



360° HANNOVER



360° Volkswagen App
Jetzt regelmäßig mit Gewinnspiel! Laden Sie die 360° App herunter und gewinnen Sie tolle Preise! Mehr zur App → SEITE 2



Alles neu beim Caddy 5: Der Allrounder aus Poznań kommt mit neuem Design, neuen Assistenzsystemen und neuem Infotainment.

Alles neu: VWN präsentiert die fünfte Caddy Generation

Weltpremiere in Düsseldorf: Der Allrounder ist moderner, sicherer und digitaler denn je

Der clevere Caddy aus dem Werk in Poznań (Polen) hat in Düsseldorf seine Weltpremiere gefeiert. Ob für den Materialtransport, den Familienausflug,

als Shuttle oder für den Campingurlaub – der Caddy von Volkswagen Nutzfahrzeuge punktet seit Jahren mit seiner grenzenlosen Vielfalt. Jetzt kommt die fünfte Generation

des Allrounders. Auf neuer Plattform, mit neuem Design, modernen Assistenzsystemen – und trotzdem bleibt sich der Caddy treu, egal, ob im Alltag des Handwerkers, Dienst-

leisters oder der Familie. Deutlich wird: Was den Caddy schon immer für Kunden attraktiv machte, bleibt bestehen. → SEITE 13

Digitalisierung und Klimawandel: Das sagt Herbert Diess

Reden in Brüssel und Berlin: Der Konzernchef fordert mehr Mut und Schnelligkeit

Die Digitalisierung, der damit verbundene Wandel von Volkswagen zu einem softwaregetriebenen Autokonzern sowie der Klimawandel und die Folgen für Volkswagen: Das waren die großen Themen, die Konzernchef Herbert Diess in bedeutenden Reden in Berlin und Brüssel sowie nach dem Besuch des Weltwirtschaftsgipfels in Davos hervorhob. 360° fasst zusammen.

Das sagte Diess beim Treffen des Konzern-Top-Managements in Berlin:

Volkswagen müsse beim Wandel zu einem softwaregetriebenen Autokonzern deutlich schneller werden, so der Konzernchef. Das Unternehmen stehe mitten im Sturm der beiden größten Transformationsprozesse. Diess meint zum einen den Klimawandel und den damit verbundenen Innovationsdruck zum emissionsfreien Fahren und zum anderen die Digitalisierung, die das Produkt Auto grundlegend verändert. Volkswagen habe sich bisher gut geschlagen. „Aber der Sturm geht jetzt erst los“, sagte der Vorstandsvorsitzende und betonte, Volkswagen müsse ein digitaler Techkonzern werden. „Die

Herbert Diess mit Oliver Bierhoff: Der Manager der Fußball-Nationalelf sprach zum Top-Management.



Herbert Diess mit Olaf Scholz: Der Bundesfinanzminister sprach in Berlin ebenfalls zum Top-Management.

große Frage lautet: Sind wir schnell genug? Wenn man im jetzigen Tempo weitermache, werde es „sehr eng“. Im Konzern gebe es großes technisches Knowhow, man habe eine top Führungsmannschaft und könne die Transformation aus eigenen Mitteln



Energisch: Herbert Diess fordert mehr Tempo beim Wandel des Volkswagen Konzerns.

stemmen, so Diess: „Was uns fehlt, sind vor allem Schnelligkeit und der Mut zu kraftvollem, wenn es sein muss radikalem Umsteuern. Wir brauchen die gemeinsame Einsicht in die Radikalität des Wandels.“

Das sagte Diess beim Konzern-Neujahrsempfang in Brüssel:

Der Konzernchef bekräftigte, die Elektromobilität sei der einzige Weg, die Pariser Klimaziele bis 2050 zu erreichen. Entscheidend für den Weg

Europas seien der Ausbau des Lade-netzes und sauberer Strom. Dazu bräuchten die EU-Staaten verpflichtende Pläne für den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Nur wenn es ausreichend Ladepunkte gebe, könnten die Kunden auch tatsächlich für E-Autos gewonnen werden. Außerdem unterstrich Diess, dass sich auch der Strommix in Europa ändern müsse – von Kohle zu Wasser- und Solarenergie.

Das schrieb Diess auf seinem LinkedIn-Kanal nach dem Weltwirtschaftsgipfel in Davos:

Der Klimawandel schreite schneller voran als erwartet – mit ersten Konsequenzen. Allein werde die Autoindustrie die Entwicklung nicht aufhalten können, so der Konzernchef. Aber Volkswagen werde seinen Teil beitragen. E-Fahrzeuge seien aus heutiger Sicht die effizienteste Lösung. Volkswagen werde in den nächsten fünf Jahren 30 Milliarden Euro in die Elektromobilität investieren und sein Portfolio bis 2025 von sechs auf mehr als 50 Modelle erweitern. Ein Meilenstein auf dem Weg zu klimaneutraler Mobilität sei der ID.3. Er werde der erste Volkswagen mit vollständig neutraler CO₂-Bilanz in der Fertigung sein – die Batterieproduktion eingeschlossen.

Multivan² ist „Best Car“



Er ist's schon wieder: Die Leser*innen der auto motor und sport (ams) wählten den Multivan¹ (Foto) in der Kategorie „Vans“ zum besten Auto. „So deutlich wie der Multivan gewinnt kein anderes Auto bei der Leserwahl Best Cars 2020 seine Kategorie“, notiert das Automagazin. 35,5 Prozent der über 100.000 Teilnehmer wählten den T6.1 auf Platz eins. Gewohntes Terrain für unseren Bulli, gewinnt er den Preis doch schon zum 20. Mal und davon sogar 17-mal in Folge.



Talk zum Bulli der Zukunft



Unsere ID. BUZZ² Talkgäste Stefan Lutz, Andreas Adam und André Bertelsmeier (v. l.).

Ab 2022 bauen wir in Hannover eines der emotionalsten Fahrzeuge der ID. Family: den ID. BUZZ. Für alle Beteiligten ein emotionales und herausforderndes Fahrzeugprojekt, an dem mit viel Herzblut gearbeitet wird. Wir haben uns mit Projektleitung, Vertrieb und Entwicklung getroffen und über den „Bulli der Zukunft“ diskutiert → SEITE 14



Geht jetzt in den Ruhestand: Joachim Butzlaff.

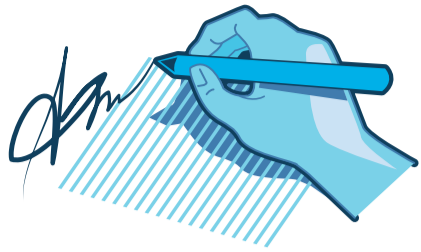
Tschüss, Butzi!

Seit 33 Jahren ist Joachim Butzlaff bei Volkswagen Nutzfahrzeuge. Ein echtes Nutzi-Urgestein! Jetzt geht der beliebte Leiter des Fahrzeugbaus in den Ruhestand. Was er nach über drei Jahrzehnten vermissen wird, was seine Highlights waren oder welcher Bulli ihm besonders am Herzen liegt, verrät er uns bei einer gemeinsamen Fahrt durch die Produktion. → SEITE 16

kp-wo
1 Caddy 5: Das Fahrzeug wird noch nicht zum Verkauf angeboten.

2 Multivan Cruise: innerorts: 8,5-7,2, außerorts 6,6-5,7, kombiniert: 7,2-6,2, CO₂: 191-164, Effizienz: C-B

3 Studie



Wer darf was unterzeichnen? Bei Volkswagen ist das genau geregelt.

Unterschriften: Bei „Uschi“ steht, wer was darf

Verzeichnis im Volkswagen Net hilft bei Zweifeln

Freigaben, Beauftragungen, Anträge, Formulare – und wer darf sie unterschreiben? Innerbetriebliche Unterschriftsberechtigungen sind bei Volkswagen in der Organisationsanweisung (OA) 35 festgelegt. Hiltrud D. Werner, Vorständin für Integrität und Recht: „Wer seine Unterschrift leistet, ohne die entsprechende Berechtigung dafür zu besitzen, begeht einen Regelverstoß, der gemäß unseren Richtlinien geahndet wird. Dies gilt besonders für Genehmigungen in eigener Sache.“

Mehr als 60 unterschiedliche Unterschriftenberechtigungen gibt es bei Volkswagen. Hinzu kommen weitere 25 Arten von Zweitunterschriften. Damit niemand Gefahr läuft, etwas unbefugt zu unterschreiben, gibt es „Uschi“ – das elektronische Unterschriftenverzeichnis im Volkswagen Net. Über eine Suchmaske kann dort jeder nachschlagen, was er unterschreiben darf, oder eine benötigte Berechtigung beantragen. Gleichzeitig hilft „Uschi“, Personen im eigenen Bereich zu finden, die zum Beispiel eine Versandanweisung oder einen Dienstreiseantrag freigeben können.

Auch ein Blick in das im Regelungsportal verfügbare Verzeichnis der Berechtigungsarten lohnt sich: Die hinterlegte Tabelle zeigt unter anderem, wann eine Zweitunterschrift einer weiteren, „unbeteiligten“ Führungskraft erforderlich ist – wie bei der



Hiltrud Werner, Vorstandin Integrität und Recht

Anforderung von Betriebsmitteln, damit Antragsteller und -genehmiger nicht ein und dieselbe Person ist.

Beispiel: Eine Führungskraft möchte eine Bahncard 100 beantragen. Sie verfügt über die Berechtigung, Aufwendungen in dieser Höhe freizugeben. Da sie jedoch selbst Inhaber und Nutzer der Bahncard sein will, muss eine Zweitunterschrift von einer weiteren Führungskraft mit entsprechender Unterschriftenberechtigung geleistet werden, bevor die Bahncard genehmigt werden kann.



Hier ist „Uschi“ zu finden

Das „Uschi“-System ist erreichbar über <http://uschi>. Die OA 35 inklusive Verzeichnis mit allen Berechtigungsarten kann über <http://regelungsportal> abgerufen werden.

Coronavirus: Volkswagen schützt die Mitarbeiter in China

Viele Maßnahmen für die Sicherheit vor Ort – 15,5 Millionen Euro für die Bekämpfung des neuartigen Virus

Volkswagen stellt sich bestmöglich den Herausforderungen, die der Ausbruch des Coronavirus in China mit sich gebracht hat: Ob Konzern-Sicherheit, Logistik, Personal-Ressort, Beschaffung, Air Service, Gesundheitswesen, Global Assignments oder Volkswagen Group China – überall werden Maßnahmen für die Sicherheit der Mitarbeiter getroffen.

Umgerechnet 15,5 Millionen Euro haben die Volkswagen Group China und ihre Marken gemeinsam mit den Joint Ventures FAW-Volkswagen und SAIC Volkswagen für die Bekämpfung des Coronavirus gespendet. Das Geld soll dazu beitragen, Hilfsgüter wie Schutzausrüstung, medizinische Geräte, Medikamente und Material für Krankenhäuser in der Provinz Hubei und anderen Provinzen bereitzustellen.

Volkswagen Group China und die Joint Ventures spenden

„Wir möchten den engagierten und entschlossenen Menschen, die Katastrophenhilfe leisten, unseren tiefsten Dank aussprechen. Sie haben unsere uneingeschränkte Unterstützung“, sagt Stephan Wöllenstein, Chef der Volkswagen Group China. „Für uns im Volkswagen Konzern ist China die zweite Heimat. In Zeiten wie diesen müssen wir zusammenhalten und alle notwendigen Maßnahmen ergreifen.“

Groß ist auch die Unterstützung aus Deutschland:

In der Konzernzentrale in Wolfsburg steuert seit Ausbruch des Coronavirus eine fachbereichsübergreifende Arbeitsgruppe die Hilfe für China. Mit dabei sind Vertreter von Gesundheitswesen, Konzern-Sicherheit, Air

Service, Global Assignments, Kommunikation und Volkswagen Group China.

All diese Maßnahmen dienen der Sicherheit der Mitarbeiter vor Ort. Das betont auch



Stephan Wöllenstein, Chief der Volkswagen Group China



Jens Pfitzinger, EVP Volkswagen Group China

Jens Pfitzinger, Executive Vice President Volkswagen Group China: „Wir haben frühzeitig auf die Ausbreitung der Epidemie reagiert und ein Task-Force-Team bei VGC gebildet. Für die rund 3500 Beschäftigten im

VGC-Headquarter in Peking haben wir wegen des Coronavirus bereits am 3. Februar Homeoffice eingeführt und die in- und ausländischen Dienstreisen bis auf Weiteres ausgesetzt. Zugleich haben wir die interne Kommunikation sowie die Kommunikation mit

den Joint Ventures und Marken in der Region gestärkt. Durch die enge Zusammenarbeit mit unseren Partnern finden wir Lösungen für die Mitarbeiter in der ganzen Region China. Unser Team tut alles, um den Kolleginnen und Kollegen in China ein gesundes und sicheres Arbeitsumfeld zu gewährleisten.“



Gemeinsam gegen das Coronavirus: Volkswagen hat viele Maßnahmen getroffen, um für die Sicherheit der Mitarbeiter in China zu sorgen.

Tagesaktuelle Informationen zum Thema Coronavirus finden Sie im 360° Volkswagen Net sowie auf den Seiten von Gesundheit International im Personal-Portal.



