basis für den Erfolg unserer ID. Familie.“

E-Mobilitäts-Vorstand Thomas Ulbrich: „Wir liegen im Transformationsprozess der Marke Volkswagen in Richtung E-Mobilität voll im Zeitplan. Nach dem ID.3 folgt nun der ID.4. Der erfolgreiche Start der Serienproduktion des ID.4 ist mit Blick auf die großen gesellschaftlichen Herausforderungen in den vergangenen Monaten eine außergewöhnliche Leistung, mein Lob und Dank gehen deshalb vor allem an die Mannschaft von Volkswagen in Sachsen und alle Mitglieder des ID. Teams. Wo noch

vor kurzem Verbrenner gebaut wurden, läuft jetzt bereits das zweite Modell der ID. Familie vom Band.“

Zwickau spielt für den Systemwechsel in Richtung E-Mobilität eine Schlüsselrolle: Erstmals wird eine große Autofabrik mit Investitionen von rund 1,2 Milliarden Euro komplett auf die Elektromobilität umgerüstet. Alle Umbauten werden plangemäß noch dieses Jahr abgeschlossen. Im ersten vollelektrischen Produktionsjahr 2021 werden dann auf Basis des Modularen E-Antriebs-Baukastens (MEB) rund 300.000 E-Autos in Zwickau vom Band laufen.



Ralf Brandstätter, CEO Marke Volkswagen



Thomas Ulbrich, E-Mobilitäts-Vorstand



Mit eleganter Ambientebeleuchtung: Blick auf das Interieur des ID.4.

Hintergrund: Das Design des ID.4

Gutes Design ist immer funktional – bei einem Elektroauto spielt der Luftwiderstand eine Hauptrolle für die Reichweite. „Die elektrische Designrevolution beim ID.4 bedeutet auch, dass wir die aerodynamischen Belange sehr stark berücksichtigt haben“, erklärt Klaus Zyciora, Leiter Konzern-Design, der das Auto in seiner früheren Tätigkeit als Leiter des Designs der Marke Volkswagen gemeinsam mit seinem Team entworfen hat. Der ID.4 erzielt einen exzellenten cw-Wert von 0,28. Der wichtigste Fak-

tor dafür ist die fließende Grundform von Karosserie und Fahrgastzelle, die nach hinten stark eingezogen ist. Dazu kommen viele Details, die akkurat ausgeführt sind. Beispielsweise sorgen die Körper der Heckleuchten gemeinsam mit dem großen Dachkantenspoiler dafür, dass die Strömung sauber abreißt.

Auf den Markt kommen soll das neue SUV zunächst mit Heckantrieb; folgen wird zudem ein elektrischer Allradantrieb.

Und das Interieur? Fahrer und Passagiere steigen durch große Türausschnitte ein und sitzen hoch, auf der Rückbank gibt es so viel Platz wie in einem konventionellen SUV der nächstgrößeren Klasse. Auch reichlich Gepäck kann leicht verstaut werden – bereits mit aufrecht stehenden Fondlehnen bietet der Kofferraum 543 Liter Volumen.

Die Instrumententafel scheint zu schweben – sie hat keine Verbindung zur Mittelkonsole, die als eigenes Bauteil ausgeführt ist. Bei Dunkelheit setzt die Ambientebeleuchtung, die sich in 30

Farben einstellen lässt, im Innenraum prägnante Akzente.

Ein neuartiges Feature, das alle ID. Modelle erhalten, ist das ID. Light – ein Lichtband unter der Windschutzscheibe. Es unterstützt den Fahrer in vielen Situationen mit farbigen Lichteffekten, die intuitiv erfassbar sind. So begleitet das ID. Light den Fahrer beim Einsteigen, indem es die Fahrbereitschaft sowie das Entriegeln und Verriegeln des Autos signalisiert. Es hebt Hinweise von Assistenz- und Navigationssystemen hervor und kündigt Bremsaufforderungen sowie eingehende Telefonanrufe an. In Verbindung mit dem Navigationssystem hilft das ID. Light entspannt durch den Verkehr zu kommen: Blinkend empfiehlt es die Spur zu wechseln und kann den Fahrer warnen, falls sich sein ID.4 auf der falschen Spur befindet.



Klaus Zyciora, Leiter Volkswagen Konzern-Design

Die vorderen Sitze im ID.4 sind sportlich und komfortabel zugleich. Beim Editionsmodell ID.4 1st Max¹, das zum Marktstart in Deutschland debütiert, tragen sie das Gütesiegel der Aktion Gesunder Rücken (AGR). Sie lassen sich vielseitig elektrisch einstellen, in ihre pneumatischen Lendenwirbelstützen ist eine Massagefunktion integriert. Die Materialien unterstreichen den Charakter der Wohlfühl-Lounge. Bei den beiden künftigen ID.4 Editionsmodellen sind die Sitzbezüge tiefrei. Sie bestehen aus einer Kombination von Kunstleder und ArtVelours – einem Mikrofasermaterial, das zu etwa 20 Prozent aus recycelten PET-Flaschen hergestellt wird.



„Eine neue Dimension der E-Mobilität – der ID.4 ist das zweite Serien-E-Fahrzeug in unserem Werk und setzt neue Zeichen. Er ist das erste vollelektrische SUV des Konzerns und kommt aus Sachsen.“

Demi Grimm, Mitarbeiterin in der Fahrzeugendmontage am Standort Zwickau



„Hohe Sitzposition und ein unschlagbares Raumangebot – Freiheit pur. Der ID.4 wird viele SUV-Fahrer überzeugen – mich hat er schon begeistert.“

Christian Riemer, Mitarbeiter in der Fahrzeugendmontage am Standort Zwickau

Namen & Nachrichten

Personelle Veränderungen in den Baureihen Small (G1) und e-Mobility (G4): Michael Bäcker, bisher Leiter Baureihe e-Mobility (G4), ist im August als Leiter Einkauf zu Volkswagen China Investment gewechselt. Auf ihn folgte Andreas Krüger, bisher Leiter Baureihe Small (G1). Neue Leiterin G1 ist Martina Biene, bisher Chefin der Marke Volkswagen in Südafrika.



Andreas Krügers

Laufbahn begann 1991 bei Volkswagen in Wolfsburg. Nach verantwortlichen Funktionen in Changchun (China), Curitiba (Brasilien), Emden und Mosel wurde er 2008 Leiter Produktlinie Small, danach Leiter Planung Karosseriebau. 2012 wurde Krüger Chef des Vorseriencenters. Seit 2017 leitete er die Baureihe Small.



Martina Biene begann

ihre Karriere 2001 bei Volkswagen im Vertrieb Deutschland. Ab 2006 verantwortete sie als Bezirksleiterin die Märkte Belgien und Luxemburg. 2008 baute sie das nationale Produktmarketing auf. Später leitete sie das internationale Produktmarketing. Ab 2018 war sie Head of Volkswagen Passenger Car Brand Südafrika.



Michael Bäcker

startete 1991 seine Karriere in der Fabrik- und Infrastrukturplanung. International verantwortliche Funktionen übernahm er bei Volkswagen do Brasil und der Volkswagen Group China. Ab 2012 verantwortete Bäcker die Konzernbeschaffung Exterieur und ab 2018 die Beschaffung Connectivity/e-Mobility, bevor er 2019 die Verantwortung für G4 übernahm.



Jozef Kabaň leitet seit

Juli das Volkswagen Design. Er folgte auf Klaus Zyciora (geb. Bischoff), der die Verantwortung für das Konzern-Design übernahm. Kabaň begann seine Berufslaufbahn 1993 im Exterieur-Design bei Volkswagen. 2003 wechselte er zu Audi, wo er ab 2006 das Exterieur-Design leitete. Von 2008 bis 2017 verantwortete Kabaň das Design der Marke Skoda. 2017 wechselte er zu BMW, 2019 als Leiter Design zu Rolls-Royce.



Danny Auerswald

ist seit August Standortleiter in Dresden. Zuvor leitete er das Werk in Malaysia. Der bisherige Standortleiter



Lars Dittert hat den

vierten Standort von Volkswagen Sachsen in St. Egidien übernommen. Auerswald startete 2013 nach fünf Jahren bei der Unternehmensberatung Volkswagen Consulting seine Laufbahn bei Volkswagen. Im August 2016 wurde er Werkleiter in Malaysia.

¹ ID.4 Das Fahrzeug ist eine seriennahe Studie | ² ID.3 Pro Performance, 150 kW/Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 16,9–15,4 (WLTP); 15,4–14,5 (NEFZ); CO₂-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); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

3 Fragen



Murat Aksel (48), seit Juli Beschaffungsvorstand Marke Volkswagen

„Neue Fähigkeiten entwickeln“

1 Herr Aksel, Sie sind seit fast 100 Tagen im Amt. Wie ist Ihr Eindruck von Aufgabe und Mannschaft? In der Branche sagt man, dass die Volkswagen Beschaffung in der Champions League spielt, also mit das Beste ist, was es gibt. Das kann ich jetzt absolut bestätigen. Ich bin auf ein professionelles und wirksames Team getroffen. Aufgabe und Verantwortung sind riesig: die Zukunft von Volkswagen mitzugestalten. Immerhin kontrollieren wir als Beschaffung 70 Prozent der Kosten, die bei der Produktion eines Fahrzeugs entstehen.

2 Was werden Sie als Nächstes in Ihrem Ressort verändern?

Die Dekade, die hinter uns liegt, war geprägt von Wachstum, sowohl bei den Produkten als auch bei den Märkten. Das Wachstum wird in der kommenden Dekade abflachen, es gibt viele neue Einflüsse auf den Märkten. Denken Sie etwa an Computerhersteller, die auf einmal Autos bauen. Wir haben plötzlich Wettbewerber, die vorher keine waren. Wir sind zudem gerade mitten im Wandel der Antriebstechnologie. Mit unseren Werkzeugen sind wir Profis für das, was hinter uns liegt. Nun haben wir es auf einmal mit Batterien und neuer, komplexer Software zu tun. Jetzt gilt es, neue Werkzeuge und Fähigkeiten zu entwickeln, damit wir unsere Wirksamkeit nicht verlieren.

3 Wie wollen Sie die Mannschaft auf diesem Weg mitnehmen?

Im Umgang mit meinem Team ist mir Nähe ganz wichtig. Das mit der räumlichen Nähe ist gerade natürlich etwas schwieriger. Mit Nähe im übertragenen Sinne meine ich auch Verbundenheit. Ich warte nicht, bis jemand zu mir kommt. Ich spreche die Mitarbeiter aktiv an, frage sie, wofür sie brennen, welche Ziele sie verfolgen wollen, wo sie Unterstützung von mir benötigen. Ich bin mit meinem Büro extra umgezogen – dahin, wo meine Mitarbeiter auch arbeiten. Ich will mittendrin sein. Das ist mir wichtig. Wir sind ein Team. Für die neuen Technologien muss ich niemanden mehr groß begeistern. Mein Eindruck ist: Das Team hat Lust darauf, die Begeisterung ist schon da. Wir haben zum Beispiel gerade eine Einheit gebildet, die sich mit allen Vorgängen rund um das Thema Batterie beschäftigt. Wir sind bereit.

Neue Nachwuchskräfte haben bei Volkswagen begonnen

Start in die duale Ausbildung und ins duale Studium: 271 Frauen und 879 Männer sind neu an Bord



Allein in Wolfsburg haben 514 Talente begonnen: Wegen der Corona-Krise wurden sie in diesem Jahr nur in kleinen Gruppen begrüßt.

Bei Volkswagen haben auch in diesem Jahr wieder 1.400 Talente ihre Karriere begonnen. Seit Anfang September sind 1.150 Auszubildende beziehungsweise Studierende neu an Bord. Die 271 Frauen und 879 Männer beginnen ihre Ausbildung in fünf kaufmännischen sowie 25 technischen Berufen oder absolvieren einen von 20 dualen Studiengängen.

Im Ausbildungsjahr 2020 bietet Volkswagen zudem 200 Junior-Softwareentwickler in der Fakultät 73 ein IT-Qualifizierungsprogramm. Dazu kommen 50 Personen, die nach erfolgreicher Ausbildung bei Volkswagen eine Studienförderung erhalten.

Technische Berufe stehen an erster Stelle

Der Großteil der jetzigen Berufsneulinge startet eine duale Ausbildung. Dabei gibt es bei den technischen

Berufen die meisten Berufsanfänger in der Gruppe der Fachinformatiker, Elektroniker für Automatisierungstechnik und Elektroniker für Informations- und Systemtechnik (339). Danach folgen die Kraftfahrzeugmechatroniker, überwiegend für System- und Hochvolttechnik, (125) sowie die Mechatroniker (110).

Bei den kaufmännischen Berufen sind die Industriekaufleute (33) die zahlenstärkste Gruppe. Bei den dualen Studiengängen sind Informatik, Ingenieurinformatik und Kraftfahrzeuginformatik die meistgewählten Fachrichtungen (50).

Der Frauenanteil liegt bei etwa einem Viertel dieser Einsteiger. Und so teilen sich die neuen Auszubildenden und Studierenden der Marke Volkswagen auf die Standorte auf: Wolfsburg 514, Hannover 172, Emden 99. Die Standorte der Konzernkomponente: Braunschweig 94, Salzgitter 91 sowie Kassel 180.

Welche Auswirkungen hat Corona auf die Ausbildung?



„Ein Regelbetrieb in den Trainingszentren ist momentan noch nicht möglich. Daher haben wir für jede Berufsgruppe und jeden Jahrgang individuelle Pläne entwickelt. Die Gruppen werden in kleinere Einheiten aufgeteilt, sie fangen teilweise zu unterschiedlichen Uhrzeiten an. Es gibt weiterhin durch Ausbilder begleitete Homeoffice-Tage. Ich bin überzeugt, dass wir gute Ideen umgesetzt haben und vor allem die Auszubildenden und dual Studierenden bislang sehr diszipliniert durch diese Krise gegangen sind. Dafür ein Dank an alle Beteiligten.“

Christoph Görtz, Leiter der Berufsausbildung in Wolfsburg

„Wir befinden uns in einer Ausnahmesituation. Für unsere Auszubildenden ist das natürlich schade. Gerade der neue Jahrgang wird sich vielleicht nicht so schnell an das Unternehmen binden können, wie das in den Jahren zuvor möglich gewesen ist. Da bitten wir um Verständnis. Gut finde ich, dass wir uns konkret anschauen, wer gerade welche Unterstützung benötigt. Unsere neuen Auszubildenden sollten natürlich nicht direkt ins Homeoffice geschickt werden, denn sie müssen ja erst einmal bei Volkswagen ankommen. Älteren Jahrgängen kann man aber zutrauen, dass sie ihren Ausbildungsstoff an manchen Tagen auch von zuhause aus meistern.“



Gerardo Scarpino, Betriebsratskoordinator

Schritt für Schritt erklärt: So lädt man ein E-Fahrzeug

Eine Anleitung in Bildern am Beispiel des ID.3¹

1 Die Ladekarte an das blaue Symbol unterhalb des Displays der Ladesäule halten.

2 Auf dem Display der Ladesäule erscheint „Stecker einstecken“.

3 Sobald das grüne Licht an der Anschlussstelle der Ladesäule leuchtet, den kleineren der beiden Stecker dort anschließen.

4 Jetzt das Fahrzeug mit dem großen Ladestecker verbinden.

5 Zum Beenden des Ladens die Karte erneut an die Ladesäule halten.

6 Sobald auf dem Display der Ladesäule „Laden beendet“ erscheint, Stecker entfernen.

7 Zuletzt den großen Ladestecker aus dem E-Auto ziehen.

„We Charge“: 150.000 Ladepunkte europaweit mit einer Karte
Neben der „Charge & Fuel“-Karte können Kunden auch die neue „We Charge“-Karte von Volkswagen nutzen. Europaweit kann man mit dieser Ladekarte auf über 150.000 Ladepunkte zugreifen. „We Charge“ ist in die We Connect ID. App integriert. Die Kunden erhalten die Karte bei der Auslieferung ihres ID.3 oder bestellen sie über die App.

Hat das Laden ausprobiert: Jesko Giessen (Interne Kommunikation).

Viele neue Ladepunkte: Volkswagen geht voran
Bis 2025 wird die Marke Volkswagen zusammen mit ihren Händlern 11.000 Ladesäulen installieren. Sie entstehen an den Volkswagen Standorten und bei den rund 3.000 Volkswagen Händlern in allen größeren Städten. Ein Großteil davon wird öffentlich zugänglich sein.

¹ ID.3 Pro Performance, 150 kW/Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 16,9–15,4 (WLTP); 15,4–14,5 (NEFZ); CO₂-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); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Anlaufprofis lernen voneinander: Programm startet mit Boris Filo aus Bratislava

Für drei Jahre nach Wolfsburg entsendet – Wissenstransfer mit der ganzen Mannschaft

Rund drei Jahre ist der Anlaufmanager Boris Filo, der vom slowakischen Mehrmarkenstandort Bratislava entsendet wurde, im Zentralen Anlaufmanagement (PMA) in Wolfsburg. Mit seiner Hilfe wird der reibungslose Produktionsanlauf eines zukünftigen Volkswagen Produktes sichergestellt.

Filo ist seit zehn Jahren im Konzern und kennt sich im Anlaufgeschäft aus. In seiner Heimat hat er diverse Anläufe betreut.