Schon mehr als 30.000 Nutzer

Neue Version mit noch mehr nützlichen Funktionen erhältlich

Die 360° Volkswagen App wird immer beliebter: Schon mehr als 30.000 Beschäftigte haben die App auf ihren Handys. Jetzt ist die neue App-Version (1.2) erhältlich – mit neuen nützlichen Funktionen. Ein Beispiel: Wer seinen Werksausweis erneuern muss, kann ihn einfach mit der App per Smartphone bestellen.



Das Team des Card Service Center Wolfsburg und das App-Team haben die neue Funktion realisiert: „Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Standorte Wolfsburg, Braunschweig, Kassel, Salzgitter, Emden und Hannover erhalten so jetzt noch schneller neue Werksausweise“, sagt Niko Meinke-Marquardt, Leiter Werk- und Brandschutz.

Wolfgang Pick, Leiter Service Factory: „Die Kollegen können einfach von zuhause ein Foto für ihren Werksausweis hochladen und sparen sich Wege und Wartezeit. Die 360° Volkswagen App trägt zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität bei.“

Neu ist auch die Integration des HR Beratungszentrums: Mit der App kann man leicht Kontakt aufnehmen. Johanna Frodl, Leiterin HR Beratungszentrum: „Mit der 360° App können alle Mitarbeiter uns nun mit ihrem dienstlichen und privaten Smartphone unkompliziert erreichen. Das ist einer unserer Beiträge, das Personalwesen moderner und einfacher zu gestalten.“

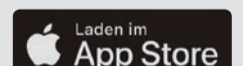
Übrigens: Die praktische Telefonfunktion in der App ist für viele mittlerweile unverzichtbar: Einfach den Namen des gewünschten Gesprächspartners in die Suchfunktion eingeben, Nummer antippen und sofort telefonieren. Die manchmal recht aufwändige Suche im Volkswagen Telefonbuch entfällt.

Die 360° Volkswagen App wird natürlich weiter verbessert: Das App-Team um Product Owner Dennis Belling entwickelt derzeit neue Features wie „Suche & Biete“. Belling: „Ich bin stolz auf unsere App, denn sie ist ‚made in Wolfsburg by Volkswagen!‘“



Das ist die 360° Volkswagen App

Seit sieben Monaten ist die neue Mitarbeiter-App in den App-Stores von Apple, Google Play sowie dem Volkswagen App Store verfügbar. Sie bündelt eine News- und Service-Welt mit vielen nützlichen Dingen rund um den Arbeitsalltag. Aktuelle News aus den Marken, Standorten und Fachbereichen mit Push-Funktion gehören dazu. Ein Renner ist der Zugriff auf die aktuellen Speisepläne und auf Busfahrpläne.



Impressum 360°

Herausgeber
Interne Kommunikation
Konzern und Marke Volkswagen

Anschrift
Brieffach 1977, K-S1
38440 Wolfsburg

Telefon 05361 9-89634
Mail 360Grad@Volkswagen.de
V. i. S. d. P.

Jörg Lünsmann/Fred Bärbock
Leitung Interne Kommunikation

CvD: Dirk Borth

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

Redaktionsschluss dieser Ausgabe:
13. Februar 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, Stadt Wolfsburg

Druck Dierichs Druck+Media, Kassel



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



„Nachhaltigkeit ist ein Vergabekriterium“

360°-Interview: Stefan Sommer, Konzernvorstand Komponente und Beschaffung, über die Herausforderungen für seine Ressorts in Zeiten des Wandels

Stefan Sommer (57) ist seit eineinhalb Jahren Mitglied des Konzernvorstands für Komponente und Beschaffung. Zuvor arbeitete der promovierte Maschinenbauingenieur unter anderem bei den Zulieferern Continental und ZF. Im 360°-Interview spricht er unter anderem über den Beitrag der Beschaffung zum Erreichen der Klimaziele.

Volkswagen verändert sich wie noch nie in seiner Geschichte. Wie erleben Sie diesen Wandel?

Ich bin überzeugt: Volkswagen ist auf dem richtigen Weg. Wir stehen vor zwei wesentlichen Herausforderungen: Zum einen müssen wir zu einem Anbieter von nachhaltiger Mobilität werden, die unsere Umwelt nicht belastet. Zudem erwarten unsere Kunden von uns, dass wir ihnen in unseren Produkten neue digitale Funktionen und Technologien anbieten. Ich spüre, dass der beständige Wandel längst Teil der Volkswagen DNA geworden ist. Der Schlüssel zum Erfolg dieser Transformation ist vor allem Bereitschaft, die innere Haltung, diesen Wandel vorantreiben zu wollen. Und die spüre ich persönlich in vielen Begegnungen mit unseren Mitarbeitern. Sicherlich gibt es noch einige Herausforderungen, die wir meistern müssen. Aber ohne unsere engagierte Belegschaft wären wir auf unserem Weg nicht bereits solch ein großes Stück vorangekommen.

Volkswagen will bis 2050 CO₂-neutral sein. Welche Hebel hat die Beschaffung, beim Erreichen dieses Ziels zu helfen?

Wir bekennen uns zu den Zielen des Pariser Klimaabkommens. Das bedeutet: Bis 2050 wollen wir vollkommen CO₂-neutral sein. Dazu werden wir in den kommenden Jahren konzernweit rund 33 Milliarden Euro in die Elektromobilität investieren. Elf Milliarden Euro werden es allein für die ID. Familie der Marke Volkswagen sein. Wenn wir nun die Emissionen von E-Autos und Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor im Vergleich betrachten, stellen wir fest, dass das E-Auto im Gebrauch zwar eine wesentlich bessere Bilanz aufweist. Bei der Lieferkette sieht es, bedingt durch die sehr energieintensive Batterieproduktion, allerdings anders aus. Deswegen müssen wir dafür sorgen, die Lieferkette hinsichtlich ökologischer, sozialer, aber auch ökonomischer Gesichtspunkte zu optimieren. Und da gilt: CO₂-Vermeidung ist besser als Kompensation. Denn CO₂ wird ein ständig steigender Kostenfaktor sein.

Was heißt das konkret?

Seit Juli vergangenen Jahres hat Volkswagen Nachhaltigkeit als ein Vergabekriterium für Aufträge mit Zulieferern verbindlich einge-



Stefan Sommer: Seit September 2018 ist der gebürtige Münsteraner Konzernvorstand.

„Für mich ist der Weg, den Volkswagen eingeschlagen hat, der richtige.“

führt. So soll etwa Grünstrom bei der Produktion von Batterien eingesetzt werden. Wir werden Schritt für Schritt weitere Vorgaben machen. Das erwarten im Übrigen auch unsere Kunden von uns: Nachhaltigkeit, Sicherheit und ein vernünftiges Konzept bei der Rückgabe von Batterien. Diese Aufgaben meistern wir, wenn wir auf dem Gebiet der E-Mobilität die Technologieführerschaft übernehmen.

Der Wandel von Volkswagen sorgt nicht überall für Begeisterung. Können Sie die Zukunftsängste in einigen Zuliefererbetrieben nachvollziehen?

Die Transformation bringt viele Herausforderungen mit sich. Die spüren wir in unseren fahrzeughauenden Werken und bei den Volkswagen Group Components natürlich auch. Zukunftsängste entstehen jedoch immer dann, wenn man keinen klaren Weg in die Zukunft aufgezeigt bekommt. Viele unserer Zulieferer haben

sich mit uns gemeinsam auf den Weg der Transformation gemacht. Wo Lieferanten trotz intensiven Bemühens keinen Weg für sich sehen, unterstützen wir im Rahmen unserer Möglichkeiten, indem wir etwa gemeinsam Perspektiven diskutieren. Das geht nur in begrenztem Maß. Aber: Wir sind uns unserer Mitverantwortung bewusst.

Auf dem Weg in die E-Mobilität benötigt Volkswagen viele Batterien. Die Industrie dazu befindet sich im Aufbau. Welchen Plan verfolgt Volkswagen?

Wir befassen uns bei Volkswagen bereits seit mehreren Jahren über alle Bereiche hinweg mit diesem Thema. Ein Ergebnis ist die Gründung und Erweiterung unseres Batterie-Kompetenzzentrums in Salzgitter. Zusätzlich bauen wir gemeinsam mit unserem schwedischen Partner Northvolt ein Produktions-Joint-Venture auf. Die Produktion eigener Batteriezellen ist ein Meilenstein auf dem Weg der Transformation hin zur E-Mobilität. Unsere Aufgabe ist nun, weiter am technologischen Fortschritt zu arbeiten, aber auch die Qualifikation unserer Lieferanten voranzutreiben. Wir benötigen einheitliche Lösungen für den Konzern, damit möglichst viele Marken auf der gleichen Grundlage arbeiten. Damit heben wir konzernweit Synergien und schaffen den nötigen Spielraum, weiter in den Ausbau der Batterie-Technologien zu investieren.

Effizient: Instrumententafel vielfach verwendbar

Mitarbeiter des TE-Vorseriencenters haben 800 Stück in unterschiedlichen Fahrzeugen verbaut – Positives Feedback

Einmal konstruiert, vielfach verwendbar: Diese Idee steckt hinter der Modulare Instrumententafel, die nach dem Baukastenprinzip funktioniert und für mehr Effizienz beim Aufbau von Erprobungsträgern sorgt. Seit 2018 wurden im Vorseriencenter der TE mehr als 800 dieser variablen Instrumententafeln in ganz unterschiedlichen Fahrzeugen verbaut, was zu erheblichen Einsparungen führte. Positiv ist auch das Feedback der erprobenden Fachbereiche.

Das Team Aggregatträger-Konstruktion und Vorderwagen steht vor der Herausforderung, eine wachsende Projekt- und Variantenfülle bewältigen zu müssen. „Bislang haben wir für die Erprobungsträger I-Tafeln aus Serienfahrzeugen verwendet, die in einem sehr arbeits- und kostenintensiven Verfahren individuell auf die unterschiedlichen Hutgeometrien angepasst werden mussten“, erläutert Jens Wochau. Er hatte gemeinsam mit seinen Kollegen Uwe Kornblum, Olaf Bernhard und Christian Westphal bereits 2014 die Idee, einen Baukasten für Erprobungsträger zu entwickeln. Im Blickpunkt stand dabei die Instrumententafel, weil sie ein besonders großes Effizienzpotenzial versprach. Mit den Erprobungsträgern können neue Technologien in der Öffentlichkeit erprobt werden, ohne Aufschluss über künftige Innovationen und Designmerkmale zu geben.

„Unser Grundbaukasten setzt sich aus sieben einmalig gefertigten Basisbauteilen zusammen“, erklärt Uwe Kornblum. „Diese können dann ohne



Erprobungsträger-Instrumententafel nach dem Baukastenprinzip: (v. l.) Olaf Bernhard, Christian Westphal, Uwe Kornblum und Jens Wochau hatten die Idee und setzten sie gemeinsam um.

großen Aufwand über automatisierte Beschnitte auf die jeweiligen Hutvarianten angepasst werden. Dafür sind keine neuen Werkzeuge nötig.“ 2017 reichte das Team das Konzept als Verbesserungsidee ein. Seit Januar 2018 ist die Modulare Instrumententafel erfolgreich im Einsatz und wurde inzwischen auch als Verbesserungsidee angenommen. Weil sie in der Länge,

„Die Modulare Instrumententafel lässt sich leicht aus- und wieder einbauen“, sagt Jens Wochau. Von den Konstrukteuren habe es viel Lob für das Baukastensystem gegeben. Beeindruckt waren die Ideengeber von der vielfältigen und kollegialen Unterstützung der TE-Fachbereiche in der Entwicklungsphase. Ein weiterer Pluspunkt: Viele Arbeiten, die bisher extern vergeben werden mussten, können nun inhouse geleistet werden.



„Diese Verbesserungsidee ist wieder einmal ein guter Beleg dafür, dass wir in der Belegschaft ein enormes Potenzial an richtig guten Ideen haben. Dieses gilt es zu fördern und so schnell wie möglich umzusetzen, um daraus den größtmöglichen Nutzen zu generieren. In diesem Fall ist dies sogar markenübergreifend im Konzern sowie baukastenübergreifend in MEB und MQB der Fall.“

Thorsten Janotta, Leiter Ideenmanagement

Höhe und Breite variabel ist, ist sie für diverse MQB- und MEB-Fahrzeuge geeignet. Auch in Nutzfahrzeugen wie dem ID. BUZZ kam sie schon zum Einsatz.

Ein Vorteil neben der erheblichen Kostensenkung ist eine Vereinfachung der Erprobung.

Auch im Konzern stößt die Innovation aus dem TE-Vorseriencenter auf großes Interesse: Audi und Skoda nutzen die Modulare Instrumententafel bereits erfolgreich. Und auch die Entwickler bei Seat haben am Effizienz-Baukasten Interesse bekundet.



„Eine tolle Idee, die hier umgesetzt wurde! Auch die bereichsübergreifende Zusammenarbeit der verschiedenen Fachgruppen sollte lobend erwähnt werden.“

Christian Spill, Betriebsrat

Neue Aufgaben für Seitz und Antlitz

Wechsel in wenigen Tagen: Audi Finanzvorstand Alexander Seitz wird am 1. März Finanzvorstand der Marke Volkswagen. Er folgt auf Arno Antlitz, der im Gegenzug das Finanzressort von Audi übernimmt.