Die wichtigsten Eigenschaften eines Anlaufmanagers sind für Filo klar: „Er ist Polizist und Feuerwehrmann des Projektes zugleich. Flexibel und schnell zu reagieren, ist immens wichtig in meinem Job.“

Im Rahmen der neuen Vorgehensweise kommen die

Anlaufmanager aus den internationalen Werken und der Zentrale zusammen, um von den gegenseitigen Erfahrungen zu profitieren.

Innerhalb der Zentrale lernt Filo die Anlaufprojekte bereits in der frühen Phase kennen. Das ist komplett neu.

Der Auftakt ist in vollem Gange. Rund ein Jahr vor dem Produktionsstart kehrt er in das Werk zurück und verantwortet das operative Anlaufgeschäft. Das gesammelte Know-how aus der Zentrale implementiert er direkt in das Projekt. Es werden weitere Anlaufmanager aus der ganzen Welt erwartet, die dann für rund zwei Jahre in der Zentrale bleiben.

Filo wird durch das frühzeitige Vernetzen mit der weltweiten Anlaufmanager-Community und den Zugang zu Erfahrungen und Best-Copy-Ansätzen aus anderen Projekten unterstützt. So kann er in seinem Projekt effizient und effektiv handeln.

Gleichzeitig ermöglicht die Einbeziehung der Werke in der frühen Phase des Produktentstehungsprozesses, dass die Erfahrungswerte und Anforderungen der Werke und der Produktion früh einfließen. So wird die Umsetzung ab Launch-Freigabe im Werk sichergestellt. „Das bringt klare Vorteile für alle Beteiligten und für das neue



Produktion des ID.3¹: Zwei Mitarbeiter bei Volkswagen in Zwickau verbauen gerade den Scheinwerfer. Beim reibungslosen Anlauf kommt es auf jedes Detail an.

Produkt an sich“, betont Filo.

Das neue Vorgehen schafft eine engere Verbindung zwischen den

Werken und der Zentrale. Gemeinsam entwickeln sie Prozesse weiter und steigern die Anlaufexzellenz.



Anlaufmanagement: Das ist neu

Mit der Neuausrichtung der Zentralbereiche der Produktion Mitte 2019 gewinnt das Anlaufmanagement an Bedeutung. Dafür wurde im Projekt- und Anlaufmanagement (PM) das Zentrale Anlaufmanagement (PMA) aufgebaut. Hier erfolgt die Koordination von Wissen und Informationen aus aller Welt sowie deren Transfer.

Ein weiterer Baustein zur Optimierung der Anläufe ist die frühzeitige Nominierung des Anlaufmanagers eines Werkes.

Die Prozesse und Standards des Anlaufgeschäftes werden auf Basis der Erfahrungswerte der Werke gestaltet und in zentrale Gremien eingebracht sowie weiterentwickelt. Davon profitieren alle Bereiche.



Jetzt in Wolfsburg: Boris Filo aus Bratislava.

Gemeinsam auf dem Weg zur CO₂-Neutralität

Produktion Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge verstärken die Zusammenarbeit

Die Produktionsbereiche der Marken Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge (VWN) verstärken die Zusammenarbeit in Sachen Umwelt.

Seit knapp einem Jahr verfolgt die Produktion einen neuen Ansatz, um die Auswirkungen der Fabriken auf die Umwelt zu minimieren. Eine klimaneutrale Produktion ist ein zentraler Teil der Umweltstrategie von Volkswagen. Und ein wesentlicher Aspekt des Umweltprogramms Zero Impact Factory, das die bisherige Strategie Think Blue. Factory. ersetzt.

Mit Think Blue. Factory. ist es den Produktionsbereichen 2018 gelungen, die Umweltbelastungen pro produziertem Fahrzeug um ein Viertel gegenüber 2010 zu reduzieren. Nun geht es weiter. Auch bei Zero Impact Factory arbeiten Volkswagen Pkw und VWN verstärkt zusammen und setzen dabei erneut auf die Synergien zwischen den beiden Marken. Das neue Programm ist deutlich komplexer als sein Vorgänger. Neben Ressourceneinsatz und Emissionen zählen auch neue Themen wie Biodiversität, CO₂-arme Geschäftsfahrzeuge und das ökologisch vorbildliche Handeln jedes Einzelnen zu den Zielen von Zero Impact Factory.

Weitere Informationen

Mehr Informationen zur Umweltstrategie der Produktion gibt es im Net.



Christian Vollmer, Vorstand für Produktion und Logistik Volkswagen Pkw



Josef Baumert, Vorstand für Produktion und Logistik VWN

„Wir setzen auf der soliden Basis auf, die wir gemeinsam aufgebaut haben, erweitern die Zielsetzungen und verfolgen sie weiter gemeinsam. Das neue Ziel heißt: eine CO₂-neutrale Produktion. Dabei fokussieren wir künftig noch intensiver die Kennzahlen mit den am Standort größten Umweltauswirkungen.“

„Mit der ThinkBlue.Factory. haben wir uns für 2025 bereits das Ziel gesetzt, unsere Umweltbelastung um die Hälfte zu reduzieren. Aber auch nach der Erreichung dieses Ziels geht es weiter. So haben wir mit der Zero Impact Factory die Vision einer Fabrik ohne jegliche negativen Umweltauswirkungen definiert. Dieses Ziel können wir nur gemeinsam erreichen.“

3 Fragen



Christian Vollmer, seit August Produktionsvorstand der Marke Volkswagen

„Möchte
„Wir statt ich“
vorleben“

1 Wie waren die ersten Wochen bei VW?

Im Grunde lässt sich das ganz einfach erzählen: Ich habe die vergangenen Tage und Wochen vor allem dazu genutzt, die Produktionsmannschaft besser kennenzulernen. Neben den ersten Runden mit meinen Direktberichtenden habe ich auch die Chance ergriffen, die ersten Produktionsstandorte zu besuchen, um dabei in vielen Gesprächen mit unterschiedlichsten Produktionsmitarbeitern zu erfahren, wo wir in der Produktion heute stehen. Dabei habe ich festgestellt, dass ich ein hoch motiviertes Team habe, das in den letzten Jahren viel geleistet hat.

2 Welche Pläne haben Sie mit der Marke?

In der Volkswagen Produktion passieren im Moment viele spannende Dinge. Die Digitalisierung schreitet vielerorts schnell voran, neue Fahrzeuganläufe sind geplant und es gibt viele Herausforderungen rund um Produktivität und Effizienz. Wir als Produzenten werden einen großen Beitrag dazu leisten, die Marke Volkswagen auf ein erfolgreiches Jahr 2021 vorzubereiten. Grundsätzlich möchte ich vieles fortführen, aber auch an einzelnen Stellen gemeinsam mit dem Team neu bewerten. Dazu gehört beispielsweise das wichtige Thema Anlauf, auf das wir künftig noch größeres Augenmerk legen werden.

3 Wie würden Sie Ihren Führungsstil bezeichnen?

Ich treffe hier auf eine sehr erfahrene und professionelle Mannschaft, die sehr gut eingespielt ist, die schon viele Herausforderungen gemeistert hat und die sich in der Vergangenheit bereits mit guten Ergebnissen für die harte Arbeit belohnt hat. Auf diesem Fundament möchte ich gemeinsam mit dem Team aufbauen. Und dabei die Teamarbeit und das „Wir statt ich“ vorleben.



Mehr Platz: Der neue Golf Variant

Weltpremiere: Der Kombi ist länger als sein Vorgänger, die Beinfreiheit im Fond wurde vergrößert und das Kofferraumvolumen erhöht

Der neue Golf Variant feiert Weltpremiere: Der kompakte Kombi präsentiert sich von nun an noch geräumiger, dynamischer und digitaler als je zuvor. Wegweisend sind das größere Raumangebot, die umfangreiche Serienausstattung und die neuen Antriebe mit Mildhybrid- und Twin-Dosing-Technologie. Parallel debütiert auch der neue Golf Alltrack als allradgetriebener Golf Variant mit SUV-Genen. Der Vorverkauf des Golf Variant hat in Deutschland begonnen, weitere europäische Länder folgen sukzessive. Die neue Variant Generation ist mit 4.633 mm ganze 66 mm länger als ihr Vorgänger. Der Radstand liegt nun bei 2.680 mm, ein Plus von 50 mm. Dieser Zuwachs an Länge ordnet die Proportionen neu und lässt das Fahrzeug gestreckter und flacher wirken.



Der neue Golf Variant: geräumiger, dynamischer und digitaler als je zuvor.



„Wir haben den Golf Variant in seiner neuesten Generation noch größer, digitaler und effizienter gemacht. Mit diesem Package werden wir im Segment der kompakten Kombis viele Kunden für dieses Auto begeistern.“

Ralf Brandstätter, Vorstandsvorsitzender Marke Volkswagen PKW

Kompaktsportler: Der Golf GTI⁵

Produktexperte Jürgen Pützschler spricht während Journalisten-Fahrveranstaltung über seine Highlights

Während des Werksurlaubs hatten Journalisten die Möglichkeit, den neuen Golf GTI in Wolfsburg zu testen. Produktexperten wie Jürgen Pützschler, verantwortlich für die Fahrdynamikentwicklung, sowie Profimotorsportler und Volkswagen Werkfahrer Benjamin Leuchter standen den Redakteuren bei Fragen Rede und Antwort.

Fast 45 Jahre nach der Weltpremiere des ersten Golf GTI 1976 steht auch die achte Generation des Kompaktsportwagens für sportliches Design. Der aktuelle GTI ist flacher, gestreckter und dynamischer als sein Vorgänger. Neu sind die beleuchtete Kühlergrillspanne, der offene Stoßfänger vorne, der GTI Diffusor hinten und das Multifunktions-Touch-Sportlenkrad.

Der GTI ist aber auch ein Synonym für Fahrdynamik. Pützschler: „Der neue Golf GTI ist deutlich agiler im unteren Geschwindigkeitsbereich. Im Hochgeschwindigkeitsbereich haben wir die Stabilität und Lenkpräzision erhöht, Untersteuern wird in allen

Bereichen abgestellt. Verantwortlich dafür ist der neue Fahrdynamikmanager – ein überordnetes Regelsystem, das DCC und XDS nun als Fahrwerk-Komponenten vernetzt.“

Das Fahrwerk ist laut dem Entwickler noch sportlicher abgestimmt als im konventionellen Golf: „Die fahrdynamische Fahrwerk-Abstimmung sowie die Kombination aus Rädern und den neu für den GTI entwickelten 19-Zoll-Reifen sorgen außerdem für deutlich mehr Grip in Kurven. Die verbesserte Vorderachssperre bringt mehr Traktion und Fahrspaß. Durch sie verschiebt sich der Antrieb auf das jeweils kurvenäußere Rad.“ Ein weiteres Highlight: die Fahrprofil-Auswahl. „Sie ermöglicht zwei verschiedene Charaktere in einem Fahrzeug: einerseits superkomfor-



table, andererseits supersportlich“, sagt Pützschler.

Angetrieben wird der Kompaktsportler von einem 180 kW (245 PS) starken 2,0-Liter-TSI-Aggregat. Das Experten Fazit: „Der Motor liefert sowohl mit dem optionalen 7-Gang-DSG-Getriebe als auch mit

dem manuellen 6-Gang-Getriebe eine herausragende Kombination aus Längs- und Querdynamik. Einfach ausgedrückt: Der neue Golf GTI ist insgesamt ein herausragendes Auto.“



Benjamin Leuchter, Profimotorsportler und Volkswagen Werkfahrer

„Der neue Golf GTI geht noch mehr auf die Bedürfnisse des Fahrers ein. Er macht, was man verlangt – noch besser und direkter als sein Vorgänger. Das Gesamtpaket stimmt. Dank der perfektionierten Motor-Getriebe-Kombinationen in Verbindung mit dem Fahrwerk ist das Auto absolut rennstreckentauglich. Gleichzeitig ist der GTI hervorragend für das komfortable Fahren im Alltag geeignet.“



Digitales Cockpit: Jürgen Pützschler im neuen Golf GTI.

Neue Golf Hybridmodelle: Karlheinz Hell im Interview

Leiter der Baureihe Compact spricht über die fünf Versionen

In der Autostadt in Wolfsburg fand eine internationale Journalisten-Fahrveranstaltung statt. Automobilredakteure erhielten dort die Möglichkeit, die neuen Golf Hybridmodelle zu testen. Experten von Volkswagen standen ihnen vor Ort Rede und Antwort. 360° sprach mit Karlheinz Hell, Leiter der Baureihe Compact und verantwortlich für den Golf.

Der neue Golf wird in fünf Hybridversionen verfügbar sein: Welche sind das und wie unterscheiden sie sich?

Mit den Hybridmodellen des neuen Golf decken wir die gesamte Bandbreite der Kundenbedürfnisse ab – angefangen mit dem neuen Mildhybrid eTSI, der noch in diesem Jahr mit drei verschiedenen Motorisierungen verfügbar sein wird. Das aktuelle Angebot umfasst derzeit den 1.0 eTSI mit 81 kW (110 PS) und den 1.5 eTSI mit 110 kW (150 PS). Nur einige Wochen später wird das Angebot durch den 1.5 eTSI mit 96 kW (130 PS) komplettiert. Neu im Angebot ist zudem der Golf eHybrid, ein komfortorientierter Plug-in-Hybrid mit einer Systemleistung von 150 kW (204 PS). Für die sportlichen Fahrer bieten wir wie schon in der siebten Golf Generation einen GTE an. Mit einer Systemleistung von 180 kW



Vor den Autotürmen in Wolfsburg: Karlheinz Hell mit Hybridmodellen des neuen Golf.

(245 PS) ist er leistungsstärker und bietet gleichzeitig eine noch höhere Reichweite als sein Vorgänger.

Warum bietet Volkswagen so viele elektrifizierte Golf Versionen an – aber keinen e-Golf mehr?

Die Nachfrage unserer Kunden nach Hybridfahrzeugen steigt, zum Beispiel beim Passat. Viele Menschen schätzen die Vorteile unserer konventionellen Antriebe. Gleichzeitig sind sie neugierig auf die Elektromobilität und

möchten einen Beitrag zur Emissionsreduzierung leisten. Diesem Bedarf entsprechend antworten wir beim Golf mit einem breiten Angebot an Hybriden. Damit bauen wir bildlich gesprochen die Brücke hin zu unseren vollelektrischen Fahrzeugen wie dem ID.3¹. Er bietet mit der neuen MEB-Plattform beste Voraussetzungen für vollelektrisches Fahren.

Wie funktioniert der Mildhybrid eTSI? Beim Golf eTSI unterstützt ein

Riemenstartergenerator, der als E-Motor fungiert, das TSI Aggregat. Das bietet zwei Vorteile: Beim Anfahren oder Beschleunigen unterstützt der Riemenstartergenerator den Verbrennungsmotor und sorgt für einen kraftvollen Antritt und ein spritziges Fahrgefühl. Außerdem ermöglicht diese Technologie das sogenannte Segeln. Hier wird im Schubtrieb das TSI-Aggregat nicht nur abgekoppelt, sondern sogar ganz abgeschaltet. Dadurch wird der Verbrauch deutlich

verringert und der Fahrkomfort erhöht. Beim Bremsen wandelt der Generator die kinetische Energie um und lädt die zusätzliche 48-Volt-Batterie.

Wie unterscheiden sich Golf eHybrid und GTE?

Mit beiden Fahrzeugen sprechen wir unterschiedliche Zielgruppen an: Der neue Golf GTE ist der Sportliche. Er ist noch dynamischer als sein Vorgänger, verfügt über mehr Leistung und zeigt seine sportliche Ausrichtung auch optisch durch umfangreiche Details im Interieur und Exterieur. Der eHybrid ist der Komfortorientierte – die Designsprache ist dezenter. Bei beiden Fahrzeugen haben wir die elektrische Reichweite deutlich erhöht. Damit sind viele Fahrten komplett im E-Modus möglich. Die prädiktive Navigation hilft dabei, die geeignetste Strecke dafür zu finden.

Noch eine persönliche Frage: Für welches Produkt schlägt Ihr Herz am lautesten?

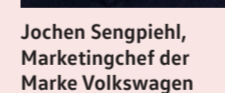
Natürlich haben jedes Fahrzeug und jeder Antrieb ganz individuelle Stärken und mir als Baureihenleiter ist jedes Modell ans Herz gewachsen. Meine Familie aber liebt den GTE. Meine Frau schätzt es, lokal emissionsfrei in der Stadt zu fahren, und ist von der Schubkraft der E-Maschine begeistert. Meine Tochter hat sich in den Look verliebt und nutzt intensiv das Infotainmentangebot.

Jochen Sengpiehl: So geht Werbung für den neuen Golf

Marketingchef gibt Einblicke in die Kampagne für den Wolfsburger Kompakten

Herr Sengpiehl, die Kampagne für den neuen Golf hat noch einmal Fahrt aufgenommen und ist jetzt in vielen Medien zu sehen. Wie fühlt sich das für Sie an?

Nach dem Wandel der Marke hin zu New Volkswagen und nach dem ID.3 ist es jetzt marketingseitig das dritte große Kapitel, das wir aufschlagen. Wir bevorzugen zwar keines unserer Produkte, aber natürlich ist es etwas ganz Besonderes, für den Golf eine Werbekampagne ins Leben zu rufen. Ich würde sogar so weit gehen und sagen, es ist für einen Marketingmenschen eine Ehre. Denn: Der Golf ist, neben dem ID.3, das DNA-Fahrzeug von Volkswagen. Er verkörpert all das, wofür wir stehen – was Volkswagen ausmacht. Er passt vom Studenten bis zum Chefarzt zu jedem. Mit dem Golf sind Sie immer gut unterwegs. Er ist ein treuer Begleiter, wie ein Freund in jeder Lebenslage.



Jochen Sengpiehl, Marketingchef der Marke Volkswagen

Ein bereits vorab veröffentlichtes Werbevideo sorgte wegen seiner fragwürdigen Inhalte für Aufsehen. Keine leichte Bürde für einen Neustart, oder? Wir haben dort einen Fehler gemacht

und die rassistischen Elemente dieses Videos im Gesamtkontext der Kampagne nicht wahrgenommen.

Das tut uns sehr leid. Was mich dabei besonders drückt, ist, dass besagtes Video Teil einer ganzen Serie von kurzen Clips ist, die genau das Gegenteil von dem zeigen wollen, was man nun hat herauslesen können: nämlich Vielfalt. Die Grundlage, auf der die ganze Kampagne aufgebaut ist, bilden Vielfalt, die Betonung von Andersartigkeit und Lebensfreude. Dazu gehört zum Beispiel auch, dass wir in einem Video ein homosexuelles Pärchen als Protagonisten zeigen.

Die Werbung für den Golf ist beinahe ebenso legendär und preisgekrönt wie das Auto selbst. Hemmt oder beflügelt das, mit so einem Maß gemessen zu werden?

Beim Golf sprechen wir immer von einer sogenannten Leadership-Kampagne. Wir positionieren also ein Produkt, das in seinem Segment an der Spitze steht. Natürlich ist das eine ganz besondere Herausforderung – die wir

aber gerne angenommen haben. Wenn man jedoch von der Idee geleitet ist, mit einer neuen Kampagne noch einen obendrauf setzen zu wollen, ist das der falsche Ansatz – und wird am Ende auch nicht zu einem guten Ergebnis führen. Viel wichtiger ist es, dem Wesen des Produkts nachzuspüren und darüber eine glaubwürdige Geschichte zu erzählen. Das ist uns beim neuen Golf gelungen. Wir haben uns

auf Lebensgefühl und Technologie konzentriert. Volkswagen ist bunt und divers. Volkswagen Kunden stehen mitten im Leben. Der Golf ist Partner der Menschen, in jeder Lebenslage. Den neuen, digitalisierten Golf zu fahren heißt, ein Stück Lebensfreude zu bekommen. Das ist, woran wir glauben – und was wir in der Werbung für das Auto transportieren wollen.

Wie lange hat es gebraucht, bis die Kampagne fertig war?

Wir haben bereits zwei Jahre vor der Markteinführung des neuen Golf mit der Arbeit begonnen. Am Anfang steht ein erstes Treffen mit den Designern, die uns zeigen, wo es optisch mit dem

Auto hingehen könnte. Gleiches gilt für die technische Ausrichtung. Beim Golf 6 etwa standen Wertigkeit und Qualität im Zentrum der Kampagne, beim Golf in der achten Generation ist es auf technischer Seite die Digitalisierung. Der neue Golf ist der digitalste Golf aller Zeiten. Unsere Werbung zielt daher vor allem auf die inneren Werte des neuen Golf ab.

Wie groß ist der Kreis der Personen, die an der Kampagne gearbeitet haben?

Die Ideen und die Umsetzungsstärke von etwa 100 Personen, darunter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,

Agenturmansschaft und Produktionsfirma, sind in die Kampagne für den neuen Golf geflossen. Dazu muss man wissen: Es ist die größte und umfangreichste Kampagne, die es bei Volkswagen je gegeben hat. Sie besteht aus rund 600 Elementen. Zum Vergleich: Die Kampagne für den Golf 4 bestand aus etwa 40 Elementen. Marketing findet eben längst nicht mehr nur in Zeitungen, Zeitschriften und dem Fernsehen statt. Die Kanäle, die wir heute bedienen, sind so vielfältig wie der neue Golf selbst.



Mitten im Leben: ein Motiv aus der Marketingkampagne für den neuen Golf.

¹ Golf Variant 2.0 TDI SCR 110 kW (NEFZ) Kraftstoffverbrauch, l/100 km: innerorts 4,9–4,7 / außerorts 3,7–3,5 / kombiniert 4,1–4,0; CO₂-Emission kombiniert, g/km: 108–104; Effizienzklasse: A+
² Golf Alltrack – Das Fahrzeug ist eine seriennahe Studie und wird noch nicht zum Verkauf angeboten

³ Golf eTSI (110 kW / 150 PS) – NEFZ: Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 6,1–5,9; außerorts 4,1–3,9; kombiniert 4,8–4,6; CO₂-Emission, kombiniert, in g/km: 111–106; Effizienzklasse: A. Golf eHybrid – NEFZ: Kraftstoffverbrauch in l/100 km: kombiniert 1,4–1,2; Stromverbrauch in kWh/100 km: kombiniert 11,6–11,0; CO₂-Emission, kombiniert, in g/km: 31–28; Effizienzklasse: A+. Golf GTE – NEFZ: Kraftstoffverbrauch in l/100 km: kombiniert 1,7; Stromverbrauch in kWh/100 km: kombiniert 12,4; CO₂-Emission, kombiniert, in g/km: 38; Effizienzklasse: A+. ⁴ID.3 Pro Performance, 150 kW: Stromverbrauch, kombiniert, in kWh/100 km: 16,9–15,4 (WLTP); 15,4–14,5 (NEFZ); CO₂-Emission, 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); CO₂-Emission, kombiniert, in g/km: 0.
⁵ Golf GTI (180 kW / 245 PS, mit 7-Gang-DSG) – NEFZ: Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 8,6, außerorts 5,3, kombiniert 6,5; CO₂-Emission, kombiniert, in g/km: 149; Effizienzklasse: C.



E-Mobilität: So ändert sich das Angebot der Volkswagen Zubehör

360°-Interview mit Geschäftsführer Börries Lorenz-Meyer – Für den ID.3¹ und 50 spezielle Produkte im Portfolio

Wie stellt sich die Volkswagen Zubehör auf die Elektro-Offensive von Volkswagen ein? Und welche Trends gibt es generell im Zubehörgeschäft? Darüber hat 360° mit Börries Lorenz-Meyer gesprochen, Sprecher der Geschäftsführung der Volkswagen Zubehör.

Wie hat sich die Volkswagen Zubehör auf den Massenstart der Elektromobilität vorbereitet?

Für die Elektromobilität ist unser Anspruch klar definiert: Wir wollen für unsere Kunden das umfangreichste Zubehörfeld anbieten, das es im Wettbewerb gibt. Wir haben zum Beispiel für den ID.3 etwa 50 fahrzeugindividuelle Zubehörprodukte am Start.

Welche sind das?

Klassiker wie eine breite Felgenauswahl und Schneeketten, Schutzprodukte wie Matten, Einstiegsschutzleisten und Gepäckraumschalen, aber auch Spiegelkappen mit dynamischem Blinker und verschiedene Ladekabel samt Boxen für die Unterbringung. Wichtig ist auch die Aufnahme für die Fahrradträger. Hinzu kommt eine CO₂-neutrale Lifestyle-ID.-Kollektion mit weiteren etwa 15 Produkten – vom



Börries Lorenz-Meyer ist seit Mai Sprecher der Geschäftsführung: Hier zeigt er seine Lieblingsprodukte aus dem Angebot der Volkswagen Zubehör.

Badetuch bis zum Rucksack ist alles dabei. Im nächsten Jahr kommt dann ein ID. Rutscheauto für unsere kleinsten Fahrer. Das Ganze wird ergänzt mit dem fahrzeugübergreifenden Zubehör von der mobilen Espresso-Maschine und Kühlbox bis zu der Ventilkepp mit Volkswagen Logo und den Pflegeprodukten. Sie sehen, wir sind bestens gerüstet. Keiner unserer Wettbewerber hat so eine breite Produktauswahl.

Welche Trends gibt es generell im Zubehörgeschäft?

Das Ladekabel-Portfolio wird sicher einen Trend begründen, genau wie heute Produkte der Konnektivität. Vom Volkswagen Telefonladekabel haben wir deutlich über eine Million Stück verkauft. Millionenabsätze gibt es aber auch immer bei Fußmatten, Komplett- rädern und Felgen oder bei Notfallsets und Schlüsselanhängern. Dennoch gibt es durchaus einmal außergewöhn-

liche Trends zu beobachten, aktuell bei Fahrradträgern. Wir können kaum genug beschaffen, weil die Nachfrage für alles rund um das Fahrrad in der Corona-Phase so heftig angezogen hat.

Neu an den Start gegangen ist auch der Golf 8: Welche speziellen Angebote gibt es für den Dauerläufer der Marke Volkswagen?

Wir haben auch hier etwa 50 fahrzeugindividuelle Produkte am Start: viele Felgendesigns, Aerodynamikbauteile, ein Plug-and-Play-Soundsystem und alle möglichen Dachaufbauten bis hin zum Kajakhalter. Außerdem haben wir Highlights aus dem Bereich Lifestyle für den Golf im Allgemeinen, aber auch eine sportliche GTI-Kollektion, die besonders beliebt ist.

Welches ist Ihr Lieblingsprodukt aus dem riesigen Angebot der Volkswagen Zubehör?

Das ist eine schwierige Frage – ich mag unser Portfolio, fast 6.000 Artikel, sehr – wir haben so viele schicke und nützliche Begleiter. Wenn ich ein Produkt herausstellen soll, dann einen unserer Topseller: die dynamische Nabenkappe. Normalerweise dreht sich die Nabenkappe in der Felgenmitte mit

jeder Raddrehung – und unser schönes neues Markenlogo steht dann auch mal auf dem Kopf. Nicht so bei uns: Durch eine Lagerung steht das Signet bei jeder Raddrehung immer, wie es sein soll. Das finden nicht nur unsere echten Fans klasse!



Volkswagen Zubehör

Die hundertprozentige Volkswagen Tochter mit Sitz in Dreieich bei Frankfurt am Main und Wolfsburg wurde 1974 als Votex gegründet und hat aktuell rund 250 Mitarbeiter. Im Angebot hat die Volkswagen Zubehör rund 6.000 Produkte für 120 Märkte – vor allem Originalzubehör für die Marken Volkswagen und Volkswagen Nutzfahrzeuge, Leichtmetallfelgen, Komplett- räder und Lifestyle-Produkte. **Tipp:** Für Volkswagen Werksangehörige gibt es 20 Prozent Rabatt auf alle Zubehör- und Lifestyle-Produkte. Weitere Infos im **360° Volkswagen Net**.

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.



Traum von Olympia lebt weiter

Interview: Sabrina Hering-Pradler und Giovanna Scoccimarro wären vor Kurzem von den Spielen in Tokio zurückgekehrt

Interview mit zwei Spitzensportlerinnen, die bei Volkswagen arbeiten: Sabrina Hering-Pradler (28/Kanu) und Giovanna Scoccimarro (22/Judo) über aufgeschobene Olympia-Träume, den Arbeitgeber Volkswagen und den neuen Arteon.

Wie tief war das Loch, in das Sie gefallen sind, als die coronabedingte Olympia-Absage kam? Die Sommer-spiele hätten von Ende Juli bis Anfang August in Tokio stattgefunden.

Hering-Pradler: Wenn ich ehrlich bin, hielt sich die Enttäuschung in Grenzen. Zumal uns die Nachricht, dass Olympia verschoben wird, nicht mehr überrascht hat. Das hatte sich in den Tagen zuvor angedeutet. An dem Tag, als es offiziell wurde, stand für mich und meine Trainingsgruppe längst fest: Wir machen weiter und geben Gas für Olympia 2021.

Scoccimarro: Im ersten Moment ist eine kleine Welt für mich zusammengebrochen. Ich hatte so hart für meine erste Olympia-Teilnahme gekämpft und mich so darauf gefreut – und dann kommt ein Virus und macht einem einen Strich durch die Rechnung. Das war deprimierend. Immerhin: Bei uns Judo heißt es, dass diejenigen, die für dieses Jahr qualifiziert waren, für das nächste Jahr qualifiziert bleiben. Aufgeschoben ist also nicht aufgehoben.

Viele Kollegen haben mit Ihnen gefiebert. Wie haben die auf die Absage reagiert?

Hering-Pradler: Viele haben sich erkundigt, wie es für mich weitergeht. Das hat mich sehr gerührt. Sie haben in den Monaten zuvor schließlich hautnah mitbekommen, wie viel ich für die Olympia-Teilnahme investiert habe. Scoccimarro: Das war bei mir ähnlich. Es ist gut zu wissen, dass die Kollegen sich für einen interessieren und hinter einem stehen. Bei einem meiner letzten Wettkämpfe vor Corona in Düsseldorf war sogar ein Kollege in der Halle – der wollte sich das einfach mal anschauen.

Es war viel von Sportlern zu lesen, die nach der Olympia-Verschiebung plötzlich Existenzängste hatten.

Hering-Pradler: Ich kenne selbst

genug Beispiele von Sportlern, die geplant hatten, in diesem Jahr nach Olympia ins Berufsleben einzusteigen. Die mussten jetzt überlegen, ob sie es sich finanziell überhaupt leisten können, ihren Sport noch ein Jahr fortzusetzen. Die Sorgen haben Giovanna und ich zum Glück nicht. Wir sind durch unseren Job bei Volkswagen abgesichert.

Scoccimarro: Das ist etwas, worum uns viele andere Athleten beneiden. Die werden zuweilen nur so lange unterstützt, wie sie zum Spitzenkader gehören. Stimmt die Leistung dann aus irgendeinem Grund nicht mehr, etwa aufgrund einer Verletzung, werden sie fallen gelassen. Wir dagegen haben die Gewissheit, einen guten Job bei Volkswagen zu haben – unabhängig von unserem sportlichen Abschneiden.

Sie verbringen nicht nur viel Zeit in der Halle oder auf dem Wasser, sondern auch im Auto – sei es auf dem Weg zum Training oder zu Wettkämpfen. Welches Assistenzsystem wollen Sie nicht mehr missen?

Hering-Pradler: Ich bin in den vergangenen Monaten viel zwischen unserer Wohnung in Hannover und meiner Trainingsgruppe in Berlin gependelt. Auf der A2 möchte ich die automatische Distanzregelung ACC nicht mehr missen.

Apropos Auto: Sie beide waren zum ersten Mal mit dem neuen Arteon unterwegs. Ihr Eindruck?

Hering-Pradler: Ein sehr, sehr geiles Auto. Sportlich ... Scoccimarro: ... und elegant zugleich. Das zieht wirklich alle Blicke auf sich, egal ob vor dem Olympia-Stützpunkt oder in der Innenstadt. Das ist ein Auto für alle Gelegenheiten.

Hering-Pradler: Mir hat es vor allem das große Display des Infotainment-systems angetan. Ich mag es, wenn das Navi groß angezeigt wird. Und auch der Travel Assist im neuen Arteon ist eine feine Sache. Dadurch werden Fahrten im Stop-and-go-Verkehr und durch Baustellen spürbar komfortabler.



Judokämpferin Giovanna Scoccimarro (links) und Kanutin Sabrina Hering-Pradler am neuen Arteon: einmal im Sportdress und einmal in Abendgarderobe. Beide Spitzensportlerinnen sagen: „Wir ziehen uns gerne auch mal schick an.“



Spitzensportlerinnen bei Volkswagen

Sabrina Hering-Pradler (28) und Giovanna Scoccimarro (22) sind offiziell Mitarbeiterinnen der Volkswagen Sportkommunikation. Um es den beiden Sportlerinnen zu ermöglichen, Arbeit und Spitzensport unter einen Hut zu bekommen, werden sie bei Volkswagen

Nutzfahrzeuge in Hannover eingesetzt. In der niedersächsischen Landeshauptstadt befinden sich die Olympia-Stützpunkte Kanu und Judo. Für Wettkämpfe und Trainingslager stellt Volkswagen Hering-Pradler und Scoccimarro immer wieder von der Arbeit frei.

VfL-Spielerin schießt Tor des Monats

Anna Blässe lässt David Alaba hinter sich

Seit fast 50 Jahren kürt die ARD das „Tor des Monats“ – nun ging die Gewinner-Medaille nach Wolfsburg: Der 2:2-Ausgleich von Anna Blässe im DFB-Pokalfinale gegen SGS Essen ist von den Zuschauern zum „Tor des Monats Juli“ gewählt worden. „Ich freue mich sehr, dass mein Tor gewonnen hat, und bedanke mich bei allen, die für mich abgestimmt haben“, sagt die 33-Jährige, die ihre Ausbildung bei Volkswagen absolviert hat und sich vor einigen Jahren freustellen ließ, um professionell Fußball zu spielen.