Seitz (57) ist Betriebswirt und arbeitet seit 2005 bei Volkswagen. 1987 stieg er bei Daimler-Benz in den Beruf ein. 1995 wechselte er zu Mercedes-Benz do Brasil. Fünf Jahre später übernahm Seitz leitende Funktionen in der Beschaffung von DaimlerChrysler in den USA. Bei Volkswagen leitete er zunächst die konzernweite Beschaffung Antriebe. Ab 2008 war er Mitglied der Geschäftsführung von Volkswagen do Brasil, ab 2013 Vizechef des chinesischen Gemeinschaftsunternehmens SAIC Volkswagen. 2017 schließlich wurde er Audi Finanzvorstand.



Antlitz (49) ist promovierter Wirtschaftsingenieur und im Vorstand der Marke Volkswagen seit 2010 für Finanzen, Controlling und Rechnungswesen verantwortlich. Seit 2018 ist er im Markenvorstand zusätzlich für die Region Nordamerika zuständig. Seine Laufbahn begann 1999 bei der Unternehmensberatung McKinsey. Nach seinem Wechsel zu Volkswagen 2004 wurde Antlitz im Jahr darauf die Leitung des weltweiten Produktcontrollings der Marke übertragen.





Leitet Volkswagen Autonomy: Alexander Hitzinger.

Gesellschaften für autonomes Fahren gegründet

Volkswagen hat in Deutschland die Volkswagen Autonomy (VWAT) mit Sitz in München und Wolfsburg gegründet. Hinzugekommen ist in den USA nun eine weitere VWAT-Gesellschaft – im Silicon Valley. 2021 soll eine weitere in China folgen. Als Kompetenzzentrum für autonomes Fahren ab Level 4 soll die VWAT dem zentralen Wissensaufbau im Konzern dienen und ein selbstfahrendes System zur Marktreife bringen. Leiter der Gesellschaft ist Alexander Hitzinger, Senior Vice President für Autonomes Fahren des Volkswagen Konzerns und Markenvorstand für Technische Entwicklung bei Volkswagen Nutzfahrzeuge, der Leitmarke im Konzern für autonomes Fahren. Hitzinger: „Mit der Volkswagen Autonomy wollen wir ein globales Technologieunternehmen etablieren, in dem wir Kompetenzen aus der Automobil- und Technologie-Industrie bündeln, um agiles und kreatives Arbeiten in einer High-Performance-Kultur mit Prozessorientierung und Skalierfähigkeit zu kombinieren.“ Außerdem sollen Synergien über alle Konzernmarken hinweg genutzt werden, um die Kosten für selbstfahrende Fahrzeuge, Hochleistungscomputer und Sensoren zu reduzieren.

Renk-Anteile gehen an Triton

Vorstand und Aufsichtsrat haben der Veräußerung des Volkswagen Anteils von 76 Prozent am Großgetriebe-Hersteller Renk zugestimmt. Käufer der 5,3 Millionen Aktien ist das Unternehmen Triton. Der Kaufpreis für die Volkswagen Tochter mit Hauptsitz in Augsburg beträgt 97,80 Euro je verkaufte Aktie. Der geplante Verkauf führt zu einem Buchwertgewinn von rund 150 Millionen Euro und impliziert einen Liquiditätszufluss von rund 530 Millionen Euro. Im Zuge des Verkaufs wurde zwischen Renk und Triton eine Standort- und Beschäftigungsgarantie bis Ende Dezember 2026 für die drei deutschen Betriebsstandorte Augsburg, Rheine und Hannover vereinbart.

Frank Witter, Finanz- und IT-Vorstand der Volkswagen AG: „Der Börsengang von Triton war ein erster wichtiger Schritt zur Fokussierung auf unsere Kernaktivitäten. Mit der Veräußerung der Renk-Anteile setzen wir diesen Weg im Rahmen unserer Strategie Together2025+ konsequent fort. Entscheidend für die Transaktion war neben einer Reduzierung unserer Komplexität auch, dass wir eine gute Zukunfts- und Wachstumsperspektive für die Renk AG gefunden haben.“

Betriebsratschef Bernd Osterloh: „Mit dem Verkauf von Renk an Triton wurde eine sinnvolle Lösung gefunden. Die Vertreter der Belegschaft waren eng in den Prozess einbezogen. Die Arbeitsplatzsicherung stand an erster Stelle. Die Standort- und Beschäftigungsgarantie für die deutschen Werke bis 2026 ist ein wesentlicher und zukunftsweisender Punkt der Transaktion.“

41 Lead-Verantwortliche: Gemeinsam Lösungen finden

Experten stellen konzernweit Entwicklungsteams für Teilbaukästen zusammen

Jetzt geht es los: Die Technische Entwicklung hat die personellen Voraussetzungen geschaffen, dass im Best-Performance-Engineering-Programm die Entwicklung nach dem Prinzip „Einer für alle“ beginnen kann. 41 Lead-Verantwortliche wurden ernannt und trafen sich zur ersten Lead Engineers Convention in der Räderhalle in der Technischen Entwicklung in Wolfsburg. In der Konzernstrategie Together 2025+ hat Best Performance Engineering das Ziel, die Entwicklungsressourcen im Konzernverbund zu bündeln und besser zu nutzen.

Die neuen Lead-Verantwortlichen tragen die Verantwortung für die Technologiestrategie und Modulentwicklung der Teilbaukästen. Einige Beispiele: Oliver Brenneis von der Marke Volkswagen wird den Teilbaukästen Klimatisierung übernehmen,

Stephan Meyer von Audi die E-Traktion und Donatus Neudeck von Porsche die Bremsanlage.

Der Lead-Verantwortliche stellt nun ein Entwicklungsteam für seinen Teilbaukasten zusammen – und zwar mit Mitarbeitern aus dem gesamten Konzern. Dieses Team arbeitet dann als „Generalentwickler“ für alle Marken, um Doppelarbeit zu vermeiden

und die Variantenvielfalt zu verringern. Intensiv diskutierten die Teilnehmer während der Veranstaltung in der Räderhalle über die Vereinheitlichung von Prozessen, Methoden und Tools. In den nächsten Monaten soll für die Teilbaukästen eine Roadmap mit klaren Prüfvorschriften und einheitlichen Freigaberegeln entstehen. Darüber hinaus bringen alle Marken

künftig ihre Anforderungen in ein gemeinsames Anforderungsmanagement ein und sind für die Integration und Applikation in den Fahrzeugen verantwortlich.

Volkswagen Entwicklungschef Frank Welsch: „Mit den 41 Lead-Verantwortlichen sind wir ein wichtiges Stück vorangekommen, und die Umsetzung des ‚Einer für alle‘-Prinzips hat begonnen.“ Konsequenz, Offenheit, gegenseitiges Vertrauen und Gemeinschaftssinn seien die Schlüssel zum

Erfolg der Transformation des Entwicklungsverbunds im Konzern, so Welsch. Audi Entwicklungsvorstand Hans-Joachim Rothenpieler appelliert an die Lead-Verantwortlichen: „Wir müssen gemeinsam nach Lösungen suchen, die einer entwickelt – und alle nutzen. Lassen Sie uns – wie unser Motto bei Audi heißt – das jetzt ‚einfach machen!‘“



Best Performance Engineering: Die neuen Lead-Verantwortlichen mit Frank Welsch, Entwicklungsvorstand Volkswagen, und Audi Entwicklungschef Hans-Joachim Rothenpieler (Mitte).

Konzerntechnologiekreis: Drehscheibe für 3D-Druckprojekte

Ingo Hartmann aus der Group Innovation vernetzt die 3D-Druck-Community des Konzerns

Teile aus dem 3D-Drucker gibt es im Auto bereits einige – die Handyhalterung und das Steckdosengehäuse im T6 oder den Kellenhalter in Polizeiautos. Auch Showcars tragen Bauteile aus dem 3D-Druck. Seit 25 Jahren läuft das 3D-Druck-Verfahren bei Volkswagen, und die Bandbreite der

Anwendungen wächst. Ingo Hartmann hält mit seinem Team aus der Group Innovation, früher Konzernforschung, in Wolfsburg die Fäden zusammen. Er sorgt dafür, dass das Wissen rund um den 3D-Druck im Unternehmen geteilt wird. Drehscheibe dazu ist eine gut gepflegte Seite im Group Wiki und der Konzerntechnologiekreis.

Etwa 700 Mitarbeiter aus dem Konzern sind in der 3D-Druck-Community verbunden. Davon treffen sich bis zu 100 Experten dreimal im Jahr in Wolfsburg und informieren sich über Hersteller, Anwendungen sowie über Pro-

zess- und Produktinnovationen. Das Netzwerk hat Hartmann aufgebaut: „Wir wollen für jeden Mitarbeiter, der am 3D-Druck interessiert ist, einen einfachen Zugang dazu ermöglichen.“ Informationsvermittlung ist das eine, die Forschung das andere: „Wir wollen auch herausfinden, wo wir in Entwicklung und Serienfertigung den 3D-Druck sinnvoll einsetzen können.“

Erfolgreicher Einsatz bei Bugatti

Erfolgreich setzt Bugatti den 3D-Druck bei der Frontdifferential-Konsole und beim Kupplungsgehäuse in der Serie ein. Weltweite Projekte gibt es zum Beispiel auch bei Scania, Bentley oder Volkswagen Group of America.

Anwendung findet der 3D-Druck vor allem bei Kunststoffteilen im Prototypenbau in der Vorserienentwicklung. C-Säule, Stoßfänger,

Heckklappen-Verkleidungen, Halter und vieles mehr entstehen dort. Der Hintergrund: Neue Prototypenteile sind viel schneller und günstiger mit einem 3D-Drucker gedruckt. Man braucht dazu keine Werkzeuge oder Gießformen, die erst noch zu beschaffen sind.

Allerdings ist die Herstellung von Bauteilen aus Metall für die Serie momentan noch nicht wirtschaftlich. Denn der 3D-Druck von Metallteilen dauert lange. Zwölf Tage sind es bei einem VR6-Zylinderkurbelgehäuse.

Bauteile aus dem 3D-Druck helfen auch, Gewicht zu sparen. Der 47-jährige Maschinenbau-Ingenieur Ingo Hartmann zeigt einen Radträger. Das Bauteil ist durch den 3D-Druck um 25 Prozent leichter geworden. Das ist ein wegweisender Schritt, aber die Suche geht für Hartmann und sein 3D-Druck-Netzwerk weiter. „Die Kunst ist auch da, die richtige Anwendung zu finden“, sagt er.



Teile aus dem 3D-Drucker: Ingo Hartmann hält mit seinem Team die Fäden zusammen.

3 Fragen



Sascha Reys (45), Leiter E-Mobilität After Sales in Kassel

Mit dem ID.3 startet Volkswagen die größte Elektro-Offensive in der Autoindustrie. Was bedeutet diese E-Offensive für den Konzern After Sales? Darüber sprach 360° mit Sascha Reys (45), seit April vergangenen Jahres Leiter des neuen Bereichs E-Mobilität After Sales. Er kam 2018 von Wolfsburg nach Kassel und betreute dort zunächst in der Beschaffung After Sales die Abteilung Metall und Powertrain. Bei Volkswagen arbeitet der Gifhorner seit 2004.

1 Auf was muss sich der Bereich E-Mobilität After Sales einstellen?

Der Volkswagen Konzern wird bis 2029 bis zu 75 neue reine E-Autos zusätz-

lich zu den normalen Verbrennern auf den Markt bringen. Für uns bedeutet das: Das Volumen der Verbrenner geht zwar irgendwann zurück, aber für den After Sales kommt jedes Bauteil eines E-Fahrzeugs hinzu. Das erhöht die Variantenvielfalt und so auch die Lagerfläche.

2 Ihren Bereich gibt es seit rund zehn Monaten. Welche sind die wichtigsten Ziele?

Im ersten Schritt das Reduzieren der Varianten und vor allem das Verankern des After Sales im Produktentstehungsprozess. Nur so kann die Kundenversorgung als größtes Ziel sichergestellt werden. Außerdem müssen wir es

schaffen, dass Neuentwicklungen von Batterien mit heutigen Generationen kompatibel sind.

3 In Kassel werden die Lagerbedingungen für Hochvoltbatterien erforscht. Worauf muss dabei besonders geachtet werden?

Wir arbeiten eng mit dem Center of Excellence in Salzgitter und mit dem Depot in Kassel zusammen, damit die erhobenen Daten von den Kollegen der Entwicklung ausgewertet werden können. Wir können mit der Anlage jede Situation der Lagerung simulieren. Somit ermitteln wir unter anderem die perfekte Lagerumgebung für die Batterien.

Live-Talk: Kilian und Osterloh im Gespräch

Personalvorstand und Betriebsratsvorsitzender diskutierten Ergebnisse des Stimmungsbarometers

Wie ist die Stimmung? Wie wird das Stimmungsbarometer weiterentwickelt? Diese und weitere Fragen zum Stimmungsbarometer 2019 diskutierten live übertragen im 360° Volkswagen Net Konzern-Personalvorstand Gunnar Kilian und Konzern-Betriebsratsvorsitzender Bernd Osterloh. Die Fragen kamen direkt aus der Belegschaft. Jesko Giessen (Interne Kommunikation) moderierte.