Die Mittelfeldspielerin verewies mit 28,84 Prozent der abgegebenen Stimmen Bayern Münchens Abwehrspieler David Alaba (28,16 Prozent) auf den zweiten Platz. „Diese Auszeichnung ist auch ein tolles Zeichen für die Wahrnehmung des Frauenfußballs“, so Blässe. In der Geschichte des „Tors des Monats“ ist es das 14. Mal, dass eine Frau gewonnen hat.

Verloren hingegen haben Anna Blässe und Co. das Finale der Champions League. Gegen Olympique Lyon gab es beim Finalturnier in Spanien eine 1:3(0:2)-Niederlage. Für die Französinen war es bereits der siebte Triumph in diesem Wettbewerb und der fünfte in Folge. „Es hat nicht ganz gereicht! Dennoch: Im Namen der ganzen Volkswagen Mannschaft möchte ich den Frauen-Fußballerinnen des VfL Wolfsburg zu einer fantastischen Saison gratulieren“, sagt Ralf Brandstätter, Chef der Marke Volkswagen. Meister, Pokalsieger und zweitbeste Mannschaft Europas im Jahr 2020, das sei „die Bilanz eines echten Champions“, so Brandstätter weiter.



Großer Jubel: So feierte Anna Blässe ihren Treffer gegen Essen.

VfL-Gründung: Zeitzeuge Helmut Bork erinnert sich

Vor 75 Jahren wurde in Wolfsburg der Verein für Leibesübungen Volkswagenwerk ins Leben gerufen



Gründungsmitglied: Helmut Bork heute und in den Anfangsjahren des VfL. Auf seinen Mitgliedsausweis ist er stolz.

mp



Herzlichen Glückwunsch! Vor 75 Jahren, am 12. September 1945, wurde der Verein für Leibesübungen Volkswagenwerk gegründet – der heutige VfL Wolfsburg. Zu Anfang bestand er aus sieben Sparten: Turnen, Gymnastik, Handball, Schach, Tennis, Radsport und Boxen. Eine Fußballabteilung gehörte zunächst nicht dazu, sondern entstand erst zwei Wochen später, erinnert sich Zeitzeuge Helmut Bork.

Um die Jahrtausendwende spaltete sich die heutige VfL Wolfsburg-Fußball GmbH aus dem Gesamtverein ab, der wiederum – zeitweise gewachsen auf mehr als 40 Abtei-

lungen – weiter fortbestand. Somit ist das Jubiläum „75 Jahre VfL Wolfsburg“ vor allem eines des eingetragenen Vereins mit Sitz am Elsterweg.

Was genau geschah vor 75 Jahren? Der wohl letzte Zeitzeuge, der aus erster Hand berichten kann, ist der heute 91-jährige Helmut Bork. Schon im Sommer 1945, so erinnert er sich, hätten er und seine Mitstreiter sich zusammengesetzt. „Das muss etwa im Juni gewesen sein. In einer Wirtshaus in Heßlingen haben wir sportbegeisterten jungen Menschen der Stadt uns versammelt. Dabei haben sich zwei Gruppen gebildet. Die einen wollten Fußball spielen. Das war aber nichts für mich, zumal ich schon während des Krieges begeisterter Geräteturner gewesen war.“ Es sollte aber noch einige Wochen dauern, ehe

aus dem Drang einiger Einwohner ein Sportverein werden konnte. Grund: Die Erlaubnis der englischen Besatzungsmacht war erforderlich. Am 12. September aber war es nach einigem Hin und Her so weit.

Das Jubiläum bedeutet übrigens auch, dass nicht nur der VfL in diesem Jahr sein 75-jähriges feiert, sondern auch Bork. Und dies seines Wissens als Einziger: „Ich wüsste nicht, dass es noch jemanden gibt. Ich dürfte der letzte Überlebende sein.“

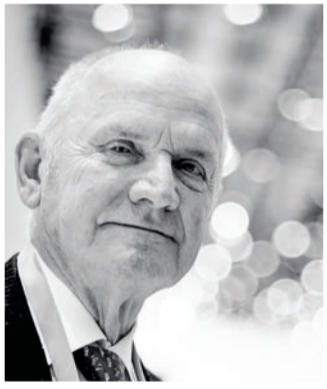
Übrigens: Bork ist ein ehemaliger Volkswagen Beschäftigter: Zuerst wurde er in der Materialverwaltung eingesetzt, später in der Lohnbuchhaltung und in der Personalabteilung. 1989, nach mehr als vier Jahrzehnten im Werk Wolfsburg, begann für ihn der Ruhestand.

Tunesier bei Volkswagen – gestern und heute

Die ersten Arbeitskräfte aus Tunesien holte das Volkswagenwerk ab dem Mai 1970. Rechtliche Grundlage war die „deutsch-tunesische Vereinbarung zur Beschäftigung tunesischer Arbeitnehmer“ von 1965. Noch im Sommer 1970 nahmen 200 Tunesier die Arbeit an den Fertigungslinien im Werk Wolfsburg auf. Die größte Gruppe ausländischer Mitarbeiter waren damals die Italiener mit 8.078 Personen. Außerdem arbeiteten Männer aus der Türkei, Griechenland und Spanien in den Volkswagen Werken.

Die Zahl der Mitarbeiter aus Tunesien wuchs bis zum Jahresende 1970 auf 836 Mitarbeiter. 1972 waren es schließlich in Wolfsburg und den anderen Werken mehr als 1.500. Als Volkswagen in der Absatzkrise 1974 massiv Personal abbauete, verließen 1.181 Tunesier das Unternehmen. Ein Jahr später waren es in Wolfsburg noch 304 tunesische Mitarbeiter, 1976 noch 231. Sie wohnten meist mit ihren Familien in den Hochhäusern an der Oebisfelder Straße.

Der erste Tunesier auf einer Betriebsratsliste der IG Metall war 1990 Abdelkebir Gritli, 1994 bewarb sich auch Ahmed Neffatti. An den deutschen Standorten arbeiteten 2007 187 tunesische Migranten. Bis zum vergangenen Jahr hatte sich diese Zahl mehr als halbiert: 2019 waren es noch 71 tunesische Mitarbeiter, von denen fast 60 im Leistungs- oder Zeitlohn beschäftigt waren.



Ferdinand Piëch (1937–2019)

Vor einem Jahr: Ferdinand Piëch gestorben

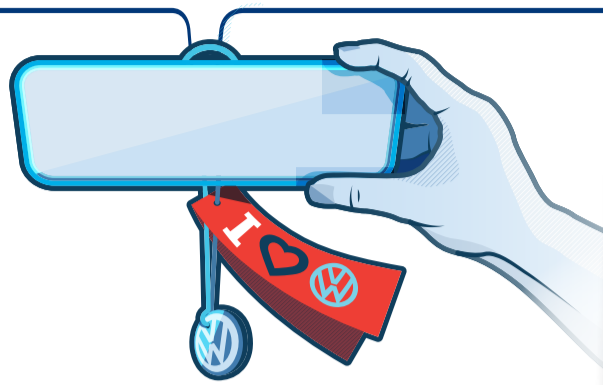
Am 25. August 2019 starb Ferdinand Piëch – nach einer einzigartigen Karriere: Am 1. April 1963 begann der Enkel von Ferdinand Porsche seine Laufbahn bei der Dr. Ing. h.c. F. Porsche KG. 1966 übernahm er die Versuchsleitung, bevor er 1971 in der Geschäftsführung für Technik und Fremdentwicklung verantwortlich war.

1972 wechselte Piëch zu Audi und formte das Unternehmen ab 1988 als Vorstandsvorsitzender zur Premiummarke. 1993 übernahm Piëch dann den Vorstandsvorsitz der Volkswagen AG und wurde 2002 zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt.

An der Spitze des Unternehmens trieb Piëch die Internationalisierung voran und holte Bentley, Lamborghini, Bugatti sowie MAN und Scania in den Konzernverbund.

2015 trat Piëch von seinen Mandaten im Volkswagen Konzern zurück. Am 25. August 2019 starb er. In einer Traueranzeige wird er mit dem Satz zitiert: „Ich wollte immer nur Autos bauen.“

RÜCKSPIEGEL – ein Blick in die Geschichtsbücher von Volkswagen



Vor 50 Jahren: Die ersten Tunesier arbeiten im Werk Wolfsburg

Zeitzeuge Salem Abdelfattah erinnert sich an die Anfänge

Vor 50 Jahren kamen die ersten Arbeiter aus Tunesien nach Wolfsburg. Wie die Italiener, Türken, Griechen und Spanier zuvor arbeiteten sie zunächst überwiegend an den Fertigungslinien. Einer aus der ersten Generation tunesischer Mitarbeiter bei Volkswagen ist Salem Abdelfattah. Im Februar 1971 nahm er die Arbeit im Karosseriebau auf. Er war damals 24 Jahre alt. 33 Jahre blieb er bei Volkswagen, bis er 2004 in den Vorruhestand ging. Bis heute lebt der Mann aus Monastir mit seiner Familie in Wolfsburg.

Der Käfer boomte, als die 1970er-Jahre begannen. Das Werk in Wolfsburg suchte dringend neue Mitarbeiter und fand sie in Tunesien. Die ersten 200 Tunesier holte das Volkswagenwerk im Mai 1970. Ein Jahr später waren es schon 929 in den deutschen Standorten, davon

884 in Wolfsburg. „Ich gehörte zu der dritten Gruppe, die im Februar mit dem Zug ankam und für ein halbes Jahr in Heidwinkel bei Grasleben wohnte“, erzählt Abdelfattah. Seinen Arbeitsvertrag mit Volkswagen hatte er schon im Herbst 1970 unterschrieben, als er noch in Tunesien war. Als „Metallhilfsarbeiter“ bekam er gemäß Lohnstarifvertrag einen Bruttolohn von fünf DM pro Stunde.

Mit einem Werksbus pendelten die Tunesier zur Schicht. Die meisten konnten nur ihre Muttersprache und Französisch. Das Werk stellte ihnen für die ersten Tage einen Dolmetscher an die Seite, auch um sie sicher an der Linie anzulernen. „Deutschland war für uns damals ein unbekanntes Land und wir verstanden die Sprache nicht“, sagt Abdelfattah über manchmal schwere Tage am Anfang. Sein Fazit: „Aber es ist alles gut gelaufen.“



In der Galvanik: Salem Abdelfattah (Mitte) mit Kollegen in der Halle 3.



Zwei Generationen bei Volkswagen: Salem Abdelfattah mit seiner Tochter Ines Chebil im KundenCenter der Autostadt.

Bald lernte er seine spätere Frau Heidemarie aus Burgdorf kennen. Sie heirateten 1976. Mit ihr hat der heute 74-Jährige eine Familie mit fünf Kindern. Seine Tochter Ines Chebil ist bei Volkswagen als Bürofachkraft im Vertrieb Deutschland tätig.

Abdelfattah lernte zuerst, Teile in die Schweißmaschinen im Karosseriebau einzulegen. Später tat er dies auch im Presswerk in Halle 1. 1978

wechselte er in die Galvanik und fuhr dann von 1993 bis zum Vorruhestand als Staplerfahrer Teile zwischen Presswerk und Montage in den Hallen an der Südstraße. Der Lohn stimmte. Abdelfattah hatte nicht wie manche seiner Landsleute den Wunsch, nach Tunesien zurückzugehen. „Hier hatte und habe ich mit meiner Familie eine gute Zeit. Wolfsburg ist meine zweite Heimat geworden.“

Vor 30 Jahren: Der Golf Country setzt früh SUV-Trends

Ein Golf fürs Gelände, der erste seiner Art, mit rustikaler Optik, viel Bodenfreiheit und Allradantrieb – das ist der Golf Country, der 1990 auf den Markt kam. Die Mitarbeiter im Werk Wolfsburg bauten den kompakten Geländewagen auf der Basis des Golf II Syncro, der mit permanentem Allradantrieb und 98 PS-starkem 1,8-Liter-Motor ausgestattet war. Die in Wolfsburg fertig produzierten, viertürigen Modelle wurden dann in Graz beim Geländespezialisten Steyr umgebaut. Zuerst kam ein Leiterraum unter den Wagen. So

wuchs die Bodenfreiheit auf 180 Millimeter. Natürlich gehörten auch ein Unterfahrschutz sowie Ramm- schutzbügel an Front und Heck zum Umbauprogramm. Charakteristisch für den Golf Country ist das am Kofferraum angebrachte Reserverad, das beim Öffnen des Deckels zur Seite klappert wird.

Auf der Straße sah man damals den hochgelegten Golf eher selten. Der Golf Country ist und bleibt „der Golf für Individualisten“, wie es auch



Der Pionier der kompakten SUV: der Golf Country.

eine Werbeanzeige aus dem Jahr 1990 vermittelte. 30 Jahre später ist der Gelände-Golf ein gesuchter Klassiker. Das „Kompakt-SUV“ hat früh die Trends für die spätere SUV-Erfolgs-story von Tiguan und T-Roc gesetzt.

Vor 70 Jahren: Ältester Bulli mit Straßenzulassung entsteht

Ein äußerst seltener Bulli steht in der Oldtimer-Sammlung der Volkswagen Nutzfahrzeuge – „Sofie“ heißt dieser taubenblaue Kastenwagen. Er gilt als ältester straßenzugelassener VW-Bus der Welt. Dieser T1 lief mit der Fahrgestellnummer 20-1880 am 5. August 1950 vom Band. Ausgeliefert wurde er nach Hildesheim als Transporter im gewerblichen Dienst. Später verliert sich seine Spur in den Sammlungen verschiedener VW-Liebhaber. Anfang der 1990er Jahre taucht er wieder auf, als ihn ein Bulli-Fan aus Dänemark kauft. Da erhält der Transporter auch den Namen „Sofie“. Über 20.000 km legt der dänische Besitzer mit Sofie zurück. Oft fahren sie zu Bulli-Treffen, wo Sofie immer der älteste Bulli ist. Ende 2014 kommt das Gefährt zurück zu den Volkswagen Nutzfahrzeugen. Beim Abschied sagte der Däne unter Tränen: „Ich weiß, dass es ihr zuhause am besten geht.“



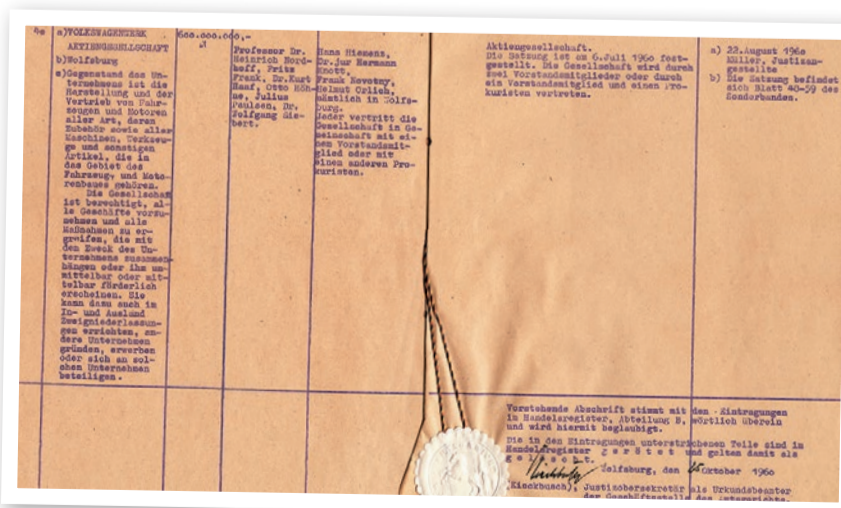
In Wolfsburg gebaut: der älteste straßenzugelassene Bulli der Welt.

Vor 60 Jahren: Volkswagen wird eine AG

Die seit September 1938 bestehende Volkswagenwerk GmbH wird am 22. August 1960 zur Aktiengesellschaft umfirmiert und in das

Handelsregister beim Amtsgericht Wolfsburg eingetragen. Zuvor hatte der Bundestag am 21. Juli 1960 mit großer Mehrheit das Gesetz über die

Überführung der Anteilsrechte an der Volkswagenwerk Gesellschaft mit beschränkter Haftung in private Hand angenommen. 60 Prozent des Gesellschaftskapitals werden als Volksaktien veräußert, 40 Prozent bleiben hälftig bei Bund und Land, wodurch ein staatlicher Einfluss auf das Unternehmen gesichert ist. Die neue Aktiengesellschaft (AG) veröffentlicht im Mai 1961 kurz vor der ersten ordentlichen Hauptversammlung der Aktionäre in Wolfsburg zum ersten Mal einen Geschäftsbericht. Im „Bericht über das Geschäftsjahr 1960“ konnte der neue Vorstandsvorsitzende Heinrich Nordhoff berichten, dass Volkswagen über 860.000 Käfer und Transporter gebaut hatte und damit seinen Umsatz um 30 Prozent steigern konnte.



Von der GmbH zur AG: der Handelsregistereintrag.



Der neue Tiguan: Die Mannschaft steht in Halle 8 stolz an der großen Produktaufwertung.

Tiguan läuft jetzt in Serie vom Band

Urgestein Peter Seydlitz gefällt vor allem die Front – Im Alter von 50 Jahren wurde er Meister bei Volkswagen

Genauso erfolgreich wie der Tiguan hat sich in den vergangenen Jahren einer entwickelt, der ihn baut – Peter Seydlitz aus der Montage Fertigung 2. Auch er freut sich, dass das SUV im Werk Wolfsburg jetzt in Serie vom Band läuft, nachdem Volkswagen es noch vor dem Werksurlaub der Weltöffentlichkeit erstmals präsentiert hatte.

Seydlitz ist ein Tiguan Urgestein. Kurz nach dem Produktionsstart stieg er 2008 im Karosseriebau ein: „Nach über 20 Jahren Selbstständigkeit war Zeit für etwas Neues“, sagt der ehemalige norddeutsche Meister im Bodybuilding. Schnell wechselte er in den Prüfstand der Montage und übernahm die Aufgabe eines Teamsprechers.

Der gelernte Kaufmann arbeitete sich mit der Zeit immer mehr in technische Themen ein und optimierte eine Vielzahl an Prozessen. Er machte damit aber nicht nur die Fertigung fit, sondern auch seine Kollegen: „Aufgrund meiner Erfahrung wollten immer mehr Leute aus meinem Team Tipps zu Ernährung und Sport. Ich erstellte Ernährungspläne und zeigte ihnen Übungen. Das wirkte sich bei vielen positiv auf den Arbeitsplatz aus. Sie hatten viel weniger Rückenschmerzen.“ Seitdem



Ein echter Tiguan Mann aus Wolfsburg: Peter Seydlitz vor den Einfahrständen in der Montage Fertigung 2.

ist er nur noch unter dem Namen „Pete Fitness“ bekannt.

Ein fittes Team war wichtig, denn es folgten große Veränderungen. „Die turbulenteste Zeit war der Umstieg von der ersten Generation des Tiguan auf die zweite. Das war damals ein Quantensprung in Technik und Design. In der Fertigung mussten viele Prozesse angepasst werden“, erinnert sich Seydlitz.

2017 nahm er sein bisher größtes berufliches Abenteuer in Angriff. Er entschied sich, im Alter von 50 Jahren die Meisterschule zu besuchen. Nach knapp fünf Monaten kehrte er mit dem Meisterbrief in der Tasche zurück und verantwortet heute das Technikteam und das Achse-Rolle-Team in der Montage Halle 8. Jetzt freut er sich auf einen erfolgreichen Start des neuen Tiguan: „Beson-

ders gut an dem Neuen gefällt mir das Frontend. Das Fahrzeug sieht jetzt noch internationaler aus. Als Sportler bin ich selbstverständlich absoluter Fan vom Tiguan R, den es bald geben wird.“



Der Tiguan

Die erste Generation des SUV wurde 2007 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt am Main präsentiert; im selben Jahr kam der zunächst allradgetriebene Tiguan auf den Markt, der 4MOTION. Nach einem Update 2011 ging 2016 die zweite Generation an den Start: Der Tiguan basierte erstmals auf dem Modularen Querbaukasten. 2017 wurde die Baureihe um den Allspace, die XL-Version mit einem um 110 mm verlängerten Radstand sowie individualisierter Front- und Heckpartie, erweitert. Im Juli dieses Jahres wurde das Update der zweiten Generation der Öffentlichkeit vorgestellt. Bis 2019 wurden weltweit 6,18 Millionen Fahrzeuge produziert. In Wolfsburg liefen bis heute rund 2,9 Millionen Tiguan vom Band.

Kraftwerk: Zwei neue Schornsteine

Umstellung von Kohle auf Erdgas: Dampf- und Gasturbinenanlage soll nächstes Jahr in Betrieb gehen

Der Anblick dürfte für viele Wolfsburgener noch etwas ungewohnt sein: In den vergangenen Wochen sind am Kraftwerk zwei neue Kamine errichtet worden. Spezialkräne hievten die dafür vorgesehenen Bauteile über das Dach ins Gebäude. Die Höhe der neuen Schloten beträgt 65 Meter. Zum Vergleich: Die vier al-

ten Schornsteine sind mit 125 Metern etwa doppelt so hoch. Da das Kraftwerk unter Denkmalschutz steht, sind die Bauarbeiten eng mit den zuständigen Behörden abgesprochen.

„Mit der Modernisierung unserer Kraftwerke sowie der Umstellung von Kohle auf Erdgas leisten wir einen großen Beitrag zur CO₂-Reduktion von Volkswagen

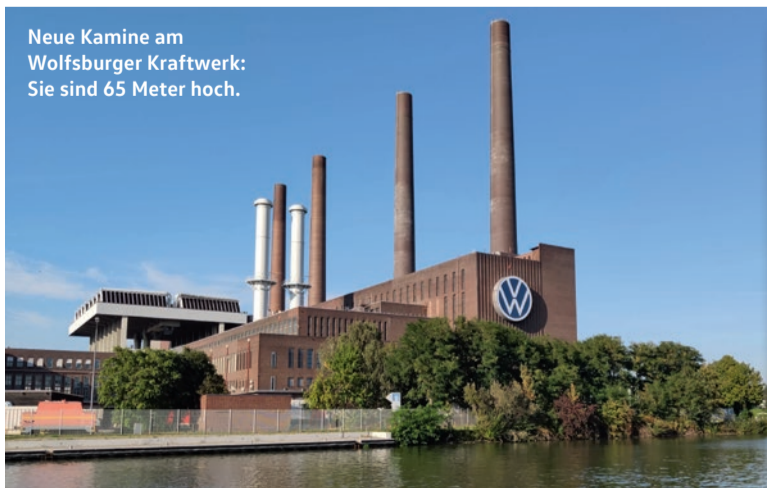
und der Stadt Wolfsburg“, sagt Matthias Barkowski. Der technische Geschäftsführer der VW Kraftwerk GmbH hat die Arbeiten in den vergangenen Monaten eng begleitet. Obwohl es durch die Corona-Krise zeitliche Verzögerungen gegeben hat, ist er guter Dinge: „95 Prozent der Komponenten sind verbaut“, sagt er. Gemeint sind damit bis zu 160 Tonnen schwere Bauteile wie die Abhitzekeessel oder die Gasturbinen, die per Schiff über den Hafen angeliefert worden sind. In Betrieb gehen soll die neue Dampf- und Gasturbinenanlage im kommenden Jahr. Die elektrische Leistung soll dann 136 Megawatt betragen. Bis es so weit ist, müssen in den nächsten Monaten noch Leitungen verbunden und die Elektrik verlegt werden. Noch in diesem Jahr soll die Anlage zu Testzwecken befeuert werden.

Parallel dazu wird auch am Kraftwerk West gearbeitet. Dort wird aus Kosten- und Effizienzgründen ein komplett neues Gebäude errichtet, das 2022 ans Netz gehen soll.



Umstellung von Kohle auf Erdgas

Beide Kraftwerke am Standort Wolfsburg werden derzeit von Steinkohle auf Erdgas umgestellt. Die CO₂-Emissionen in der Strom- und Wärmeerzeugung sollen so um rund 1,5 Millionen Tonnen pro Jahr gesenkt werden. Grundsätzlich will der Volkswagen Konzern die CO₂-Emissionen seiner Fahrzeuge über den ganzen Lebenszyklus bis zum Jahr 2025 um 30 Prozent gegenüber 2015 senken. Teil davon ist auch die Energieversorgung für die Produktion in Wolfsburg.



Neue Kamine am Wolfsburger Kraftwerk: Sie sind 65 Meter hoch.



Matthias Barkowski, technischer Geschäftsführer der VW Kraftwerk GmbH.

KENNEN WIR UNS NICHT?

Wir begegnen uns auf dem Parkplatz, auf dem Weg ins Werk oder in der Kantine – und wissen oft wenig voneinander. Das soll sich ändern: 360° stellt Wolfsburger Mitarbeiter vor. Heute:



Sabine Köther (51) aus Neudorf-Platendorf (Kreis Gifhorn), Sachbearbeiterin im Ideenmanagement Wolfsburg, seit 33 Jahren bei Volkswagen.

MEINE FRÜHEREN JOBS

Bei Volkswagen habe ich von 1987 bis 1989 Bürokauffrau gelernt. Anschließend habe ich zwei Jahre in der Produktion gearbeitet, und zwar in der Näherei. Dann ging es weiter zur damaligen VAG Transport. Dort waren meine Kollegen und ich für die Auftragsabwicklung Europa zuständig. Wir haben zum Beispiel Fahrzeuge an die Importeure in Skandinavien, England, Litauen und Lettland verschifft.

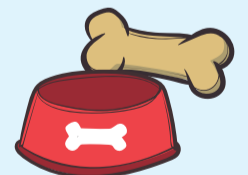
MEIN AKTUELLER JOB

Seit 20 Jahren bin ich im Ideenmanagement tätig – eine vielfältige Aufgabe in einem tollen Team, die mir Spaß macht: Ich bin als Sachbearbeiterin in der Administration für das System KIS zuständig. Das ist ein IT-System zur Eingabe von Verbesserungsideen.



MEIN AUTO

Begeistert bin ich in einem T5 unterwegs. Ich brauche auch in einem Fahrzeug viel Platz für meine Hobbys – und dort habe ich ihn.



MEINE HOBBYS

Reiten, Fahrradfahren und mein Hund Ole, ein sechs Monate alter English Setter.



MEIN TRAUM

Irgendwann würde ich gern einmal auf eine Ranch in Amerika reisen und von dort aus auf einem Westernpferd viele schöne Ausritte durch die Prärie machen.

3 Fragen



Der gebürtige Wolfsburger Bastian Jann leitet seit Juli die Fertigungssteuerung im Werk Wolfsburg. Bevor er im chinesischen Qingdao die Lackiererei und das Produktionssystem & Industrial Engineering leitete, verantwortete er in Wolfsburg ebenfalls das Industrial Engineering.

Neuer Leiter im Herzen der Fertigung

1 Herr Jann, Sie haben in den vergangenen Jahren in unterschiedlichen Werken weltweit gearbeitet. Warum hat es Sie nun wieder nach Wolfsburg gezogen?

Wolfsburg ist meine Geburtsstadt – ich bin hier aufgewachsen und habe direkt nach dem Abitur bei Volkswagen eine Ausbildung zum Industriemechaniker absolviert. Aus meiner Erfahrung heraus bietet Wolfsburg den Menschen mit seiner Vielfalt an Produkten viele Möglichkeiten, Chancen und spannende Projekte, um wertvolle Erfahrungen zu sammeln.

2 Worauf haben Sie sich bei Ihrer neuen Aufgabe besonders gefreut?

Auf die vielen Kontakte mit alten und neuen Schnittstellen innerhalb des Werks und der Marke. Das zweite Halbjahr wird von vielen EOPs, SOPs und Modellpflegen geprägt sein, was meine neue Aufgabe besonders spannend macht. In der Fertigungssteuerung laufen die Fäden der aus meiner Sicht komplexesten Fabrik im Konzern zusammen.

3 Und was machen Sie, wenn Sie sich nicht um die Steuerung der Fertigung im Werk Wolfsburg kümmern?

Da ich Vater eines fünf Jahre alten Sohnes bin, verbringe ich die verbleibende Zeit gerne mit meiner Familie. Ansonsten habe ich großen Spaß am Windsurfen, Laufen und Lesen.

Für den Golf Variant: Anlage zog von Zwickau nach Wolfsburg

Neubau nicht erforderlich: 20 Millionen Euro gespart – Großprojekt ging reibungslos über die Bühne

Der neue Golf Variant wird ab sofort in Wolfsburg gefertigt – der Standort vereint damit die komplette Golf Familie unter einem Dach.

Das größte Projekt für die Einrichtung des Variant war der Umzug der kompletten Karosseriebau-Anlage für den Boden hinten. In diesen Dimensionen ist das auch für Volkswagen Verhältnisse ungewöhnlich.

Die Anlage stand vorher im Werk in Zwickau, wo das Vorgängermodell gefertigt wurde. Der Umzug sparte rund 20 Millionen Euro gegenüber einem Neubau ein. Insgesamt sind es sogar fünf Anlagen, die umgezogen sind, inklusive exakt 100 Robotern und 30 sogenannter Geo-Stationen.

Sie umfassen eine Fläche von insgesamt 3.500 Quadratmetern. Mit Ende der Produktion des Golf Variant in Zwickau hat die beauftragte Firma FFT fast sofort die Schraubendreher angesetzt und mit dem Abbau begonnen. In Wolfsburg wurde die Fördertechnik vor dem Umzug bereits neu aufgebaut und alles, was sich sonst noch vorbereiten ließ. 65 Lkw transportierten die Teile während des dreiwöchigen Umzugs im Rahmen eines sportlichen Zeitplans nach Wolfsburg. Im Werkurlaub erfolgte die Inbetriebnahme der Anlagen. Planer Christoph Nehrkorn wirkt immer noch erleichtert. Er sagt: „Wir sind



Arbeiten beim Umzug eng zusammen: Jochen Hoffmann (von links) von der Markenplanung, Christoph Nehrkorn (Serienplanung im Werk) und Michael Bartsch, Fertigungsabschnittsleiter und damit Betreiber der Anlage.



37 Teile: So viel kann die Anlage maximal pro Stunde fertigen.

voll im Plan geblieben, haben keinen Lkw, keine Teile verloren.“ Er und Jochen Hoffmann von der Markenplanung betonen im Gespräch immer wieder die gute Zusammenarbeit mit den Kollegen in Zwickau, die die Anlagen in einem – ihrem Alter von acht

Jahren entsprechenden – tadellosen Zustand übergeben haben. Auch der Fertigungsabschnittsleiter des Karosseriebaus, Michael Bartsch, ist voll des Lobes für alle Beteiligten. Auch er betont: „Ein Projekt in dieser Größenordnung, das trotz des engen Zeitfensters fast reibungslos abläuft, habe ich so noch nicht erlebt.“

Fünf Derivate des Golf und des Golf Variant werden künftig in Wolfsburg gefertigt, von denen einige ihren SOP noch vor sich haben. Bereits beim Umbau wurden sämtliche Arbeitsplätze gemeinsam mit dem Betriebsrat ergonomisch optimiert.



Der Golf Variant in Wolfsburg

Vom Presswerk bis zur Montage wurde der neue Golf Variant in alle Gewerke integriert. Vor allem die Anlagentechnik und die Logistik mussten angepasst werden. Gemeinsam mit Betreiber, Instandhaltung, Planung, Industrial Engineering, Pilothe, Werkservice, Qualitätssicherung, Arbeitssicherheit und vielen anderen wurde die Integration im Team seit 2018 vorbereitet und realisiert.

Neuer Produktionsvorstand besuchte die Fertigung

Christian Vollmer machte sich ein Bild von der Situation im Werk Wolfsburg

Seit August ist Christian Vollmer Produktionsvorstand der Marke Volkswagen Pkw. Seine berufliche Laufbahn begann er 1999 in der Planung im Presswerk – und zwar im Werk Wolfsburg. Ende August besuchte Vollmer das Team der Wolfsburger Fertigung. Dabei informierte er sich über die aktuelle Fabrik-situation und schaute sich verschiedene Bereiche in der Fertigung an – zum Beispiel den Karosseriebau in der Halle 3, die Lackiererei in Halle 9 oder die Tiguan Montage in der Halle 8. In seiner



Christian Vollmer.

ersten P-Runde mit den weltweiten Entscheidern aus dem Bereich der Produktion und Logistik zog Christian Vollmer nach dem Werkbesuch ein erstes Zwischenfazit und gab Hinweise auf die künftige Richtung: „Diese Mannschaft macht einen tollen Job. Wir werden darum künftig sicherlich vieles fortführen und lediglich an einzelnen Stellen neu bewerten. Dazu gehört beispielsweise das wichtige Thema Anlauf, auf das wir künftig noch größeres Augenmerk legen werden.“



Lackiererei Halle 9: Christian Vollmer (Mitte) im Gespräch mit Werkleiter Stefan Loth (links) und Anlaufmanager Carsten Heimlich.



Karosseriebau Halle 3: Sebastian Winkler (links) und Stefan Braun (rechts) erläutern Christian Vollmer den aktuellen Status.



Montagelinie 4: Alexander Krämer (rechts) zusammen mit dem neuen Produktionsvorstand Christian Vollmer.



Die komplette Golf Familie an einem Ort

Tolles Bild: Vier unterschiedliche Golf Varianten und vier Mitarbeiter, die mit ihnen zu tun haben

Nun sind alle Familienmitglieder vollständig: Das Werk Wolfsburg begrüßt den Golf Variant neu am Standort (siehe auch gegenüberliegende Seite) und baut damit unter einem Dach sämtliche Derivate des neuen Golf. Dazu gehören neben den Grundmodellen der Golf GTE¹, Golf GTI², Golf R-Line, Golf Alltrack³ und noch einige mehr. Ein paar werden noch im Laufe des Jahres SOP (Start of Production) haben.