Zur Bedeutung der Befragung sagte Kilian: „Das Stimmungsbarometer ermöglicht uns, die Bedürfnisse der Belegschaft zu erfahren und darauf eingehen zu können.“ Auch Osterloh

bewertet das Stimmungsbarometer insgesamt positiv: „Der Nutzen steigt, weil die Ergebnisse mehr als früher in den Teams besprochen werden. Wichtig ist dann, dass sich die Kolleginnen und Kollegen gemeinsam mit dem Vorgesetzten um bestehende Probleme kümmern.“

In Hinblick auf die Transformation der Automobilindustrie und die damit verbundenen Herausforderungen für die Belegschaft zeigten sich Personalvorstand und Betriebsrat mit dem Ergebnis zufrieden. So erkennt die Belegschaft Verbesserungen beim Thema Integrität. Kilian: „Das Einhalten von Regeln muss fester Bestandteil unserer Kultur sein. Der Monitor Larry Thompson unterstützt uns auf unserem Weg. Er hat Schwachstellen aufgezeigt.“

Einigkeit herrschte bei der Frage, wer die Verantwortung für das Umsetzen der Maßnahmen aus dem Stimmungsbarometer trägt. Kilian: „Sowohl die jeweilige Führungs-

kraft als auch die Belegschaft sind gefordert, wenn es darum geht, Verbesserungen für das Team zu erarbeiten.“ Osterloh: „Wenn die Kolleginnen und Kollegen Veränderung wünschen, muss die Führungskraft unterstützen.“

Zur Zukunft des Stimmungsbarometers sagte Kilian: „Wir arbeiten

konsequent daran, unsere Befragung stetig zu verbessern. Zukünftig müssen wir noch mehr digitale Instrumente nutzen, um die Ergebnisse schneller zu veröffentlichen. Außerdem planen wir ergänzende Befragungen: Stimmungsschnelltests, mit denen wir auf aktuelle Ereignisse kurzfristig reagieren können.“



Live-Übertragung im 360° Volkswagen Net: Gunnar Kilian und Bernd Osterloh im Gespräch mit Jesko Giessen.



„Das Stimmungsbarometer ermöglicht uns, Bedürfnisse der Belegschaft zu erfahren und darauf eingehen zu können.“

Gunnar Kilian,
Konzern-Personalvorstand

Stimmungsbarometer 2019

Mehr als 500.000 Mitarbeiter aus dem gesamten Volkswagen Konzern nahmen am Stimmungsbarometer 2019 teil. Das entspricht 81 Prozent der Teilnahmeberechtigten – zwei Prozent mehr als 2018. Der Stimmungsindex ist im Vergleich zum Vorjahr um 1,1 auf 80,0 gestiegen.

Anzeige

VOLKSWAGEN
AKTIENGESELLSCHAFT



360°
VOLKSWAGEN
APP
VON MITARBEITERN
FÜR MITARBEITER

WIR SIND SCHON

30.000*!

MACH UNS KOMPLETT.



Sei immer und überall up-to-date mit den neuesten Infos aus unserem Unternehmen, finde Kollegen, check deinen Teamkalender und vieles mehr. Lass dich überraschen, was die App alles zu bieten hat.

Und so einfach geht's:
App runterladen, registrieren – und schon bist du dabei.



Laden im
App Store



JETZT BEI
Google Play

* Brauchst Du Hilfe? Dann wende dich an die Mitarbeiter, die die App bereits nutzen. Oder schreib uns: mitarbeiterapp@volkswagen.de

Unsere App-Botschafter:

Barbaros Kürlek, Wolfsburg,
Azubi zum Kfz-Mechatroniker,
hilft dir beim Download der App.

Detlef Kammler, Wolfsburg,
Ausbildung Elektrotechnik, Presswerk,
hilft dir gern beim Registrieren.

Sarah Funke, Wolfsburg,
techn. Sachbearbeiterin Aggregate-Entwicklung,
Fahrzeugplanung EAPW, hat die App und erklärt sie dir.

Dominik Bog, Wolfsburg,
Co-Product Owner 360° Volkswagen App,
beantwortet deine Fragen zur App.

ELLI - Interview mit Thorsten Nicklass

Ein Jahr nach der Gründung der Volkswagen Tochter für grünen Strom: Der Vorstandschef im Gespräch mit 360°

Elli ist die Abkürzung für „Electric Life“. Die vor einem Jahr in Berlin gegründete Volkswagen Tochter bietet grünen Strom und Lösungen für smartes Laden an. An der Spitze des Unternehmens steht Thorsten Nicklass (54). Er hat Elektrotechnik und Wirtschaftswissenschaften studiert und in seiner beruflichen Laufbahn vier Start-ups gegründet. Nicklass war Geschäftsführer bei Digital Energy Solutions, einem Joint Venture von BMW und Viessmann, bevor er zu Volkswagen wechselte. Im 360°-Gespräch blickt der Elli CEO zurück und gibt einen Ausblick auf 2020.



100.000 Ladepunkte in Europa kann man bereits über die „We Charge“-Karte von Elli nutzen: Elli Chef Thorsten Nicklass will die Zahl der Ladepunkte weiter erhöhen.

Wo steht Elli nach dem ersten Jahr?

2020 ist für uns das zweite Jahr der Pflicht, wie man im Eiskunstlauf sagen würde. Mit der Markteinführung des ID.3 wollen wir den Kunden die Elli Services vom grünen Strom über die Wallbox bis zur Ladekarte anbieten.

Was waren die Schwerpunkte im ersten Jahr?

Wir haben die Grundlagen geschaffen und konnten auch schon an viele Dinge einen Haken machen: Der Strom aus erneuerbaren Energien ist lieferbar, die

Wallboxen werden 2020 konzernweit verfügbar sein, und die IT zur Steuerung der Ladeinfrastruktur ist auf einem guten Weg.

Welche Herausforderungen gab es?

Elli ist eine echte Neugründung. Wir mussten wie ein Start-up mit hohem Tempo einen Rahmen schaffen und schlagkräftige Teams in Berlin, München und Wolfsburg aufbauen. Dafür konnten wir erfahrene Mitarbeiter aus der Strombranche, Ladeexperten und IT-Profis gewinnen. Viele unserer bis heute 55 Mitarbeiter haben sich für Elli entschieden, weil sie die Entschlossenheit überzeugt, mit der Volkswagen in die E-Mobilität geht.

Daran wollen sie teilhaben.

Elli ist ein Wegbereiter für E-Mobilität – was heißt das genau?

Am Anfang stehen der grüne Strom und smartes Laden an der Wallbox zuhause, im Parkhaus oder auf dem Rastplatz. Der ID. Kunde soll sein Fahrzeug so bequem und einfach laden wie ein Smartphone. Wer viel unterwegs ist, kann über unsere „We Charge“-Karte an über 100.000 Ladepunkten in Europa laden. Die Abdeckung ist schon heute hoch und wir werden sie weiter erhöhen.

Wenn ich Besitzer eines ID.3 bin, welche Services bietet mir Elli dann?

Im Autohaus wird der Händler auf unser Rundum-sorglos-Paket von der Planung bis zur Montage des ID. Chargers hinweisen. Das ist unsere Wallbox, die manche schon jetzt „Volks-Wallbox“ nennen. Das Laden unterwegs regelt die Ladekarte. Eine App wird darüber hinaus dem Kunden anzeigen, wo in der Nähe eine Ladestation verfügbar ist. Zuverlässigkeit entscheidet bei diesen Services, der Kunde darf nicht enttäuscht werden.

Aber wie lädt ein Kunde, der keinen eigenen Stellplatz hat?

Darüber laufen die Gespräche mit der Politik und der Wohnungswirtschaft. Falls es in Zukunft möglich ist, eine Tiefgarage mit ID. Chargers zu bestücken, werden wir das tun. Wir gehen davon aus, dass die meisten nicht mehr als einmal in der Woche zuhause laden. Die räumliche Nähe ist dabei genauso entscheidend wie beim Laden am Arbeitsplatz. Viele Volkswagen Mitarbeiter können schon jetzt auf den Parkplätzen ihrer Werke bequem während der Arbeit laden. Auch diese Infrastruktur wird in den nächsten Jahren kräftig wachsen.

Wo sehen Sie Elli in zwölf Monaten?

Wir werden da sein, wenn der ID.3 Kunde laden will – einfach überall. Wenn der ID.3 zu den Händlern kommt, werden wir aller Voraussicht nach einer der größten Wallbox-Lieferanten in Europa sein – mit einem riesigen Installationsnetzwerk im

Hintergrund und einer zuverlässigen IT-Infrastruktur für intelligentes Laden.

Dann kommt die Kür: Bis 2025 entwickeln wir das Elli Ökosystem durch die Vernetzung von Auto, Haus und Stromwirtschaft zu einem aktiven Spieler der Energiewirtschaft weiter. Ein E-Auto wird dann ein mobiler Speicher sein, der zum Vorteil unserer Kunden Energie wieder zurück ins Netz einspeist.



Das ist Elli

Erstes Angebot der Elli Group ist CO₂-neutraler Volkswagen Naturstrom®, der vom TÜV Nord zertifiziert ist. Er stammt aus erneuerbaren Energien und ist über die Website elli.eco buchbar. Bis zum Marktstart des ID.3 baut Elli Ladelösungen auf. Dazu gehören Wallboxen für zuhause, Ladestationen und IT-basierte Energiemanagement-Systeme sowie Kundenkarten für das Laden unterwegs.

Weitere Infos: www.volkswagen.de/naturstrom



Bis zu 160 Tonnen schwer: Per Multiwheeler wurden die Bauteile ins Kraftwerk gefahren.

Umbau des Kraftwerks in Wolfsburg: Abhitzekeessel angeliefert

Umstellung von Steinkohle auf Erdgas: Kran hob bis zu 160 Tonnen schwere Bauteile vom Schiff

Entsprechend dem Umweltleitbild „goTOzero“ will der Volkswagen Konzern die CO₂-Emissionen seiner Fahrzeuge über den ganzen Lebenszyklus bis 2025 um 30 Prozent gegenüber 2015 senken. Teil davon ist auch die Energieversorgung für die Produktion in Wolfsburg. Sie wird bis 2022 auf Erdgas umgestellt. Dazu wurden jetzt am Wolfsburger Heizkraftwerk Nord/Süd gegenüber der Autostadt mehrere tonnenschwere Module

für die neue Gas- und Dampfturbinenanlage angeliefert. Konkret handelt es sich um sechs Bauteile, die zu zwei Abhitzekeesseln zusammengesetzt werden. Transportiert wurden sie per Schiff über den Mittellandkanal. Mithilfe eines Schwimmkrans wurden sie an Land gehoben. Hintergrund: Beide Kraftwerke am Standort Wolfsburg werden derzeit modernisiert und von Steinkohle auf Erdgas umgestellt. In Betrieb gehen sollen sie in den Jahren 2021 und 2022. Die elektrische Leistung soll dann 136 Megawatt (Nord/Süd) bzw. 288 Megawatt (West) betragen.

CO₂-Ausstoß wird pro Jahr um 1,5 Millionen Tonnen gesenkt

Die Dimensionen sind beeindruckend: Die sechs Module sind bis zu 17 Meter lang sowie 5,30 Meter breit und wiegen bis zu 160 Tonnen. „Es handelt sich dabei um die größten Bauteile, die im Zuge der Modernisierung verbaut werden“, sagt Christian Jonas, Leiter Baustelleneinrichtung und Schwerlasttransporte der VW Kraftwerk GmbH. Vom Schiff wurden sie mithilfe des Schwimmkrans auf einen sogenannten Multiwheeler mit bis zu 15 Achsen verladen. Zusammengesetzt werden die Module im Kraftwerk. In den beiden Kesseln soll künftig die Abhitze der Gasturbinen dazu genutzt werden, Dampf für die nachgeschaltete Dampfturbine zu erzeugen.

Matthias Barkowski, Leiter der Kraftwerke in Wolfsburg und Kassel sowie der Kraftwerksplanung: „Mit der Modernisierung unserer Kraft-

Herbert Diess zur Energiewende:

„Energiewende paradox. Im Wolfsburger Werk ersetzen wir unsere zwei Kohlekraftwerke durch Gas-Dampfturbinen. Ab 2022 sparen wir damit 60 Prozent CO₂ ein – das entspricht dem Ausstoß von 870.000 Autos.“



Besuchte das Kraftwerk West: Konzernchef Herbert Diess mit Michael Heinemann (Sprecher Geschäftsführung VW Kraftwerk, links) und Matthias Barkowski (Leiter Kraftwerke, rechts).

Doch 300 Kilometer westlich soll in Datteln ein großes neues Kohlekraftwerk ans Netz gehen. Wir investieren hier 400 Millionen in den Kohleausstieg. Dort wurden 1,5 Milliarden in den Kohleleinstieg investiert.

Wenn Deutschland beim Kohleausstieg nicht vorangeht, können wir es auch von anderen nicht erwarten. Sieben der zehn größten CO₂-Emittenten in Europa sind deutsche Kohlekraftwerke. Das Ausstiegsdatum 2038 – mutlos. Und: Ohne saubere Energie auch keine saubere Mobilität. Denn Elektroautos sind nur so sauber wie der Strom, den sie laden. Weltweit sind derzeit weit über

1000 neue Kohlekraftwerke in Bau oder Planung. Wenn sie alle ans Netz gehen, verpassen wir nicht nur das Pariser Klimaziel von 1,5 Grad. Wir überschreiten sogar die 2-Grad-Marke bei weitem. Die Erderwärmung würde sich unumkehrbar immer weiter fortsetzen.