Das Werk und der Golf haben eine lange gemeinsame Tradition. Vom ersten Golf an, also seit 1974, liefen sämtliche Generationen in Wolfsburg vom Band. Auch der Variant ist im Grunde so neu nicht, denn bereits von 1993 bis 2006 wurde er auf Basis des Golf 3 und des Golf 4 am Standort produziert. Werkleiter Stefan Loth: „Der Golf ist und bleibt eine Ikone. Glücklicherweise gibt es nicht nur den

einen Golf, sondern gleich eine ganze Reihe starker Derivate. Mit dem Produktionsstart des Golf Variant ist die Modellfamilie nun endlich komplett hier am Standort vereint. Ich finde, wir können stolz darauf sein: Die achte Generation des Golf kommt künftig mit allen neun Derivaten einzig und allein aus unserer Wolfsburger Fertigung.“ Loth betont: „Ein Anlauf ist immer Mannschaftssport – und auf den Anlauf des Variant freuen wir uns besonders. Mein Dank geht an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die sich in den vergangenen Monaten immer wieder mächtig ins Zeug gelegt haben. Denn wir wissen:



Montage: Lars Brandt



Presswerk: Katja Utermöhlen

Gemeinsam können wir hier schnell und flexibel auch eine sehr hohe Modellvielfalt bauen.“ Vier dieser Mitarbeiter erklären, was sie mit dem Golf verbindet. Lars Brandt ist im Qualitäts- und Anlaufmanagement für den Golf GTE tätig, das ist der Golf mit Plug-in-Hybrid. Außerdem ist er verantwortliche Elektrofachkraft für die Golf Familie. Er sagt: „Ich beschäftige mich viel mit E-Mobilität und verfolge mit großem Interesse, welche Wege Volkswagen hier geht. Ich freue mich, meinen Teil dazu beitragen zu können.“ Katja Utermöhlen arbeitet

im Presswerk. Sie erzählt: „Ich habe

nach dem internationalen Trainee-programm gerade meine erste Stelle bei Volkswagen angetreten. Dass wir in Wolfsburg jetzt die gesamte Golf Familie bauen, finde ich gut. Ich habe schließlich noch viele Jahre vor mir.“

Rebecca Schrader aus der Stoßfängermontage pflichtet ihrer Kollegin bei: „Der neue Golf Variant ist gut für die Vielfalt am Standort. Wir haben für das Fahrzeug sogar eine neue Halle gebaut. In der Kunststofftechnik bin ich als Güteprüferin für die Stoßfänger zuständig und bin gespannt auf die kommenden Herausforderungen.“

Michael Fromme, Ausbilder in der Lackiererei, hat Erfahrung mit dem Golf: „Seit 18 Jahren bilde ich junge Menschen in der Lackiererei aus. Ich habe alle zwölf bisherigen Golf GTI der Azubis für den Wörthersee begleitet.“



Kunststofftechnik: Rebecca Schrader



Lackiererei: Michael Fromme.

im Presswerk. Sie erzählt: „Ich habe

#OfficeFriday
by Digital Workplace

Jeden Freitag: Tipps und Tricks zu Office 365

Ab sofort ist jeder Freitag ein sogenannter #OfficeFriday: Immer zum Wochenende veröffentlicht die Group IT in komprimierter Form Tipps und Tricks rund um Office 365 – auf den Seiten vom Digital Workplace, auf der Startseite des 360° Volkswagen Net und in der 360° Volkswagen App.

Zusammenarbeit soll einfacher werden

Microsoft Office 365 werden vermutlich viele Mitarbeiter kennen. Sie ist die moderne cloudbasierte Arbeitsplatz- und Produktivitätsplattform für den Volkswagen Konzern. Sie ermöglicht eine einfachere Zusammenarbeit, eine bessere Vernetzung untereinander und die Verfügbarkeit von Dokumenten und Daten auf allen betrieblichen Endgeräten. Bereits vor einigen Wochen feierte das Office-365-Projektteam aus der Group IT einen Meilenstein: den 100.000. Beschäftigten, der Office 365 nutzen konnte. Inzwischen sind es fast 165.000 – und jeden Tag kommen weitere hinzu.

Alle Daten ziehen in die Cloud

Bei der sogenannten Migration ziehen alle Daten aus dem Outlook-Postfach (inklusive Kalender, Kontakte, Ordnerstruktur, Aufgaben und Notizen) in die Cloud um. Zudem stehen neue Programme wie Microsoft Teams zur Verfügung.

Doch was genau bietet Office 365 mit seinen Applikationen? Welche Potenziale gibt es für den einzelnen Nutzer und damit für den gesamten Konzern? Die Serie #OfficeFriday bietet Antworten auf genau diese Fragen. Im ersten Teil etwa ging es um die Themen E-Mail und Outlook in Office 365.

Homeoffice: Experten-Team sorgt für technische Lösung

In Rekordzeit: Mitarbeiter aus TE und Konzern-IT stellten Citrix-Cloud-Anbindung für rechenintensive Aufgaben her

Rechenintensive Aufgaben wie Festigkeitsberechnungen oder 3D-Bauteilanslegung im Homeoffice? Das ist nun bei Volkswagen mithilfe einer Citrix-Cloud-Anbindung möglich. Ein fachbereichsübergreifendes Team aus der Technischen Entwicklung und der Konzern-IT etablierte die Lösung in Rekordzeit.

Bereits seit längerer Zeit ermöglicht Volkswagen im Rahmen der mobilen Arbeit eine flexible Arbeitsgestaltung. Genutzt wurde sie hauptsächlich von Mitarbeitern, die überwiegend Office-Tätigkeiten durchführen. Für rechenintensive Aufgaben jedoch konnte für die meisten Kollegen keine adäquate Lösung angeboten werden, auch in Zeiten von stark zunehmendem Homeoffice nicht. „Wir hatten gerade auch wegen Covid-19 dringenden Nachholbedarf“, sagt Christian Mandel, der sich im TE-Vorseriencenter um die IT kümmert. Im April wurde daher kurzerhand auf Initiative des Fachbereichs TE-Strategie, Produktdaten & Services ein vierköpfiges Experten-Team zusammen-



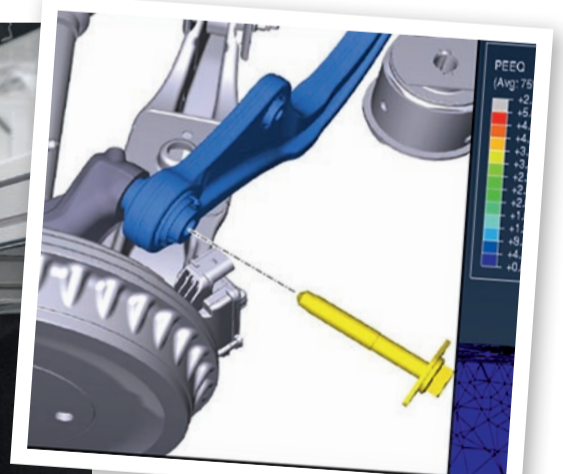
Das Team (von hinten nach vorne): Robert Schulte, Frank Friedrichs, Christian Mandel und Luigi Morreale.

gestellt. Die Aufgabe: in kürzester Zeit die rechenintensiven Anwendungen für das Homeoffice befähigen. Herausfordernd war nicht nur die Technik, die nun für viele Anwender – interne wie externe – zur Verfügung stehen sollte, sondern auch das Thema Daten-

und Know-how-Schutz. „Gut, dass Volkswagen hier den Bedarf gesehen und Schnelligkeit, Pragmatismus, aber gleichzeitig auch Sorgfalt bewiesen hat“, sagt Luigi Morreale aus der Konzern-IT.

Innerhalb von nur 14 Tagen beschaffte das Team Lizenzen, sorgte

für ausreichenden Datenschutz und etablierte einen Prozess samt Supportkonzept. „Es ist erstaunlich, wozu wir gemeinsam in der Lage sind“, betonen die TE-Produktdaten-Experten Frank Friedrichs und Robert Schulte. Das positive Feedback der Anwender belegt: Hier ist



Ein Beispiel für eine rechenintensive Anwendung.

unter außergewöhnlichen Umständen ein Ergebnis entstanden, das Volkswagen nach vorne gebracht und rechenintensive Aufgaben ins Wohnzimmer geholt hat.

Nun arbeitet das Team an weiteren Schritten. Ziel ist es, die „Taskforce-Lösung“ als neuen Standard für solche Anwendungen zu etablieren – auch über die Corona-Zeit hinaus.

stp

¹ Golf GTE: (NEFZ) Kraftstoffverbrauch in l/100 km: kombiniert 1,7; Stromverbrauch in kWh/100 km: kombiniert 12,4; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 38; Effizienzklasse: A+

² Golf GTI: (180 kW / 245 PS, mit 7-Gang-DSG) – (NEFZ) Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 8,6, außerorts 5,3, kombiniert 6,5; CO₂-Emission in g/km (kombiniert): 149; Effizienzklasse: C

³ Golf Alltrack – Das Fahrzeug ist eine seriennahe Studie und wird noch nicht zum Verkauf angeboten.



Lehrbeauftragter: Christopher Baas

Jurist hält Vorlesungen an Uni Koblenz

Christopher Baas lehrt deutsches Recht

450 Kilometer Autobahn liegen vor ihm, wenn Christopher Baas freitagnachmittags in seiner Freizeit seinen Lehrauftrag wahrnimmt. Er ist Mitarbeiter im Volkswagen Rechtswesen in Wolfsburg. Sein Steckenpferd ist das Bau- und Immobilienrecht, er wirkt bei Bauprojekten wie der Batterieproduktion in Salzgitter oder der Batterieproduktion in Braunschweig mit. In seiner Freizeit lehrt Baas am RheinAhrCampus der Hochschule Koblenz am Standort Remagen.

2018 kam der heute 41-Jährige zu Volkswagen. Für den im Rheinland geborenen Juristen und – wie er selbst sagt – „Autofreak“, ist der Lehrauftrag Privatangelegenheit. Er freut sich, dass seine Abteilungsleiterin Kerstin Saß ihn dabei von Anfang an unterstützt hat. Aber er legt Wert darauf, dass er als Lehrbeauftragter nicht im dienstlichen Auftrag von Volkswagen aktiv ist. „Im Hörsaal wird man dennoch als Volkswagen Mitarbeiter wahrgenommen und immer wieder von Kollegen oder Studierenden auf das Unternehmen oder die Autos angesprochen“, erzählt er. Wer einen Lehrauftrag übernimmt, geht eben auch als Botschafter von Volkswagen in die Öffentlichkeit.

Lehre ist für ihn Herzenssache

Baas hält die Vorlesungen „Wirtschaft und Recht“ mit einem Kollegen. Etwa 100 Studierenden gibt er seit rund drei Jahren eine Einführung in das öffentliche Recht, Handels- und Gesellschaftsrecht und Compliance. Dafür nimmt Baas die lange Anfahrt gern in Kauf: „Zu lehren ist für mich Herzenssache. Es macht mir große Freude, mein Wissen an den Nachwuchs zu vermitteln. Außerdem bleibe ich so am Puls der Zeit.“ Zudem profitiert er von der Lehre mit den Bachelorstudierenden aus vielen Ländern der Welt: „Der Dialog und die fachliche Diskussion mit jungen Menschen aus verschiedenen Kulturen bereichern mich ungemein.“

In Zeiten von Corona läuft seine Vorlesung online. Baas: „Die Vorlesung über Video ist für mich anstrengend und herausfordernd, weil mir der unmittelbare Kontakt und der Dialog mit den Studierenden fehlen.“



Lehrbeauftragte

Ein Lehrbeauftragter unterrichtet an einer Hochschule und ist berechtigt, Prüfungen abzulegen. Im Unterschied zu Hochschulmitarbeitern ist er dort nicht beschäftigt. Er wird meist auf Honorarbasis vergütet oder unterrichtet unentgeltlich. Zurzeit engagieren sich etwa 60 Volkswagen Mitarbeiter als Lehrbeauftragte.

Vier Jahrzehnte Berufsausbildung: Eine Ausbilderin blickt zurück

Beate Wenzel-Kienapfel ist in den Ruhestand gegangen

Beate Wenzel-Kienapfel – wer in Wolfsburg kennt sie nicht? Die Leiterin IT- und kaufmännische Berufsausbildung aus der Volkswagen Group Academy ist nach vier Jahrzehnten in der kaufmännischen Berufsausbildung in Wolfsburg in Rente gegangen. Hunderte von Beschäftigten hat sie in dieser Zeit kennengelernt. Für ihren letzten Tag hatten Kollegen eine Oldtimerfahrt für sie organisiert, sie durfte einen Baum mit Plakette vor dem Eingang 34 pflanzen und die Feuerwehr begleitete sie aus dem Werk. Im 360°-Interview blickt sie auf ihr Berufsleben zurück.

Was war Ihr schönstes Projekt?

Für mich als „Vollblutausbildlerin“ waren die Auszubildenden immer mein schönstes Projekt. Ich habe sie mit all ihren Fragen und Ängsten am ersten Tag im Unternehmen kennengelernt. Dann habe ich sie drei Jahre auf dem Weg zu selbstständigen Erwachsenen begleitet. Das war immer ein Erlebnis für mich.

Was braucht es, um junge Menschen auszubilden?

Menschenliebe und Fingerspitzengefühl. Ich mag junge Menschen und habe mich deshalb auch privat für sie eingesetzt, unter anderem als Jugendschöffin am Amtsgericht und als Patin für arbeitslose Jugendliche.

Wie hat sich die Berufsausbildung in Ihrer Zeit bei Volkswagen verändert?

1980 haben wir Wissen noch frontal im Werkschulunterricht vermittelt. Heute geht es um Projekt- und Zu-



Baum mit Plakette vor Eingang 34 gepflanzt: Beate Wenzel-Kienapfel im Kreise von Kollegen und Azubis.



Beate Wenzel-Kienapfel – heute und früher.

sammenarbeit. Die Ausbilder sind jetzt Lernbegleiter für ihre Auszubildenden. Außerdem hat die Digitalisierung immer rasanter zugenommen und die Auszubildenden werden immer eigenständiger.

Können Sie das genauer erklären?

Als ich anfang, gingen die Auszubildenden pro Woche einen Tag in die Berufsschule, einen Tag in die VW-Werkschule und waren den Rest der Zeit in den

Fachabteilungen. In den 80ern fiel dann die Werkschule weg, Lernphasen ergänzten die Abteilungseinsätze. Die Auszubildenden erweiterten mit Planspielen an PCs ihr betriebliches Wissen. Dank Office 365 sind jetzt ganz andere Arbeitsformen möglich – und coronabedingt arbeiten jetzt auch viele Auszubildende mobil und kommunizieren über „Teams“ miteinander.

Haben Sie Pläne für das Leben nach der Arbeit?

Zunächst möchte ich mich ausruhen, das Leben ohne Termine genießen und als Hobbyschneiderin meine Ideen umsetzen. Nach Weihnachten werde ich meinen Gedanken freien Lauf lassen – und meinen ersten Roman schreiben.



Abschiedsgeschenk: Beate Wenzel-Kienapfel auf Oldtimerfahrt durch das Werk in Begleitung der Werkfeuerwehr.

Zum neunten Mal: Mitarbeiter bringt Benefizkalender heraus

Jens Heinrich aus dem Vertrieb in Wolfsburg hat bisher knapp 41.000 Euro an die Villa bunterkund gespendet

Genau 40.756 Euro sind bisher für den guten Zweck zusammengekommen – nun soll die Summe noch größer werden: Jens Heinrich (50) aus dem Vertrieb hat zum neunten Mal seinen Wolfsburg-Kalender herausgebracht. „Der Erlös aus dem Verkauf geht erneut zu hundert Prozent an die Villa bunterkund“, verspricht der Volkswagen Mitarbeiter. Hintergrund: In der Einrichtung am Wolfsburger Klinikum werden kranke Kinder und ihre Angehörigen betreut.

Neu ist: Der Hobbyfotograf bietet den Benefizkalender mit den schönsten Aufnahmen seiner Geburts- und Lieblingsstadt in drei Varianten an: in Farbe, Schwarz-Weiß und nun auch in Colorkey, also Schwarz-Weiß mit zusätzlich einer Farbe.

„Es hat mir wieder viel Spaß gemacht, für den Kalender die schönsten Wolfsburg-Fotos zusammenzustellen“, sagt der Mann aus dem Wolfsburger Ortsteil Vorsfelde. Zu sehen sind unter anderem das Schloss, der Allersee, der Mittellandkanal und selbstverständlich das Volkswagen Werk. Heinrich: „Viele kennen diese Orte. Viele wissen aber manchmal gar nicht, wie schön sie sind.“



Jens Heinrich mit seinen neuesten Werken: Der Volkswagen Mitarbeiter bringt für den guten Zweck erstmals drei Varianten seines Wolfsburg-Kalenders heraus.



Wo die Kalender erhältlich sind

Die Benefizkalender von Jens Heinrich sind für 15 Euro (Farbe) beziehungsweise 19,99 (Schwarz-Weiß) in der Buchhandlung Thalia in der City-Galerie in der Wolfsburger Innenstadt, in der Buchhandlung Sopper in Vorsfelde und im „Volkswagen Shop and more“ an Tor 17 im Werk Wolfsburg erhältlich. Erstmals unterstützt auch die Wolfsburg Wirtschaft und Marketing GmbH (WMG) das Projekt und vertreibt den Kalender bis Ende Dezember in der Tourist-Information im Hauptbahnhof. Außerdem gibt es einen Online-Verkauf für 12 Euro (Farbe) beziehungsweise 17 Euro (Schwarz-Weiß) unter www.wolfsburgbilde-r.de direkt bei Jens Heinrich. Hinweis: Die Colorkey-Variante (22 Euro) gibt es nicht im Handel, sondern nur online. Außerdem hat Heinrich bereits im Frühjahr einen Farbbildband über Wolfsburg herausgegeben. Dieser ist auf Deutsch, Englisch und Französisch im Wartberg-Verlag erschienen. Er hat 72 Seiten, Farbfotos mit erklärenden Texten und kostet 16,90 Euro.