Übrigens: Ich habe schon mehreren Interessenten abgesagt, die unsere alten Wolfsburger Kohleblöcke kaufen und anderswo in der Welt wieder aufbauen wollten. Ich kann jeden Jugendlichen verstehen, der freitags auf die Straße geht.“

werke sowie der Umstellung von Kohle auf Erdgas leisten wir einen signifikanten Beitrag zur CO₂-Reduktion von Volkswagen und der Stadt Wolfsburg. Wenn alle Kraftwerke am Standort Wolfsburg mit den neuen

und hocheffizienten Gas- und Dampfturbinen ausgerüstet sind, werden die CO₂-Emissionen in der Strom- und Wärmeerzeugung dauerhaft um rund 1,5 Millionen Tonnen pro Jahr gesenkt.“

Gut zu wissen:

- „goTOzero“: So heißt das Konzern-Umweltleitbild, das den Umweltprogrammen auf Konzern- und Markenebene eine strategische Orientierung gibt.
- Das Umweltleitbild im Rahmen der Konzernstrategie Together 2025+ besteht aus den Handlungsfeldern Klimawandel, Ressourcen, Luftqualität und Umwelt-Compliance.
- „goTOzero“ steht für eine die Umwelt möglichst wenig belastende und bilanziell CO₂-freie Wirtschaftsweise, die sich Volkswagen bis 2050 konzernweit zum Ziel gesetzt hat.



So schützt Volkswagen 150.000 Hektar Tropenwald vor der Rodung

Konzern engagiert sich beim größten Forstprojekt zur Reduzierung der weltweiten CO₂-Emissionen auf der indonesischen Insel Borneo

Der Volkswagen Konzern beginnt mit der Unterstützung von Klimaschutzprojekten: Dabei konzentriert er sich zunächst auf aktiven Waldschutz und Wiederaufforstung, insbesondere in den Tropen. Die Projekte sind nach den höchsten internationalen Standards „Verified Carbon Standard“ (VCS) oder „Gold Standard“ zertifiziert.



Leiter Nachhaltigkeit: Ralf Pfitzner

des neuen Volkswagen Elektrofahrzeugs ID.3 sowie weitere Emissionen aus anderen Bereichen. „Die Dekarbonisierungsstrategie des Volkswagen Konzerns konzentriert sich vor allem auf die Vermeidung und Reduzierung von CO₂-Emissionen, beispielsweise durch Energieeffizienz und

Umstellung auf erneuerbare Energien“, sagt Ralf Pfitzner, Leiter Nachhaltigkeit im Volkswagen Konzern. „Wo das noch nicht gelingt, wollen wir in Waldschutzprojekte investieren, die lokale Gemeinden langfristig unterstützen, die biologische Vielfalt schützen und gleichzeitig zur Bewältigung der Klimakrise beitragen – im Ein-



Tropenwald auf Borneo: Lebensraum mit hohem Naturschutzwert und lebendigem Artenmix.

klang mit den Zielen der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung.“ Insbesondere der IPCC-1,5-Grad-Bericht der führenden Klimaforscher habe gezeigt, dass natürliche Kohlenstoffsenken für die Einhaltung der Klimaziele unverzichtbar sind. Beim „Katingan Mentaya“-Projekt arbeitet Volkswagen mit Permian Global zusammen, einem Projektentwick-

tenmix, der fünf bis zehn Prozent der verbleibenden Borneo-Orang-Utans sowie Nasenaffen und südbornesische Gibbons beheimatet. Das Projekt arbeitet eng mit 34 umliegenden Dorfgemeinschaften zusammen, um deren Lebensbedingungen zu verbessern und zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort beizutragen – einschließlich der direkten Beschäftigung in den Waldbrand-Reaktionsteams, der Bereitstellung von Mikrofinanzkrediten sowie Unterstützung in den Bereichen Bildung und Gesundheit.

Weitere Projekte in Kooperation mit Projektentwicklungspartnern für den Schutz und die Wiederherstellung tropischer Wälder. Das Projekt befindet sich in Zentralkalimantan auf der Insel Borneo und sichert einen 149.800 Hektar großen Wald auf kohlenstoffreichen Torfböden. Das Projekt schützt darüber hinaus einen Lebensraum mit hohem Naturschutzwert und einem lebendigen Ar-

Mehr grüne Energie

Marke Volkswagen setzt sich neue Ziele für ihre Werke



Blick auf das Werk Emden: Im Hintergrund sind Windkraftanlagen zu sehen.

Auf dem Weg zur angestrebten CO₂-neutralen Produktion im Jahr 2050 kommt die Marke Volkswagen voran. Für dieses Jahr hat sich das Unternehmen ambitionierte Ziele gesetzt, um die externe Versorgung der Werke mit Strom aus regenerativen Energien auszubauen. Andreas Tostmann, Vorstand

für Produktion und Logistik: „Wir wollen den Bezug grüner Energie für unsere Werke in diesem Jahr deutlich von 70 auf 90 Prozent steigern.“ Bereits heute ist die externe Stromversorgung der 16 Werke der Marke Volkswagen weltweit (außer China) zu 70 Prozent auf Strom aus regenerativen Quellen umgestellt.

Carbon-Fonds: Bilanz

Konzern stellt 25 Millionen Euro zur Verfügung



Lackiererei: Eine lastabhängige Volumenstromregelung spart Strom und Erdgas und senkt den CO₂-Ausstoß.

Der Volkswagen Konzern hat seit einem Jahr einen eigenen sogenannten Carbon Fund. Der mit genau 25 Millionen Euro pro Jahr dotierte CO₂-Fonds steht allen zwölf Konzernmarken zur Verfügung. Sie finanzieren damit an ihren weltweiten Standorten eigene Klimaschutzprojekte, die CO₂ einsparen, Energieeffizienzen verbessern oder anderweitige Einsparungen bringen. Darüber hinaus geht es darum, Innovationen zu beschleunigen sowie neue und bestehende Geschäftsmodelle zu stärken. Ein weiterer wesentlicher Faktor, damit ein Projekt Unterstützung aus dem Fonds erhält: Das Projekt sollte skalierbar und auf viele Standorte des Konzerns übertragbar sein.

Einige Beispiele:

- **Projekt „LED-Beleuchtung“:** An neun Produktionsstandorten des Konzerns gab es 33 Maßnahmen,

bei denen die Ausleuchtung auf energiesparende LED umgestellt wurde. CO₂-Reduzierung: 116.000 Tonnen jährlich.

- **Projekt „Kälteversorgung“:** Am Standort Kassel wurden durch sogenannte Trennkreislaufsysteme ersetzt – bisher mehr als 150. Die neuen Trennkreisläufe dienen der Maschinen- sowie Spindelkühlung und reduzieren den Energieverbrauch gegenüber den bisherigen Kälteaggregaten. CO₂-Reduzierung: 1.350 Tonnen jährlich.
- **Projekt „Infrastruktur“:** Ein Bestandteil: der Einbau neuer Energieeffizienzpumpen. Gleichzeitig wurden Gebäudedächer saniert und eine neue Schrankkühlung installiert. CO₂-Reduzierung: 2.000 Tonnen jährlich.

- **Projekt „Lackiererei & Trockner“:** Am Standort Hannover



Das Projekt Carbon Fund wird Jahr für Jahr wiederholt. Für 2020 wurden bisher mehr als 100 neue Projekte genehmigt.



Vertrieb an Mitarbeiter (WA-Verkauf)

Platz gemacht für den „Neuen“

Inzahlungnahme und Altfahrzeugverwertung



Jetzt mit Prämie*
bis 3.000,- €

Bei uns können Sie nicht nur Autos zu Mitarbeiter-Konditionen* leasen oder kaufen. Wir geben Ihnen auch Geld für Ihren „Alten“. Fragen Sie einfach nach unseren Angeboten für Inzahlungnahme oder Altfahrzeugverwertung.

So kommen wir in Kontakt:

Auf KundenCenter *direkt*: kundencenter.volkswagen.de

Per Mail: kundencenter-direkt@volkswagen.de

Persönlich: in Ihrem KundenCenter oder Beratungsbüro (Kontaktdaten auf KundenCenter *direkt*)

*Der Fahrzeugkauf mit Rabatt sowie die Zahlung von Prämien stellen ggf. einen geldwerten Vorteil dar, der steuer- und sozialversicherungspflichtig ist.

kundencenter.volkswagen.de



Neue Marke: Jetta auf der Überholspur

Das sagt Markenchef Harald Müller über den Erfolg in China – So geht es mit der jungen Marke jetzt weiter

Super-Start für Jetta: Erfolgreicher war bisher keine neue Automarke in China. 360° hat bei Harald Müller nachgefragt: Das sagt der Markenchef zur Faszination Jetta, den E-Plänen der Marke und was die Kunden in China jetzt erwarten.

Warum Jetta die Kunden fasziniert

Mit Jetta by Volkswagen geben wir vielen chinesischen Kunden die Möglichkeit, Autos mit Volkswagen Technik und in Volkswagen Qualität zu einem Preis, der bisher nicht möglich war, zu kaufen. Jetta steht also auf der einen Seite für bewiesene Zuverlässigkeit. Andererseits hat der Jetta in China bereits eine lange Tradition. Er spielt in der Geschichte der Mobilisierung des Landes eine nicht unerhebliche Rolle. Mit dem Markenstart ist es uns gelungen, Käufer in die Welt von Volkswagen zu holen, die sonst ein Auto einer lokalen Marke gekauft hätten. Das ist ein wesentlicher Teil unseres Erfolgs – und unserer Mission.

Was die Käufer jetzt von der Marke erwarten

Erste Analysen zeigen, dass das Qualitätsimage und die ausgereifte Fahrzeugtechnik besonders viele Kunden zum Kauf eines Jetta bewegen haben. Als Rückmeldung haben wir aus den Reihen der neuen Jetta Fahrer bekommen, dass wir bei der Gestaltung des Interieurs in Zukunft ruhig mutiger und unkonventioneller agieren können. Wir wollen künftig noch mehr junge Käufer für unsere Produkte begeistern. Da setzen wir zum Beispiel auf unser SUV VS7 und dessen speziell in China für China entwickelte Connectivity-Lösung.

Wie es mit Jetta weitergeht

Aktuell hat die Marke zwei Fahrzeuge im Angebot, eine Limousine und ein SUV. Es wird dabei natürlich nicht bleiben. Aktuell sind wir in einer frühen Planungs- und Entwicklungsphase für ein zusätzliches Modell auf unserer SUV-Plattform. Dabei



Sieht für die neue Marke Jetta großes Wachstumspotenzial: Markenchef Harald Müller.

haben wir besonders die Ansprüche junger Familien an ein Fahrzeug im Blick. Durch die Abkehr von der Ein-Kind-Politik in China sehen wir hier ein großes Potenzial für ein weiteres SUV-Modell. Und so viel

kann man über das neue SUV bereits verraten: Die ersten Design-Studien sind sehr vielversprechend. Zukünftig wird das Thema E-Mobilität auch für Jetta wichtig sein, insbesondere wenn es um den langfristigen Erfolg der

Marke geht. Neben der Arbeit an einem neuen Modell konzentrieren wir uns aktuell auf den Ausbau unseres Handelsnetzes in China und den erfolgreichen Launch unseres Spitzenmodells, des VS7.

Arbeiten und leben in Changchun

Für Volkswagen in China: Jürgen Unser und André Stoffels sprechen über ihre Erfahrungen

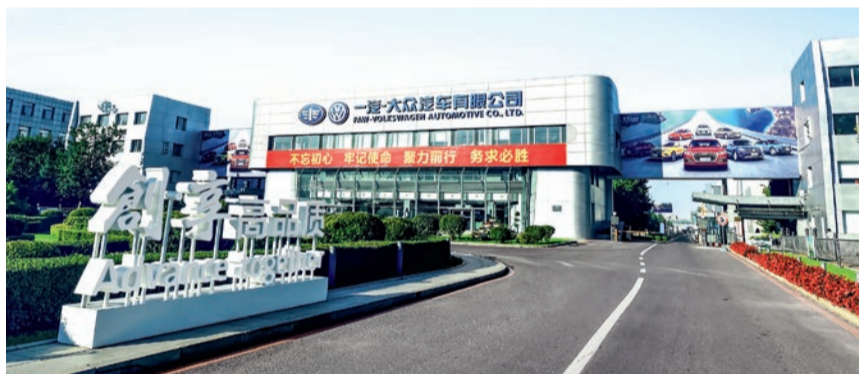
Für den Volkswagen Konzern in China arbeiten – wie das ist, erzählen Jürgen Unser und André Stoffels. Der eine war viele Jahre bei FAW-Volkswagen in Changchun im Einsatz, der andere wechselte von Ducati aus Italien nach China zu FAW-Volkswagen.

Herr Stoffels, was hat Sie dazu bewegt, die Aufgabe in Changchun zu übernehmen?

Stoffels: Ich interessiere mich seit langer Zeit für China als Absatzmarkt, jedoch auch als Führungsmarkt für neue Technologien. In diesem spannenden Umfeld möchte ich mich persönlich als Manager weiterentwickeln und meinen Beitrag zum Ausbau der Führungsposition unseres Konzerns leisten.

Herr Unser, was wussten Sie über China und Changchun, bevor Sie Ihre Aufgabe dort übernahmen?

Unser: Als Leiter der Konzernproduktionsstrategie und -planung hatte ich mich im Rahmen der Planungsstunden mit dem chinesischen Markt beschäftigt. Ich durfte gemeinsam mit FAW-Volkswagen unser Konzernproduktionssystem in Changchun einführen. China war bereits 2012, als ich nach Changchun ging, ein Land mit großer Veränderungsgeschwindigkeit. Der



Tor zum Werk: So sieht das Betriebsgelände in Changchun aus.

erste Eindruck von Changchun war chaotischer Verkehr, gewöhnungsbedürftige Unterkünfte, jedoch überaus liebenswerte Bewohner.