Ein echter Hingucker: Samba-Bus Renate.

Autostadt zeigt Samba-Bus Renate

Besucher des Volkswagen Nutzfahrzeuge-Pavillons in der Autostadt in Wolfsburg erwartet aktuell ein ganz besonderes Highlight – der Volkswagen T1 Samba-Bus Renate ist dort zu sehen.

Vor mehr als 55 Jahren vom Band gerollt, blieb der Bulli knapp fünf Jahrzehnte im Besitz einer einzigen Familie. Drei Generationen erlebten mit ihm Urlaube, nutzten ihn im Alltag oder lernten das Autofahren in ihm. Bevor der Bulli 2015 Volkswagen Nutzfahrzeuge Oldtimer übergeben wurde, erhielt er den Namen seiner Erstbesitzerin „Renate“. Nach einer kompletten Werksrestaurierung bei Volkswagen Nutzfahrzeuge Oldtimer in Hannover können Bulli-Fans Renate nun in der Autostadt sehen.



Blick in das Innere des Samba-Busses: Die- ser steht im Pavillon der Nutzfahrzeuge.



Der ID.3 in den Autostadt-Türmen: Das Elektroauto der neuen Generation wird CO₂-neutral an Kunden ausgeliefert.

Autostadt liefert ID.3¹ CO₂-neutral aus

Das neue Elektroauto der Marke Volkswagen wird nicht nur bilanziell CO₂-neutral hergestellt

Mit der Auslieferung des Volkswagen ID.3 hat im September in der Autostadt eine neue Ära begonnen: Das weltweit erste bilanziell CO₂-neutral produzierte Fahrzeug des Volkswagen Konzerns wird im KundenCenter erstmals bilanziell CO₂-neutral ausgeliefert. Dabei werden auch An- und Rückreise der Kunden berücksichtigt. Deutlich wird: Mit dem

Verkaufsstart des ID.3 verwirklicht die Marke Volkswagen gemeinsam mit der Autostadt ihre Vision, lokal emissionsfreie Mobilität für alle zu ermöglichen. Dazu gehört auch der Anspruch, die Auslieferung an Kunden bilanziell CO₂-neutral zu gestalten. Und das geht so: Bei der Abholung des ID.3 in der Autostadt ist das Fahrzeug mit Naturstrom[®] geladen. Bei der An- und Rückreise der Gäste

entstandene Emissionen werden bilanziell CO₂-neutral gestellt: Dafür hat die Autostadt gemeinsam mit dem Wuppertal-Institut ein Konzept entwickelt. Entstandene CO₂-Emissionen werden in Klimaschutzprojekten kompensiert, die nach dem Goldstandard zertifiziert sind. Als eines der ersten Projekte unterstützt die Autostadt den Partner First Climate mit einem Windkraftprojekt in Indien.



Auf einen Blick: die Funktionalitäten der neuen Audi BKK Service-App.

Audi BKK: Neue Service-App jetzt runterladen

Die neue Service-App der Audi BKK ist da: Sie erleichtert den etwa 723.000 Versicherten der Krankenkasse den Alltag. Mit wenigen Klicks können Kunden über ihr Smartphone jederzeit Kontakt zur Audi BKK aufnehmen, Dokumente und Anträge hochladen sowie die persönlichen Daten ändern.

Die Oberfläche der App zeigt die Funktionen, die von den Kunden der Audi BKK genutzt werden können:

- Krankmeldung hochladen
AU-Bescheinigung einscannen, hochladen und an die Audi BKK verschicken
- Persönliche Daten anpassen
Ändern der persönlichen Stammdaten, Adresse und Bankverbindung
- Dokumente hochladen
Scannen, Hochladen und Einreichen zahlreicher Anträge oder Unterlagen
- Kontakt zur Audi BKK
Anliegen direkt per Kontaktformular an die Audi BKK senden
- Antragsübersicht
Zeigt eine Übersicht der Anfragen und Anträge, die über die App oder das Online-Center eingereicht wurden

Zusätzlich sind Funktionen des Audi BKK Online-Centers in der App integriert, zum Beispiel der Fotoupload für die elektronische Gesundheitskarte, die Beantragung von Bescheinigungen, des Auslandskrankenscheins und vieles mehr. Die Nutzungsmöglichkeiten der App werden durch Updates in Zukunft weiter ausgebaut. Mitglieder sowie familienversicherte Angehörige, die das 15. Lebensjahr vollendet haben, können die Audi BKK Service-App ab sofort kostenfrei nutzen. Im App Store (iOS) und bei Google Play (Android) steht das Programm zum Download zur Verfügung.

Wie das alles funktioniert? Auf einer eigenen eingerichteten Webseite unter www.audibkk.de/serviceapp erklärt die Audi BKK den Anmeldeprozess.

Rätselfreunde, aufgepasst!

Die Autostadt veranstaltet in Zusammenarbeit mit dem Magazin „Stern“ Deutschlands wohl schwierigstes Rätsel

Die Autostadt lädt zur Rätsel- jagd ein: „IQon“ hält zahlreiche knifflige Aufgaben für die Teilnehmer bereit, die bis zum 25. Oktober gelöst sein müssen. Dann findet in der Autostadt das große Finale statt. Der Sieger darf sich auf drei spektakuläre Preise

freuen: einen Volkswagen California 6.1 Beach Camper, einen historischen Volkswagen Käfer und einen E-Scooter. IQon ist eine Kooperation mit der Zeitschrift „Stern“.

Wer ins Finale kommen möchte, kann einerseits das Rätsel in der Autostadt lösen. Hier gibt es momentan

16 Quadrate mit mysteriösen Pfeilen, Zeichen und Symbolen. Was bedeuten sie? Der Schlüssel zur Lösung sind die Orte in den Feldern, die mit einem Sternchen markiert sind.

Andererseits führen die zehn Städterätsel im „Stern“ ans Ziel: Jede Woche steht eine Stadt im

Mittelpunkt. Für das Finale müssen nicht alle gelöst werden, sie könnten jedoch hilfreich sein.

Alle Informationen, Teilnahmebedingungen und Datenschutzhinweise gibt es unter www.autostadt.de/iqon

Für IT-Talente: „42 Wolfsburg“ startet Bewerbungsphase

Programmierschule in der Markthalle bietet gebührenfreie Ausbildung zum Softwareentwickler

IT-Talente aus ganz Deutschland können sich jetzt für die Ausbildung zum Softwareentwickler an der innovativen Programmierschule „42 Wolfsburg“ bewerben. Nach dem Vorbild der Partnerschule „École 42“ in Paris ist die Ausbildung gebührenfrei und dauert drei bis fünf Jahre.

Für das Auswahlverfahren zählen allein Talent und Motivation. Es braucht weder Schulabschlüsse noch besondere Qualifikationen oder ein bestimmtes Alter. Gut zu wissen: An der IT-Schmiede wird auf Englisch gelernt und kommuniziert. Volkswagen fördert die Schule mit 3,7 Millionen Euro im ersten Jahr



Gunnar Kilian

und jährlich zwei Millionen Euro in den kommenden Jahren. Denn durch die zunehmende Digitalisierung steigt

auch die Nachfrage nach gut ausgebildeten IT-Fachkräften. Konzern-Personalvorstand Gunnar Kilian: „Wir gehen zusammen mit dem Verein 42 Wolfsburg und dem Aufbau der IT-Schmiede „42

Wolfsburg“ neue Wege in der IT-Ausbildung in Deutschland. Für die digitale Transformation bei Volkswagen und in Deutschland brauchen wir

Experten, die kreativ und engagiert Probleme lösen.“

„Die „42 Wolfsburg“ ist für mich in

vielerlei Hinsicht eine Revolution in der Bildungslandschaft“, sagt Ralph Linde, Leiter der Volkswagen Group Academy. „Sie ist eine Top-Software- schule ohne Zulassungsvoraussetzungen

mit Ausnahme von Talent, eine Schule mit einer qualitativ hochwertigen, gamifizierten Ausbildung ohne Lehrer, die weltweit gefragte Absolventen

hervorbringt. Sie ist ein Vorreiter für die Zukunft der Bildung.“

Schulleiter Max Senges blickt auf jahrelange Erfahrung bei Google und im Silicon Valley zurück. Er freut sich auf viele Bewerber: „Die „42 Wolfsburg“ ist der Ort, an dem die Magie von Hogwarts, die akademische Exzellenz des MITs und der Innovationsgeist von Ferdinand Porsche zusammenkommen, um die nächste Generation europäischer Software-Ingenieurinnen

und -Ingenieure auszubilden.“ Ab Mai 2021 werden die ersten 150 Studierenden dann zu international gesuchten Programmierern geschult.



Max Senges



Ralph Linde



„42 Wolfsburg“

Die Bewerbung um einen Platz ist ab sofort auf der Internetseite 42wolfsburg.de möglich. Das Auswahlverfahren beginnt mit zwei Online-Logiktests. Wer darin erfolgreich ist, wird zum vierwöchigen Bootcamp „Piscine“ eingeladen, in dem vor Ort praxisorientierte Projekte bearbeitet werden. Für 2021 sind „Piscines“ für Februar, März und April geplant. Sitz der Schule mit 250 iMacs wird die Markthalle in Wolfsburg sein, etwa fünf Gehminuten vom Bahnhof und zehn Minuten zu Fuß vom Werk entfernt.



¹ ID.3 Pro Performance, 150 kW/Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 16,9–15,4 (WLTP); 15,4–14,5 (NEFZ); CO₂-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); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0



Logo des Emders Gesundheitswesens.

Gesundheit: Auditierung war erfolgreich

Im Rahmen einer Matrixzertifizierung wurden die Gesundheitswesen der Standorte Emden und Hannover durch die DQS GmbH (Deutsche Gesellschaft zur Zertifizierung von Managementsystemen) nach der ISO 9001:2015 erfolgreich auditiert. In Emden konnte das Audit unter besonderen Bedingungen gerade noch rechtzeitig vor dem „Lockdown“ vor Ort durchgeführt werden. Das Abschlussgespräch fand per Skype statt. Die Hinweise für Verbesserungsmöglichkeiten wurden umgehend umgesetzt.



Der Ausbau geht voran: 15 Ladesäulen sind bereits einsatzbereit.

Laden: Ausbau der Infrastruktur kommt voran

Zum Transformationsprozess des Standorts gehört auch der kontinuierliche Ausbau einer entsprechenden Ladeinfrastruktur. Außer auf dem Ausbau der internen Struktur liegt der Fokus in diesem Jahr auch auf dem Aufbau externer Ladesäulen. „15 Ladesäulen sind bereits im Werk einsatzbereit, 15 weitere sind im Zulauf. Zusätzlich zu den externen Ladesäulen werden bis zum Ende des Jahres fünf weitere Ladesäulen innerhalb des Werks aufgestellt“, erklärt Arne Kreuzler, zuständiger Fachplaner im Werk Emden.



Voller Einsatz: Prof. Dr. Deiwiks und das PEC-Team beim Einsetzen des Baums.

Abschied: Leiter Controlling verlässt Emden

Nach elf Jahren Zusammenarbeit verabschiedet sich das Werkmanagement von Prof. Dr. Deiwiks. Er leitete von 2009 bis 2020 das Controlling in Emden und hat jetzt eine neue Aufgabe in Wolfsburg übernommen. Als Erinnerung und Dankeschön bekam er von seinem ehemaligen Team zwei Apfelbäume geschenkt. Einen durfte er im Beisein seiner Kollegen auf dem Emders Werkgelände direkt einpflanzen. Der dazugehörige Zwillingbaum ist für den heimischen Garten gedacht und ist gespickt mit den Worten: „Wir danken dir für elf erfolgreiche gemeinsame Jahre im Werk Emden. Den ersten Apfel werden wir dir zukommen lassen. Alles Gute für die neue Tätigkeit. Dein ehemaliges PEC-Team.“



Das rückwärts laufende Band: Meister Johann Frerichs (links) und Fertigungsabschnittsleiter Marco Brückmann erklären die Idee.

Rückwärtslaufende Linie: Arbeit an Fahrzeugen wird flexibler

Transformation des Werks Emden: Kleinere Mängel können schneller behoben werden

In acht Handlungsfeldern arbeiten Mitarbeiter verschiedener Fachbereiche und Funktionen an den drängendsten Themen der Transformation. Dabei geht es nicht ausschließlich um Pflichterfüllung, sondern vielmehr darum, die Handlungsfelder als strategisches Instrument zu nutzen. Damit soll der Standort mit Weitblick in eine nachhaltige Zukunft geführt und es sollen frühzeitig mögliche Herausforderungen identifiziert werden.

Wie das aussehen kann, zeigt das

Beispiel der rückwärts laufenden Linie. Sobald ein Fahrzeug den Zählpunkt 8 verlässt, gilt es als verkauft – vorausgesetzt, es ist beanstandungsfrei und entspricht allen Qualitätsvorgaben. Erst mit dem „grünen Q“ geht es weiter in Richtung Kunde. Doch was passiert mit den sogenannten Rückweisungen, also all den Fahrzeugen, die nach dem letzten Check noch zusätzliche Arbeit erfordern? Sie drehen eine Extraschleife, und die ist zeit- und kostenintensiv. Bislang verlassen die beanstandeten

Fahrzeuge die Halle 7, werden auf dem Vorsortierplatz nach Fehlerbild und Dringlichkeit (first in, first out) sortiert und dann an verschiedenen Stellen im Werk zwischengeparkt, bis sie fertiggestellt werden können. Erst danach geht es zurück zum Zählpunkt 8.

Doch es gibt eine innovative Lösung – so simpel wie effektiv: Eine der vier Linien läuft seit dem Werksurlaub rückwärts und macht das Arbeiten an den Fahrzeugen flexibler. Durch diese Umrüstung wird nicht nur eine hohe Direktläuferquote erreicht, sondern sie spart vor allen Dingen auch Durchlaufzeit. Zudem hält sie den Umlauf stabil.

„Wir sparen damit immens Zeit und Geld“

Meister Johann Frerichs formuliert das so: „Vor allem während der Fahrzeuganläufe, wie jetzt beim Arteon Shooting Brake, ist es, als müsste man einen Sack Flöhe hüten, sobald das Fahrzeug einmal die Halle verlassen

hat. Durch die Möglichkeit, sofort auf der Linie zu reagieren, bleiben die Fahrzeuge in aller Regel direkt in der Halle. Wir beheben kleinere Mängel sofern möglich sofort und sparen damit immens Zeit und Geld.“

Kurz vor dem Werksurlaub konnte die Umrüstung der Linie abgeschlossen und diese zum ersten Mal in der neuen Konfiguration in Betrieb genommen werden. Wie gut das funktioniert, spiegeln nicht nur die Zahlen, sondern auch die Aussagen der beteiligten Personen wider. „Durch die enge und agile Zusammenarbeit der Mitarbeiter konnten wir gewährleisten, dass der Prozess stabil integriert ist und das Fahrzeug im Fluss bleibt. Wir sind jetzt in der Lage, die Zeit für die zusätzliche Arbeit agil sowie ohne daraus resultierende Nachteile anzupassen und die Fahrzeuge nach der Fertigstellung wieder an den Zählpunkt 8 zu überführen. Das ist für uns ein guter Schritt in die richtige Richtung“, betont Marco Brückmann, Fertigungsabschnittsleiter.



Sommer-Freisprechung und Ausbildungsbeginn 2020 in Emden

55 Auszubildende wurden freigesprochen und 108 Frauen und Männer begannen ihre Ausbildung im Werk Emden

26 Frauen und 82 Männer haben ihre berufliche Ausbildung in elf gewerblich-technischen und kaufmännischen Berufen noch vor sich und treten in die Fußstapfen der im Sommer freigesprochenen Auszubildenden. Dabei stellt die Gruppe der Elektroniker für Automatisierungstechnik bei den Technikgruppen die meisten Berufsanfänger, gefolgt von den Industriemechanikern sowie den Kfz-Mechatronikern.

Einen Schritt weiter sind die insgesamt 14 jungen Frauen und 41 jungen Männer, die in kleinem Rahmen zum Abschluss ihrer Berufsausbildung an zwei Terminen die Prüfungszeugnisse der Industrie- und Handelskammer (IHK) Ostfriesland und Papenburg erhielten. Die diesjährige Freisprechung konnte trotz der Corona-Pandemie und des damit einhergehenden Verbots von Großveranstaltungen im Werkforum stattfinden – aufgeteilt auf zwei Termine und unter bestimmten Hygienevorkehrungen.

Werkleiter Uwe Schwartz sprach den neuen Fachkräften seine herzlichen

Glückwünsche aus und betonte: „Sie als ehemalige Auszubildende und junge Fachkräfte sind unsere Zukunft. Mitten im größten Transformationsprozess in der Geschichte des Standorts haben Sie den Grundstein für Ihre berufliche Heimat gelegt. Darauf können Sie sehr stolz sein. Ich wünsche Ihnen viel Erfolg und vor allem Mut – suchen und greifen Sie nach den Chancen im Leben und denken Sie nicht zuallererst über die Risiken nach.“

Und Betriebsratsvorsitzender Manfred Wulff sagte: „Ich bin froh, dass die Freisprechung unter diesen Bedingungen stattfinden konnte und wir euch auf diesem Wege unsere Wertschätzung entgegenbringen können. Mehr denn je merken wir, wie schnelllebig unsere Zeit ist. Daher haltet ab und zu inne, biegt auch mal links oder rechts ab und reflektiert euch selbst. Zufriedenheit und Erfolg im Berufsleben sind sehr eng miteinander verbunden. Im Namen des Betriebsrats und der IG Metall gratuliere ich euch zur

bestanden Prüfung und wünsche euch für eure weitere Lebensplanung viel Erfolg.“

Herzlich willkommen: Das Werk Emden begrüßt die 108 neuen Auszubildenden.





Weit fortgeschritten:
Die Halle 19 liegt genau
im Zeitplan.

Transformation: Emden auf dem Weg zum E-Standort

Während des Werksurlaubs gingen die Bauarbeiten in Emden planmäßig voran

Nach drei Wochen Werksurlaub ist der Standort Emden in eine ereignisreiche zweite Jahreshälfte gestartet. Und dass das Werk auch während des diesjährigen Urlaubs nicht stillstand, zeigen die täglich durchgeführten Umbau- und Erweiterungsarbeiten auf insgesamt 265 Baustellen. Bis zu 2.000 Personen von rund 230 Firmen waren täglich an den umfangreichen Arbeiten beteiligt.

Ein besonderes Augenmerk musste dabei der Werkschutz auf die Erhaltung der verkehrstechnischen Sicherheit im Straßenverkehr sowie auf die Absicherung der Werkaußengrenzen legen, da der Werkzaun aufgrund der Bauarbeiten des Öfteren an verschiedenen Stellen geöffnet werden musste. Aber auch der Brandschutz war stets aktiv an den Baumaßnahmen beteiligt. Allein in der Lackiere-

rei gab es drei Baustellen mit offener Feuererscheinung, an die rund um die Uhr Brandposten gestellt werden mussten. Zusätzlich wurden temporär 138 Brandposten an unterschiedlichen Stellen im gesamten Werk gestellt.

„Die Wochen im Werksurlaub wurden intensiv für erforderliche Umbau- und Instandsetzungsarbeiten im Werk genutzt und die Großbaustellen unserer neuen Hallen nehmen immer mehr Gestalt an. Ich freue mich und bin sehr gespannt auf das Werk Emden in der Zukunft und die faszinierenden Produkte, die wir hier ab 2022 fertigen werden. Auf diesem Wege möchte ich mich daher bei allen bedanken, die in den letzten Tagen und Wochen im Werk gearbeitet haben – sowohl für einen gelungenen Wiederanlauf als auch für unsere sichere, elektrische Zukunft“,

betonte Uwe Schwartz, Leiter des Werks Emden.

Die Transformation liegt gut im Zeitplan. Und das will etwas heißen – denn dieser ist sportlich. Bis die ersten ID.4² in Emden vom Band laufen können, wird sich noch einiges tun. Bestehendes wird um- und Neues aufgebaut – und das im laufenden Betrieb. Insgesamt eine Milliarde Euro investiert Volkswagen in die Vorbereitung auf eine elektrifizierte Zukunft des Standorts.

Das ist ein bemerkenswertes Investment und ein starkes Bekenntnis zum Standort. Dabei lag der Fokus der Baumaßnahmen auf der Integration des MEB in bestehende Strukturen sowie auf den neuen Hallen 19, 18B und 17B.



Vorbereitung auf den MEB: TNV-Anlagen und Frischluftwärmetauscher KTL 1/2 wurden getauscht.



Der glückliche Gewinner: Erwin Hoofdmann (Mitte) mit e-up!

Volkswagen Mitarbeiter gewinnt e-up!¹

Beim Gewinnspiel „GeMoinsam für Emden“ des Sportvereins BSV Kickers Emden ist Erwin Hoofdmann der glückliche Gewinner eines Volkswagen e-up!. Hoofdmann ist bei der Werkfeuerwehr tätig.

Ende August kamen Vertreter des Vereins, des Autohauses Schwarte und von Volkswagen im Emden Werk zusammen, um dem Gewinner zu gratulieren und mit ihm einen möglichen e-up! in seiner favorisierten Farbe anzuschauen. Im September kann er sich dann seinen individuellen e-up! über das Autohaus Schwarte bestellen.



Gut gerüstet: Das Team ist einsatzbereit.

Corona-Test in Emden

Im Werk Emden werden Corona-Tests für Beschäftigte mit spezifischen Symptomen angeboten. Dafür wurde auf dem Parkplatz des Sonderfahrzeugbaus an der Holstenstraße ein Container aufgebaut, in dem die Abstriche durchgeführt werden. Die Untersuchung der Proben erfolgt in Zusammenarbeit mit dem Klinikum Wolfsburg. Die Ergebnisse werden bis zum nächsten Arbeitstag (montags bis freitags) erwartet – so lange bleibt der Getestete zuhause. Die Tests werden nur nach Anmeldung (+49 5361 933 333) und Terminvergabe durchgeführt. Der Werkausweis oder der Personalausweis sind zur Identifikation erforderlich.



Gemeinsamer Besuch: Christian Vollmer besichtigte mit dem Werkmanagement und dem Betriebsrat die Baustelle.

Produktion: Christian Vollmer besuchte Standort

Unter dem Motto „Nur wo du zu Fuß warst, warst du wirklich“ ließ sich Produktionsvorstand Christian Vollmer das Emden Werk zeigen. Während seines Standortbesuchs stand die Transformation des Werks im Fokus. „Im aktuellen Produktportfolio müssen Produktivität und Qualität jetzt stimmen, damit der Standort auch in Zukunft gut für die MEB-Produkte wie den ID.4 aufgestellt ist. Emden hat eine tolle Zukunft vor sich“, so Vollmers Fazit zu seinem ersten Besuch am ostfriesischen Standort.

Betriebliche Sozialarbeit im Emden Werk

Für Mitarbeiter: Anlaufstelle bei Fragen zum Thema Sucht und Prävention

Sucht ist kein Randproblem, sondern betrifft viele Menschen in unserer Gesellschaft. Neben riskanten, missbräuchlichen und abhängigen Verhaltensweisen in Bezug auf legale und illegale Suchtmittel betrifft diese Problematik auch nicht stoffgebundene Verhaltensweisen, wie Glücksspiel und übermäßigen Internetgebrauch.

Sucht ist häufig mit dramatischen persönlichen Schicksalen verbunden. Sie betrifft beteiligte Familienangehörige ebenso wie Freunde und Kollegen. Wie zweischneidig dieses Thema ist, wird besonders beim Alkohol

deutlich. Alkoholkonsum ist in unserer Gesellschaft positiv besetzt. Dabei verläuft der Weg in die Alkoholsucht schleichend und fast unmerkbar. Bis Betroffene erkennen, dass sie abhängig sind, vergehen oft viele Jahre.

Tatsache ist, dass 9,5 Millionen Menschen in Deutschland Alkohol in gesundheitlich riskanter Form konsumieren und jedes Jahr mindestens 74.000 Menschen an den Folgen ihres Alkoholmissbrauchs sterben.

Der erste wichtige Schritt für Betroffene ist, sich einzugestehen, dass sie ein Alkoholproblem haben und Hilfe brauchen. Unterstützung dabei

gibt es auch im Werk. Die betriebliche Sozialarbeit bietet neben der Einzelberatung und der Weitervermittlung an die Diakonie auch eine Selbsthilfegruppe für Suchtkranke an.

Betroffene Kolleginnen und Kollegen sind herzlich eingeladen, daran teilzunehmen. Aufgrund der Corona-Bestimmungen kann sich

die Gruppe aktuell allerdings nicht treffen – sobald die Treffen wieder stattfinden können, wird dies über die internen Medien kommuniziert. Bei Fragen können sich Mitarbeiter jederzeit an die Kolleginnen der betrieblichen Sozialarbeit wenden.



Das Team der betrieblichen Sozialarbeit: (von links) Myriam Kagischke, Gabriele Peters und Norma Braun-Westerman.



Betriebliche Sozialberatung

Information
Prävention
Beratung
Betreuung
Nachsorge

So sieht es in Deutschland mit dem Suchtverhalten aus:

- 14,7 Millionen Menschen rauchen
- 1,8 Millionen Menschen sind alkoholabhängig
- 2,3 Millionen Menschen sind schätzungsweise von Medikamenten abhängig
- 600.000 Menschen weisen einen problematischen Konsum von Cannabis und anderen illegalen Drogen auf
- 500.000 Menschen zeigen ein problematisches Glücksspielverhalten
- 560.000 Menschen sind schätzungsweise onlineabhängig

(Quelle: Bundesministerium für Gesundheit, Stand Juli 2018)

¹e-up! Stromverbrauch in kWh/100 km (NEFZ): 12,9-12,7 (kombiniert), CO₂-Emission in g/km: 0, Effizienzklasse: A+
²ID.4: Das Fahrzeug ist eine seriennahe Studie.



Eure Stimme zählt!

Das Stimmungsbarometer ist am 14. September in Osnabrück gestartet. Mit den Herausforderungen, die dieses Jahr mit sich gebracht hat, hatte wohl niemand gerechnet. Doch genau solche Zeiten zeigen uns, wie wertvoll unser Zusammenhalt ist. Gerade jetzt ist es wichtig, miteinander zu sprechen und die Zusammenarbeit zu fördern.

Deshalb freuen wir uns über jeden, der das Stimmungsbarometer nutzt, um in den Dialog zu treten: Macht bis zum 11. Oktober mit! Bei Fragen stehen Angelina Korte und Wolfgang Rosprich gerne zur Verfügung.



Das neue Umweltprogramm Zero Impact Factory ist deutlich komplexer als der Vorgänger. Neben Ressourceneinsatz und Emissionen, die auch schon im Rahmen von ThinkBlue Factory berücksichtigt wurden, zählen nun auch neue Themen wie Biodiversität, CO₂-arme Geschäftsfahrzeuge und das ökologisch vorbildliche Handeln unter dem Oberbegriff lokale Ökosysteme zu den Zielen.

Also Themen, die abbilden, wie sich das Umweltbewusstsein in der Gesellschaft in den vergangenen Jahren verändert hat und welche Auswirkungen diese Veränderung auf die Wahrnehmung großer Industrieunternehmen wie Volkswagen mit sich bringt.

Daher ist auch der Baustein Umwelt-Compliance von großer Bedeutung.

„Ich freue mich besonders, dass mit der Einführung von Zero Impact Factory nun auch das Thema Biodiversität am Standort einen festen Platz bekommt“, sagt die Sachkundige für Umwelt der Werktechnik, Kristin Schlarmann.

Die Förderung der Biodiversität am Standort ist bereits seit längerem ein Anliegen. So wurde beim Neubau der Verladehalle Geb. 6.4 das Dach mit extensiver Begrünung versehen.



Zudem wurde beim Bau der Halle 28 auf dem Versandplatz der nicht zu nutzende Bereich hinter der Halle mit Bäumen aufgeforstet (siehe Fotos links).

„Wir haben weitere Ideen zur Förderung



der Biodiversität am Standort. Derzeit werden Planungen zur Errichtung eines Biotops anstelle eines Betonbauwerks geprüft“, so der Leiter der Werktechnik und Energiebeauftragte des Standorts, Rolf Pruin.

Die Verbesserung der Energieeffizienz wird seit Jahren im Rahmen von Sanierungs- und Investitionsmaßnahmen gefördert. So wurden vergangenes Jahr diverse Hallen auf LED-Beleuchtung umgerüstet, das Dach des Gebäudes 16 saniert sowie die Heizung der Gebäude 3 und 1 auf Brennwerttechnik umgerüstet. Allein dadurch wird eine Einsparung von 1.100 MWh Wärme und 200 Tonnen CO₂ erreicht.

Impressionen: Doppelbesuch bei Volkswagen Osnabrück

Ministerpräsident Stephan Weil und Produktionsvorstand Christian Vollmer zu Gast

Anfang September hat Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil die Volkswagen Osnabrück GmbH besucht. Er folgte der Einladung der IG Metall und der Arbeitnehmervertretung des Standorts. Neben Gesprächen mit der Geschäftsführung, Betriebsräten und Gewerkschaftern zur aktuellen Situation kam er auch mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Produktion ins Gespräch.

Nicht nur der Ministerpräsident war an diesem Tag zu Gast in Osnabrück, auch der neue Produktionsvorstand der Marke Volkswagen, Christian Vollmer, war vor Ort – begleitet vom Personalvorstand der Marke Volkswagen, Wilfried von Rath, sowie von Christiane Engel, Leiterin der Qualitätssicherung der Marke. Bei seinem ersten Besuch verschaffte sich Vollmer einen umfangreichen Überblick über die Kompetenzen und Fähigkeiten des Standorts.

Marco Kunz, Meister in der Qualitätssicherung: „Der Austausch mit dem Ministerpräsidenten hat mir gezeigt, dass er Interesse am Standort und auch an der Zukunft des Standorts hat. Mir war es wichtig, ihm die Auswirkungen durch den Auslauf des Porsche Cayman und die fehlende Auslastung des Standorts Osnabrück mit auf den Weg zu geben.“

Wolfram Smolinski, Betriebsratsvorsitzender: „Der Besuch und die Gespräche mit unserem Landesvater, Herrn Ministerpräsident Stephan Weil, sind weitere Meilensteine in den wichtigen Fragen der Standort- und Beschäftigungssicherung. Die Landesregierung steht an unserer Seite.“



Im Gespräch: Weil mit Mitarbeitern der Produktion.

Jörn Hasenfuß, Sprecher der Geschäftsführung: „Die Besuche waren ein voller Erfolg! Wir konnten beide Besuchergruppen über unsere aktuelle Situation informieren und insbesondere von unserer Strategie überzeugen.“



Testfahrt mit dem T-Roc Cabriolet: Jörn Hasenfuß (links) mit Ministerpräsident Stephan Weil.



Zum Abschluss: Besuch in der Fertigung.

Matthias Schmitz, Leiter Strategie und Produktmanagement: „Der Besuch der Herren Dr. Vollmer und MP Weil hat uns gezeigt, dass unsere Strategie und die dort verankerten Unternehmensziele mitgetragen werden und wir uns auf Unterstützung verlassen können. Das ist ein starkes Signal. Unsere innovativen Produktideen und insbesondere die Produktinitiativen rund um unser T-Roc Cabriolet haben für positive Aufmerksamkeit gesorgt. Eine insgesamt sehr gelungene Veranstaltung.“

QR-Codes erleichtern Arbeitsalltag in der Ausbildung

Digitalisierung: Auszubildende entwickeln Möglichkeit zur automatisierten Abfrage mit iPads

QR-Codes hängen in der Ausbildungswerkstatt bereits an jeder Maschine, sie erleichtern Arbeitsabläufe und helfen Ordnung zu wahren. Hinter einem QR-Code steckt ein Link im Bildformat, über den die Auszubildenden durch Scannen mit dem Tablet auf Wartungspläne und Lehrgänge zugreifen können. Sie ermöglichen es, digitalisierte Dokumente direkt zu öffnen und zu bearbeiten.

„Die Idee, QR-Codes einzusetzen, um die Digitalisierung in der Ausbildung weiter zu forcieren, entstand schon vor einigen Monaten. Das Herausfordernde war die praktische Umsetzung bei der Erstellung des Codes“, sagt Tobias Schoo, Leiter der Ausbildung. Hierfür wurde nach Recherche eine passende Vorlage bei Microsoft Word erstellt, die einheit-

lich im Ausbildungszentrum genutzt werden kann. Eine Schwierigkeit war es, die Dateien an einem passenden Speicherort zu hinterlegen, von dem aus es möglich ist, einen Link für den Zugriff über den QR-Code zu generieren. Erst als die Umstellung von SharePoint auf Microsoft Teams als Speichermedium erfolgte, gelang es, das Projekt umzusetzen. Dateien können nun bei Teams hinterlegt werden, wo ein Link generiert wird, der anschlie-

Zum Ausprobieren: einfach mit dem Mobilgerät einscannen und direkt zur Homepage von Volkswagen Osnabrück gelangen.



ßend in einen QR-Code umgewandelt wird. Wenn man diesen mit seinem Mobilgerät einscann, wird direkt die passende Datei geöffnet.

Ausbilder Markus Rehme sagt: „Man muss sich das so vorstellen, dass bisher an jeder Maschine die Lehrgänge, Wartungspläne und Datenblätter zur Überprüfung der Kühlschmierstoffe in Papierform auslagen. Es war keine Seltenheit, dass Blätter verschmiert und unsortiert waren oder fehlten. Das kommt nicht mehr vor. Dort, wo mehrere Ordner standen, gibt es jetzt nur noch drei verschiedene QR-Codes.“

Die Azubis können nun mit ihrem iPad den Code einscannen und gelangen zur jeweiligen Datei. In Zukunft soll die Verwendung der QR-Codes noch ausgeweitet werden. Denkbar wäre etwa, Sicherheitsunterweisungen

oder Reparaturanleitungen zu hinterlegen und auch andere Arbeitsplätze mit QR-Codes auszustatten.

Beim Scannen eines QR-Codes an der Drehmaschine: Jost Kleine-Frauns, Student im Praxisverbund.