Wie haben Sie sich vorab über China und Changchun informiert?

Stoffels: Aus Büchern und aus dem Internet. Außerdem über ein paar interne Medienkanäle von Volkswagen und Audi. Ich empfehle die von FSE und deren Partnern erstellte Website <https://www.go-to-changchun.de/>. Sie vermittelt realistische Eindrücke von Changchun und gibt nützliche Tipps über die Stadt. Zudem möchte ich das interkulturelle Training nennen, das meiner Frau und mir viele Details zu unseren chinesischen Partnern und praktische Tipps zum Leben in Changchun vermittelt hat.

Was hat Sie nach Ihrer Ankunft in Changchun am meisten überrascht?

Unser: Changchun ist eine grüne Stadt mit vielen Parks und zwei großen Seen. Die größte Überraschung ist die Veränderungsgeschwindigkeit dieser Megacity. Im ersten Jahr hatten wir ein einziges Café, keine Hochautobahn, keine U-Bahn und wenig Freizeitmöglichkeiten. Heute: modernes Straßennetz und U-Bahn-System, zahlreiche Cafés und Shoppingmalls in einer Dichte, die locker München übertrifft. Zudem gibt es in Changchun eine zweite Welt: das historische China mit dem Kaisermarkt und Handwerkerstraßen.

Man kann also als Expat gut in Changchun leben?

Unser: Die lokale Regierung, Audi, Volkswagen und FAW-Volkswagen haben viel getan, um das Leben für FSEs und ihre Familien in Changchun attraktiver zu machen. Es gibt Konzertabende, ein modernes deutsches und internationales Schulsystem, ein Freibad und einen Top-Spielplatz für unsere Kinder. Die Einwohner von Changchun sind extrem herzlich und am Austausch mit uns Ausländern interessiert. Das Essen ist hervorragend, international und abwechslungsreich – besser geht es nicht.

Gibt es Gemeinsamkeiten zwischen Wolfsburg und Changchun?

Stoffels: Beide Städte sind Industriestandorte und verfügen über ein großes Automobilunternehmen, durch das die Arbeitsplätze für die Einwohner gesichert werden. Man spürt, dass die Einwohner beider Städte stolz auf ihre Stadt sind. Und sie teilen auch die Leidenschaft für den Fußball. Leider sind die Changchun Yatai in die 2. Liga abgestiegen.

Bitte beschreiben Sie mit drei kurz erklärten Wörtern ihre Gefühle über ihre Arbeit und ihr Leben in Changchun.

Unser: Cool: Eine vollständig andere und vielfältige Kultur für Sie und Ihre Familie. Sie haben den Vorteil eines Dorflebens und sind gleichzeitig in einer Acht-Millionen-Stadt. Authentisch: Sie erleben einen Teil des echten Chinas. Herausfordernd: Sie leben den Erfolg von FAW-Volkswagen.

Positiv wie negativ: Was werden Sie einmal mitnehmen aus Changchun?

Stoffels: Es gibt nichts Negatives, obwohl ich manchmal doch meine Lieblingspizzeria in Bologna vermisse. Es ist eine interessante Erfahrung für mich und meine Familie. Meine Tochter geht an eine zweisprachige Schule, an der Deutsch und Englisch gesprochen wird, und sie ist dort sehr glücklich. Im Vergleich zu Deutschland ist die Arbeitsgeschwindigkeit in China extrem schnell und intensiv. Man hat die Möglichkeit, den Fortschritt von Projekten erheblich zu beeinflussen. Man sieht jeden Tag, wie die Projekte in die Tat umgesetzt werden. Dieses Gefühl ist fantastisch. Und: Seien Sie sicher, dass Sie einen neuen Blick auf Ihr Heimatunternehmen bekommen.

Was empfehlen Sie Kollegen, die in Changchun arbeiten werden?

Unser: Seien Sie mutig und ausdauernd, verstehen Sie eine andere Gesellschafts- und Wirtschaftsordnung und erweitern Sie Ihren persönlichen

Jürgen Unser war bis 2019 sieben Jahre als Technical Vice President bei FAW-Volkswagen Automotive verantwortlich für Technische Entwicklung, Produktmanagement und Produktion & Logistik. Zuvor leitete er die Audi Produktion im Ausland, verantwortete die Konzernproduktionsplanung und -strategie und dreieinhalb Jahre das Produktions- und Unternehmenssystem bei Audi.

André Stoffels ist seit April 2019 First Vice President Finance bei FAW-Volkswagen Automotive. Zuvor arbeitete er jeweils als CFO bei Ducati und der Volkswagen Group Spain und er leitete die Abteilung Strategy and Corporate Planning bei der Audi AG.

Horizont. Bringen Sie sich und Ihre Familie aktiv in die Expat-Gemeinde ein, nutzen Sie die Möglichkeit, internationale Freundschaften fürs Leben zu schließen. Binden Sie Ihren Partner in die Entscheidung ein. Jeder Tag ist es wert, sich mit Herzblut für den Erfolg im Joint Venture einzusetzen.



Automatisierte Fertigung: Im Werk kommt moderne Technik zum Einsatz.



Blick über Changchun: Die Millionenstadt bietet viel Grün.



Group Components in China

23 Werke, 18.000 Mitarbeiter und Schlüsselkomponenten für E-Mobilität

Volkswagen Group Components in China: Das sind aktuell rund als 18.000 Kolleginnen und Kollegen in 23 Werken – inklusive der Batteriesystemproduktion. Seit Mai letzten Jahres stehen die Werke unter der Leitung von Frank Engel, als geschäftsführenden Vizepräsident der Volkswagen Gruppe China, Components, Logistics & Quality Assurance.

Die chinesischen Kollegen fertigen **Komponenten aus allen fünf Geschäftsfeldern:**

- Motoren EA211 und EA888
- Getriebe DQ/DL und MQ sowie E-Antrieb APP
- Batteriesysteme für den MQB PHEV/BEV HVB
- Sitze
- Fahrwerkssysteme

Damit wurden im vergangenen Jahr ca. vier Millionen chinesische Fahrzeuge beliefert.

Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftssicherung sind dabei fest im Effizienzprogramm Roadmap 2025 verankert, das im ersten Quartal 2020 im Rahmen der strategischen Initiative „TOGETHER for China 2025+: Best Performance“ startet und acht Schwerpunktthemen hat (siehe Abbildung unten).

Eine Besonderheit ist dabei die aktive Einbindung der Gesellschaften in die Programmorganisation, wodurch Verantwortung und gesellschaftsübergreifende Zusammenarbeit unterstrichen werden.

Die Aufstellung der Komponente als eigenständige unternehmerische Einheit zum 1. Januar 2019 und die Transformation zur Elektromobilität hat auch in China zu einer strategischen Neuausrichtung geführt. Denn gerade der chinesische Markt stellt sich besonders schnell auf die E-Mobilität um. Des Weiteren sind in China überwiegend Joint Ventures als Gesellschaftsform etabliert. Deswegen arbeiten die Kollegen an

100% Komponenten Gesellschaften

| | |
|---|--------------|
| VWATJ | VWATD |
| DQ380/381 DQ500/(501) DQ400e APP290 (APP310) | DQ200 AV5 |
| 1 DL382 | 3 |

Sonstige

| |
|-----------|
| Sitech DC |
| 23 Sitze |

Mehrheitsanteil an Komponenten Gesellschaften

| | | | |
|-------------|-------------|-------------|-------------|
| VWPF | VWED | VWTS | VWPT |
| 4 Fahrwerk | 8 EA888 | 10 MQ200 | 11 EA211 |
| 5 Fahrwerk | 9 EA888 | | |
| 6 Fahrwerk | | | |
| 7 Fahrwerk | | | |

Legende: Motor (7) Getriebe (5) Fahrwerk (4) Sitze (1) Batterie (6) * in Planung

Teil der Fahrzeug-Joint-Ventures

| |
|---------------------|
| FAW-VW |
| 12 EA211 |
| 13 MQ250/MQ200 |
| 14 PHEV HVB* |
| 15 C-BEV HVB* |
| 16 MQB BEV HVB* |
| 17 EA211 |
| 18 MEB HVB* |
| SVW |
| 19 EA888 |
| 20 EA888 |
| 21 MEB BEV HVB* |
| 22 MQB PHEV/BEV HVB |

Im Überblick: die chinesischen Werke

der gesellschaftsübergreifenden Ausrichtung der Komponente in China, um die Herausforderungen der E-Mobilität gemeinsam zu

meistern. Im Fokus stehen Wirtschaftlichkeit und Effizienz, Beschäftigungssicherung und die jeweiligen Stärken der Standorte.

Unter der Führung eines Patenwerks und der Werkleiter (sind unterstrichen) sowie VGC C-P (Volkswagen Gruppe China (VGC), Components, Logistics & QA) werden die acht Themen der Roadmap 2025 bearbeitet. Project Management Office VGC C-P ist Johannes Tepe.



„Vollkosten senken, Gewinne stabilisieren und unsere Innovationskraft und Nachhaltigkeit ausbauen – daran arbeiten wir im Rahmen der Roadmap 2025 intensiv.“

Frank Engel, Geschäftsführender Vizepräsident der Volkswagen Gruppe China, Components, Logistics & QA

Von SPEED+ bis SOPs: Themen aus den Standorten

1. SPEED+ Award

In der neuen Runde des SPEED+ Awards werden zum ersten Mal alle Werke der Region China teilnehmen. VWATJ (Volkswagen Automatic Transmission Tianjin) und VWATD (Volkswagen Automatic Transmission Dalian) haben in den letzten beiden Jahren mit ihren Teams bereits am Award teilgenommen.

2018 konnte sich VWATJ den dritten Platz in der Kategorie Werkzeugkosten und VWATD ebenfalls den dritten Platz in der Kategorie Anlageneffizienz sichern. Jetzt steigen alle weiteren Gesellschaften (VWPT, VWED, VWTS, VWPF und SITECH Dongchang) in den sportlichen Effizienzwettbewerb ein – mit den zusätzlichen Werken aus China kämpfen dann insgesamt 29 Werke um Gold, Silber und Bronze.

Um Know-how gesellschaftsübergreifend zu nutzen, werden

die chinesischen Kollegen nach jeder Werktour einen Workshop zur VGC C-P (Volkswagen Gruppe China (VGC), Components, Logistics & QA) durchführen. Alle teilnehmenden Gesellschaften der Region China können so Verbesserungsvorschläge austauschen. Damit ist der SPEED+ Award eine gute Möglichkeit für die Standorte, sich zu vernetzen und zusammenzuwachsen.

2. MRKs

Offene und flexible Mensch-Roboter-Kooperationen (MRKs) wurden als Pilotprojekt im Motorenwerk bei SAIC Volkswagen China von den MRK-Teams aufgebaut, programmiert und in Betrieb genommen. So können die MRKs die manuelle Verschraubung sowie den Teile-Zugriff und die Teile-Beladung ersetzen. Durch den Einsatz von MRKs erhöht sich die DLQ der Verschraubung. Weitere MRKs sind geplant.

3. Produkt-SOPs

Wichtiger Meilenstein: Vergangenen Juni feierten der APP290 und der DQ400e SOP in Tianjin. Mit der Produktion der beiden Komponenten sowie des APP310 MEB Antriebs ab 2020 beliefert VWATJ zentrale E-Komponenten für den Konzern.

Auch die Kollegen im Werk Qingdao hatten letztes Jahr einen wichtigen Produktanlauf zu verkünden: den SOP des reinelektrischen MQB BEV Batteriesystems.

Außerdem feierten die Komponenten Kollegen mit Geschäftsfeldleiter Rainer Schoske im Dezember den SOP für die Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge Volkswagen Magotan und Audi A6. Beide Batteriesysteme (37Ah) werden auf einer Kombimontagelinie am Standort Changchun produziert. Im Anlaufjahr 2020 sollen bis zu 70.000 Batteriesysteme gefertigt werden.



Beim SOP PHEV MQB/MLB bei FAW-Volkswagen in Changchun im Dezember 2019: das Team um Rainer Schoske.

China, Components, Logistics & QA.“

4. Neue Produktionsstätte

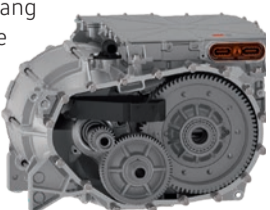
Bei der VWATD wurde im vergangenen Jahr die Halle 5 in nur 18 Monaten errichtet. Die Halle dient zur

Kapazitätserweiterung für bis zu 1000E/AT und bietet 772 neue Arbeitsplätze auf einer Fläche von 91.000 m². Das Besondere: Die Halle ist vollständig digitalisiert und papierlos. Für den Einsatz von LED-Beleuchtungen, Dampfkondensatoren und Photovolt-Generatoren sind spezielle Energiemanagementsysteme verbaut, um die Fabrik nachhaltig aufzustellen.

Weitere Themen von Group Components

Alleskönner: Das 1-Gang-Getriebe

Im vollelektrischen ID.3¹ reicht ein einzelner Gang aus, um alle Fahrsituationen zu meistern.



2020 wird „Meisterjahr“ in der Komponente

Meisterrolle, Qualifikationen und Kommunikationskaskaden: Group Components ruft dieses Jahr zum „Meisterjahr“ aus und stellt damit die Meisterinnen und Meister in den Fokus. 30 Meisterinnen und Meister von Kassel bis Polkowice erarbeiten in den kommenden Monaten unter anderem an einem Beteiligungskonzept.



Die Standortsymposien bestehen in überarbeiteter Form weiter.

Eigener Innovationstag für Group Components

Der „Tech Day“ wird zum ersten Mal Mitte April stattfinden und die geschäftsfeldübergreifende Innovationskraft und das Produktportfolio der Komponente standortübergreifend vorstellen.

Weitere Informationen

Die ganze 360° Ausgabe der Komponente finden Sie unter: <https://Volkswagen-net.de/wikis/pages/viewpage.action?pageId=527797648>





Skoda feiert 125. Jubiläum

Zahlreiche Aktionen und Events weltweit

Skoda begeht dieses Jahr das 125. Jubiläum seiner Gründung im Jahr 1895. Außerdem jährt sich zum 115. Mal der Beginn seiner Automobilfertigung. Damit ist der tschechische Hersteller eines der weltweit traditionsreichsten Automobilunternehmen. Das feiert Skoda mit zahlreichen Aktivitäten, Aktionen und Events weltweit. So werden beispielsweise unternehmenshistorisch bedeutende Modelle an Fahrveranstaltungen in China und Indien sowie in weiteren internationalen Märkten teilnehmen. Als Höhepunkt des Festjahres ist ein Sonderkonzert der weltweit renommierten Tschechischen Philharmonie geplant. Außerdem lanciert Skoda anlässlich des Jubiläumjahres eine umfangreiche Marketing- und Kommunikationskampagne auf allen Kanälen des Automobilherstellers und in den sozialen Netzwerken. Skoda Vorstandsvorsitzender Bernhard Maier: „Skoda zählt zu den ältesten noch produzierenden Automobilherstellern der Welt. Der Mut und der Erfindergeist der beiden Gründer, Václav Laurin und Václav Klement, sind der Grundstein dieser einmaligen Erfolgsgeschichte.“ Der Autohersteller gehört seit 1991 zum Volkswagen Konzern.



Weltpremiere: Das ist der neue Seat Leon¹

Bestseller des spanischen Autoherstellers kommt in vierter Generation

Seat hat Ende Januar vor rund 500 Gästen und Medienvertretern die vierte Generation des Leon im Werk Martorell vorgestellt. Der neue Kompaktwagen zeigt sich mit einem markanten neuen Design und topmodernen Fahrerassistenzsystemen. Neue Antriebskonzepte sind Mildhybrid (eTSI) und Plug-in-Hybrid (eHybrid). Außerdem wird das Modell als Benziner (TSI), mit Dieselmotor (TDI) und als CNG-Modell (TGI) erhältlich sein. Das Gepäckraumvolumen beträgt beim Fünftürer 380 Liter, der Sportstourer fasst 617 Liter – 30 Liter mehr als der Vorgänger. Im Januar 2020 hat



die Produktion des neuen Leon begonnen. Der Marktstart ist im April 2020. Carsten Isensee, kommissarischer Vorstandsvorsitzender und Vorstand für Finanzen der Seat S.A.: „Der Seat Leon ist unser erfolgreichstes Modell, wir haben insgesamt über 1,1 Milliarden Euro in die Entwicklung und Fertigung der neuen Generation des Seat Leon investiert.“



Aus 50 Batterien wird ein Speicher

Pilotprojekt: Nachhaltiger Umgang

Wie können gebrauchte Batterien aus E-Fahrzeugen weiter genutzt werden? In Hamburg-Bergedorf erforschen das jetzt MAN Truck & Bus, die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH) und der Volkswagen Konzern. Und so sieht das Pilotprojekt aus: Im Busdepot der VHH steht ein weißer Container, der 50 gebrauchte E-Fahrzeug-Batterien enthält. Sie stammen aus dem Volkswagen Passat GTE². Diese Batterien direkt zu entsorgen, ist ökologisch nicht sinnvoll. Deshalb wollen die Projektpartner bei den VHH unter realen Bedingungen herausfinden, wie sich alte Batterien als stationärer Energiespeicher verhalten. Im Container werden sie zu einer Großbatterie

zusammengeschaltet und in unterschiedlichen Szenarien getestet. Zum Beispiel im Peak Shaving: Benötigt das Laden von Elektrobussen sehr viel Strom auf einmal, wird der Container mit gebrauchten Batterien zugeschaltet. Alexander Adler, MAN Truck & Bus: „Der Speicher kann mit der Peak-Shaving-Methode bis zu 600 kW Spitzenlast reduzieren und entsprechend die Kosten beim Strombezug senken.“ Ein Ziel der Versuche ist es, ein flexibles Batteriespeicherkonzept zu entwickeln, das den Austausch der Batterien erlaubt. Das könnte in Zukunft hilfreich sein: Die ca. 560 Busse der VHH sollen in den kommenden Jahren auf Elektroantrieb umgestellt werden.



Bentley ist „Top Employer“

Zum neunten Mal in Folge ausgezeichnet

Auszeichnung für Bentley: Der Autohersteller wurde in diesem Jahr wieder zum „Top Employer“ gekürt. Die Auszeichnung vergibt weltweit das Top Employers

Institute. Dieses Jahr gab es den Award unter anderem für die Förderung zukünftiger Talente. Bentley erhält den Titel bereits zum neunten Jahr in Folge.



FC Bayern bleibt Partner

Neue Möglichkeiten für die Zusammenarbeit

Audi und der FC Bayern München haben ihre Partnerschaft bis zum Jahr 2029 verlängert. Audi ist exklusiver Automobilpartner. Schwerpunkt wird eine strategische Zusammenarbeit in den Bereichen Innovatives Marketing und Elektrifizierung sein. Deutliches Zeichen: Alle Lizenzspieler erhalten 2020 einen rein elektrischen Audi e-tron. Der Autohersteller ist seit 2002 Partner und seit 2011 Anteilseigner an der FC Bayern München AG. Der Audi Cup, der 2019 zum sechsten Mal in der Allianz Arena ausgetragen wurde, ist ein hochka-

rätiges europäisches Vorbereitungsturnier. Die neue Partnerschaft macht auch einzelne Projekte mit anderen Marken des Volkswagen Konzerns möglich. Audi hat auch die Partnerschaft mit den Basketballern des FC Bayern bis ins Jahr 2023 verlängert. Hildegard Wortmann, Vorständin Vertrieb und Marketing der Audi AG: „Als exklusiver Automobilpartner des FC Bayern München haben wir die Möglichkeit, neue Konzepte der Mobilität, Elektromobilität und Konnektivität zu präsentieren und erfahrbar zu machen.“



Nutzfahrzeuge

Der neue Caddy⁴: Premiere im Februar

Sportlicher, breiter und optisch souveräner



Bei der neuen Generation des Caddy blieb keine Schraube unangetastet. Feststeht: Er wird in seiner Klasse weiterhin den Maßstab setzen. Die Studien des neuen Caddy werden konkreter:

Die Cargo-Version des Caddy unterstreicht das neue Selbstbewusstsein in der sonst so funktionalen, praktischen Klasse. Der Entwurf zeigt: Die Dachlinie fällt leicht nach hinten ab, der kurze Radstand wird länger, die Räder auf Wunsch größer. Mehr Sportlichkeit auch bei der PKW-Variante: Das Fahrzeug wirkt als kurzer Radstand nicht nur optisch souveräner, es ist tatsächlich breiter und länger. Alles anders, aber mit weiterhin hohem Ladevolumen und großer Variabilität. Ende Februar werden beide Versionen erstmals der Weltöffentlichkeit vorgestellt. Weitere Details folgen.



PORSCHE



2011 ging die Generation 991 an den Start.

Porsche 911: Ende der 991-Ära

Letzter 991 gefertigt

Der letzte Porsche 911 der Generation 991 ist vom Band gelaufen – mit 233.540 produzierten Wagen die erfolgreichste Elfer-Reihe. Michael Steiner, Vorstand Forschung und Entwicklung Porsche AG: „Die Generation hat in puncto Performance, Fahrbarkeit und Effizienz neue Maßstäbe gesetzt. Ich schicke sie stolz, aber auch mit einer Träne im Auge in die Rente.“

¹ Seat Leon: Das Fahrzeug wird noch nicht zum Verkauf angeboten.

² Passat GTE: (NEFZ) Kraftstoffverbrauch l/100 km: kombiniert 1,6 – 1,5; Stromverbrauch in kWh/100 km: kombiniert 14,8 – 14,2; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 36 – 34; Effizienzklasse: A+

³ Audi e-tron Sportback: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 23,9 – 20,6 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

⁴ Caddy 5: Studie

⁵ 911 Speedster: Kraftstoffverbrauch kombiniert 13,8 l/100 km; CO₂-Emission 317 g/km

**VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES**
THE KEY TO MOBILITY



Andrea Sklorz, einer unserer Fachberater/innen für Sie

Weiß vielleicht nicht alles – aber alles über Kredite!

Sprechen Sie uns an. Wir beraten Sie gern.

Der Ratenkredit
5.000,- €
für mtl.¹
68,16 €

Auf einen Blick:

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

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: Februar 2020



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/konzern



Dies ist ein Angebot der Volkswagen Bank GmbH.



Dynamisch und sympathisch: Neu designter Caddy basiert nun auf dem Modularen Querbaukasten (MQB)

Sicher und komfortabel: Trailer- oder Travel-Assist sind nur zwei der insgesamt 19 Assistenzsysteme beim neuen Caddy



Digital und vernetzt: Neues „Innovision Cockpit“ macht Caddy zum Smartphone im Segment

100 Prozent neu, 100 Prozent Caddy¹

Der Caddy 5 ist da: Wir zeigen, was neu ist und wie sich das Werk in Poznań auf die Serienproduktion vorbereitet

Alles neu: Alles am Caddy wurde neu konzipiert oder weiterentwickelt. Auch neu: Erstmals basiert der Bestseller auf dem Modularen Querbaukasten (MQB). Damit kommen neue Technologien in den Cityvan.

Innovative Assistenzsysteme: Sie machen den Caddy sicherer und komfortabler. So ermöglicht der Travel Assist erstmals das assistierte Fahren über den kompletten Geschwindigkeitsbereich hinweg. Der Trailer Assist macht zudem das Rückwärtsrangieren mit Anhänger zum Kinderspiel und

harmoniert dabei gut mit dem Blind-Spot-Sensor, der das Ausparken unterstützt. Ergänzt durch Spurhaltehilfe und Emergency Assist fährt der neue Caddy auf Wunsch nahezu autonom.

Neuste Infotainmentsysteme: Sie holen moderne Online-Dienste mit an Bord. „We Connect“ hilft bei der Routenberechnung und der Suche nach Tankstellen sowie Ladestationen und wärmt den Caddy an kalten Tagen auf Wunsch mit der „Online-Standheizung“ vor. Im perfekten Einklang damit steht optional erstmals ein komplett digitales Cockpit zur Auswahl.

In Sachen Nachhaltigkeit gibt es ebenfalls Veränderungen: Dank neuer Technologie, dem Twindosing, werden die Stickoxid-Emissionen im Caddy 5 um bis zu 80 Prozent reduziert. Parallel verbessert sich das Platzangebot im Innen- und Laderaum: Bis zu zwei Europaletten können nun quer eingeladen werden.

Und auch das Design ist anders: Die Dachlinie fällt leicht nach hinten ab, der Radstand wird länger, die Räder auf Wunsch größer – bis zu 18 Zoll sind möglich. Die LED-Lichtgrafik ist sehr innovativ: Neu designte

Frontleuchten nehmen die Linienführung auf und geben dem Caddy einen harmonischen Blick. Durch das riesige Panorama-Glasdach haben die Mitfahrer im Fond ein komplett neues Raumgefühl – und nachts einen freien Blick auf den Sternenhimmel.

Und doch: Die Grundeigenschaften des Caddy bleiben bestehen. Denn er erfüllt als Raumwunder mit zwei Radständen weiterhin alle traditionellen Wünsche nach weitreichenden Transportmöglichkeiten und hohen Freiheitsgraden. Kurz: 100 Prozent neu, 100 Prozent Caddy.



„Der neue Caddy hat für uns in Poznań eine große Bedeutung: Er sichert die Zukunft unseres Werks und garantiert Arbeitsplätze.“

Jens Ocksen, Vorstandsvorsitzender Volkswagen Poznań

Caddy Werk: Motivierte Mannschaft hält Zeitplan ein

Neue Plattform, moderne Produktionstechnik und autonome Lieferketten: Die Fertigung bereitet sich auf den Caddy vor

Demnächst rollt im Werk Poznań der neue Caddy vom Band. Der Weg bis dahin: eine gewaltige Aufgabe! Die Mannschaft: hoch motiviert! Das Ziel: in nur zwei Jahren die Produktionsumfänge des neuen Caddy in die Infrastruktur des aktuellen Modells einzupflanzen – bei laufender Fertigung.

„Für eine wettbewerbsfähige, qualitätsgerechte Produktion wurde der Automatisierungsgrad im Karosseriebau und in der Lackiererei massiv erhöht“, erklärt Werkleiter Dietmar Mnich. 650 Roboter führen künftig ergonomisch schwierige Arbeiten durch. Modernste Verfahren sind bei der neuesten Caddy Generation gefragt, wie etwa das Laserschweißen im Karosseriebau – Verbindungs-



Die Produktion ist bereit für die Caddy-Serienproduktion.

punkte werden jetzt schneller und mit noch höherer Qualität gesetzt. In der Lackiererei musste die gesamte Fördertechnik angefasst werden. Eine komplexe Aufgabe, fahren die Caddy Generationen 4 und 5 doch zeitweise

gleichzeitig durch die Lackierstraßen. Nahezu alle Prozesse wurden in der Montage angepasst, denn der neue Caddy steht erstmals auf der MQB-Plattform. Eine Premiere im Caddy: das große Panoramadach, das

montageseitig vollautomatisch verklebt wird.

Auch die Infrastruktur des Werks wurde für den Caddy 5 verändert. Eine große neue Logistikhalle wurde gebaut, die Halle des Karosseriebaus erweitert. Für den Werkleiter bestand die größte Herausforderung aber im ambitionierten Zeitplan. Auf seine engagierte Mannschaft konnte sich Mnich jederzeit verlassen: „Mein Dank gilt der gesamten Belegschaft. Vom Werksurlaub abgesehen, hatten wir keine weiteren längeren Pausen für den Umbau geplant. Nur in den wenigen produktionsfreien Stunden am Wochenende war es möglich, die Installationen in Betrieb zu nehmen und Tests durchzuführen.“



„Es war eine große Herausforderung, die Umfänge des Caddy 5 bei laufender Produktion in nur zwei Jahren zu integrieren. Doch wir haben es geschafft! Mein Dank gilt der gesamten Mannschaft, die das mit enormem Einsatz ermöglicht hat.“

Dietmar Mnich, Werkleitung Poznań



Großartige Teamleistung: die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus dem Werk 1 mit einem der ersten Caddy 5.

¹ Caddy 5: Das Fahrzeug wird noch nicht zum Verkauf angeboten.

Wir haben etwas ganz Wertvolles in der Hand

Der ID. BUZZ¹ ist das ambitionierteste Fahrzeugprojekt von VWN – Wie ist der Stand?

Fototermin im neuen VWN Pavillon in Wolfsburg. Andreas Adam, Stefan Lutz und André Bertelsmeier gruppieren sich um das Showcar des ID. BUZZ Cargo, die Transportvariante des E-Bullis der Zukunft. Die drei Manager sind federführend mit dem Projekt ID. BUZZ betraut. Der Fotograf bittet um Aufmerksamkeit, aber das Trio diskutiert – zum Beispiel über die künftige Farbe der Fensterrahmen.

Herr Lutz, Sie haben eben mit Ihren Kollegen ein Detail besprochen. Worum ging es?

Lutz: Um den Keramikrand auf den Scheiben. Den kennt man in der Automobilindustrie ausschließlich in Schwarz. Wir haben uns gefragt: Ginge der beim ID. BUZZ auch anders? Das sind Ideen, die entstehen beim ID. BUZZ und sonst bei keinem anderen Fahrzeug.

Der ID. BUZZ ist etwas Besonderes, oder?

Lutz: Absolut, uns ist allen bewusst, dass wir hier etwas ganz Wertvolles in der Hand haben. Das ist nicht irgendein Auto – es ist so etwas wie eine Wiedergeburt des T1.

Adam: Es ist eine Hommage an den T1, eine automobiler Ikone, allerdings modern interpretiert. Eine konsequente Weiterentwicklung des Kult-Bullis in Richtung emissionsfreie Mobilität. Und: Der ID. BUZZ steht wie kein anderes Fahrzeug für den Wandel und die Zukunft unserer Marke.

Herr Bertelsmeier, was sagen Sie aus Vertriebsicht dazu?

Bertelsmeier: Ich kann dem nur zustimmen. Der ID. BUZZ ist angelehnt an die Heritage des Ur-T-Modells und macht die Idee des Bullis zukunftsfähig. Sein absolut positiv besetztes Grundgefühl geht auch beim ID. BUZZ nicht verloren. Ganz im Gegenteil.

Worin besteht dieses Gefühl?

Adam: Der ID. BUZZ ist unheimlich emotional, das Design extrem cool.
Bertelsmeier: Ich würde ergänzen: emotional funktional!



Der ID. BUZZ Cargo im VWN Pavillon in der Autostadt war der Treffpunkt für den Expertentalk mit Andreas Adam (links), Stefan Lutz und André Bertelsmeier.



„Der ID. BUZZ ist ein Lebensgefühl, eine Inspiration.“

Stefan Lutz

Lutz: Auch ich schlafe ruhig. Aber ich kann auch nicht verhehlen, dass ich oft vor dem Schlafengehen über Dinge nachdenke, die das Auto betreffen. Aber da bin ich sicherlich nicht der Einzige.

Was sind die technischen Highlights beim ID. BUZZ?

Lutz: Der E-Antrieb, die neue Architektur der Elektronik. Auch das gesamte Infotainment ist völlig neu, da bleibt kein Stein auf dem anderen. Die unzähligen neuen Entwicklungen unter Kontrolle zu bekommen, das ist die große Herausforderung.

Adam: Die BEV-Technologie eröffnet uns Möglichkeiten, die wir mit dem Verbrennungsmotor nie hätten. Fast die gesamte Technik verschwindet im Unterboden, wir bekommen neue gestalterische Freiheiten, wir können auf wenig Gesamtfläche viel Innenraum schaffen. Dafür sorgt auch der Heckantrieb in dem Fahrzeug – und

Familien, bis hin zum umweltbewussten, technikaffinen Individualisten. Wir haben schon im Vorfeld eine wahnsinnige Resonanz bekommen, sowohl in Europa, als auch in den USA. Und bei der Vermarktung setzen wir auf eine vielfältige und breit aufgestellte Ansprache potenzieller Kunden auf vielen Media-Kanälen. So werden Influencer sowie das sogenannte „Experience Marketing“ eine große Rolle spielen. Ebenso wichtig sind natürlich Kanäle wie Youtube, Instagram oder LinkedIn, um nur einige zu nennen.

Sie haben viel Verantwortung – können Sie noch ruhig schlafen?

Adam: Ja, wir haben ein unheimlich engagiertes Gesamtteam, das alles für das Auto gibt. Es gibt keinen, der nicht für den ID. BUZZ brennt, das beruhigt. Deshalb kann ich gut schlafen.

den kennen wir ja aus unseren früheren Bullis.

Inwieweit guckt VWN auf Tesla, wenn es um E-Mobilität geht?

Adam: Wir beobachten Tesla wie jeden Wettbewerber. Tesla ist natürlich ganz klar ein Innovationstreiber. Antrieb und Batterie der neuen Modelle sind gut, keine Frage.

Lutz: In puncto Connectivity auch.

Adam: Aber wir sind in vielen Dingen besser. Wir dürfen jetzt unsere Tugenden nicht über Bord werfen. Exzellente Fertigungsqualität in großen Stückzahlen – das können wir wie kaum jemand. Trotzdem müssen wir neue Themen in den Bereichen Infotainment, Connectivity und Vernetzung vorantreiben.

Volkswagen muss lernen?

Lutz: Ganz klar: ja! Immer. Nicht nur beim ID. BUZZ.

Adam: Unbedingt. In Zukunft wird es im Fahrzeug noch viel stärker auf eine intuitive Bedienbarkeit wie bei einem Tablet ankommen. Das Auto ist das Smart Device der Zukunft.

Wie viel ist von den ursprünglichen Ideen zum ID. BUZZ übrig geblieben?

Adam: Viel! Der Wow-Effekt ist definitiv geblieben. Wir haben ein paar echt coole Dinge drin. Beispiel: das Panoramadach – das wird das größte im Konzern. Das ist wichtig fürs Raumgefühl und gerade für die hinteren Sitzreihen eine Bereicherung. Und dir lagen doch die elektrischen Schiebefenster so sehr am Herzen, Stefan.

Lutz: Stimmt, das war mir ein Anliegen. Hätten wir das mechanisch ohne jegliche Weiterentwicklung umgesetzt – das hätte mir wehgetan.

Adam: Wir haben beim Cargo sehr viel von dem umgesetzt, was wir als wichtig für den Kunden erachten, zum Beispiel die eigenständige Schalttafel – also echte Nutzfahrzeug-Features.

Das Lenkrad bleibt wie in der Studie eckig?

Adam: (lacht) Nein, das Lenkrad wird rund.

Bertelsmeier: Fast rund.

Adam: Das hat sich bewährt, über 100 Jahre.



André Bertelsmeier

„Bei der Vermarktung werden Influencer eine große Rolle spielen.“

„Der ID. BUZZ ist unheimlich emotional, das Design extrem cool.“



Andreas Adam





Klares Design: elektrifizierte Fahrzeuge wie unser e-Crafter und der ID. BUZZ im 120-Grad-Fotoshooter zum Anfassen und „Mitnehmen“.

Ikone hoch zwei: Mit diesem T2 war Musiklegende Pete Townshend unterwegs.

420

Zahl des Monats
Chronopost
setzt auf
e-Crafter

VWN liefert in den kommenden zwei Jahren insgesamt 420 e-Crafter an den französischen Citylogistik-Marktführer Chronopost. Die DPD-Tochter hat sich nach ausgiebigen Tests für den e-Crafter entschieden. „Das ist der bislang größte e-Crafter-Einzelauftrag eines Flottenkunden und ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung nachhaltige Transportlösungen für urbane Zentren“, unterstreicht VWN Vertriebs- und Marketingvorstand Heinz-Jürgen Löw. Mit dem e-Crafter sei ein großflächiger Umstieg auf emissionsfreie Transporter keine Utopie mehr. Der e-Crafter werde sich auch im rauen Alltag der Citylogistik bewähren.



Gute Partnerschaft: Martin Piechowski, Präsident Chronopost, und Heinz-Jürgen Löw, Vorstand für Vertrieb und Marketing VWN.

Vom Gestern ins Heute und ab in die Zukunft

Neue Erlebniswelten, neue Fahrzeuge und neues Design: Ende Januar eröffnete der neue VWN-Pavillon in der Autostadt

Nicht einmal acht Wochen hat es gedauert und schon ist im Pavillon von VWN die Zukunft eingezogen – aber woher kommen wir und was beschäftigt uns heute? Diese Fragen kann unser Team in der Autostadt in Wolfsburg nun mit dem komplett überarbeiteten Auftritt einfach und unkompliziert beantworten. Dass mit dem Umbau das neue Markendesign eingezogen ist, versteht sich von selbst.

Vertriebs- und Marketingvorstand Heinz-Jürgen Löw war einer der ersten Besucher: „Wir präsentieren unseren Gästen im neugestalteten Pavillon jetzt die ganze

Vielfalt unserer Marke – von der Vergangenheit mit dem Bulli über die Gegenwart mit starken Fahrzeugen für Gewerbekunden sowie Familie und Freizeit bis in die Zukunft mit dem ID. BUZZ Cargo. Dabei steht das Erleben weiter im Mittelpunkt: Autos zum Anfassen und tolle Stationen, bei denen kleine und große Besucher unsere Zukunft schon heute erfahren.“

Heute schon durch die Stadt von morgen fahren: Virtuell mit VR-Brille auf dem Ergometer – natürlich im ID. Buzz. Und kleine Modelle unserer Zukunftssikone fahren real auf der Modellbauplatte.



Achtung, fertig, Smile – oder noch besser: Der neue Fotoshooter macht allen Spaß – und das Bild kommt direkt als Erinnerung mit nach Hause.



Anzeige

Audi BKK

Wieso sicherst du dir nicht bis zu 570 €?

Alle wollen uns ständig sagen, was gut für uns ist. Warum hören wir nicht auf jemanden, der es am besten wissen sollte: auf unseren gesunden Menschenverstand. Und der wundert sich, warum du lieber auf viel Geld verzichtest statt jetzt zu wechseln.
audibkk.de/gesundheitsvorteil

Zuhören ist unsere stärkste Leistung.



Austausch über zukünftige Mobilität in Städten: VWN CEO Thomas Sedran (links) und Oberbürgermeister Belit Onay.

Grüner OB besucht VWN Werk

Nur wenige Wochen nach seinem Amtsantritt besuchte der neue Oberbürgermeister Belit Onay (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) unser Werk in Hannover. Bei der Tour durch die Fertigung zeigte er sich beeindruckt von der Leistungsfähigkeit der Belegschaft und der innovativen Ausrichtung des Werks. „Mit diesen Pfunden kann VWN wuchern, wenn es darum geht, die Rolle des Automobils mit Blick auf die zukunftsfähige Mobilität neu zu definieren“, so Sedran.

CEO Thomas Sedran unterstrich die Fortführung der Initiative „Urbane Logistik Hannover“ zwischen Marke und Stadt. VWN arbeite mit der Stadt an innovativen Lösungen für nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität. „Wir erweitern dazu das Angebot an elektrifizierten Fahrzeugen deutlich und entwickeln neue Dienste rund um Verkehr und Logistik zur Entlastung urbaner Räume“, so Sedran.



Ausgelernt: unser Azubijahrgang 2020 für Volkswagen Nutzfahrzeuge.

VWN-Azubis starten ins Berufsleben

Herzlichen Glückwunsch! Nach erfolgreich abgeschlossener Ausbildung beginnt jetzt für 107 Auszubildende ein neuer Berufsabschnitt bei Volkswagen Nutzfahrzeuge.

In insgesamt elf verschiedenen Ausbildungsberufen legten die Nachwuchskräfte ihre Prüfung ab – unter anderem als Elektroniker/-in für Automatisierungstechnik, Verfahrensmechaniker/-in für Beschichtungstechnik oder Kaufmann/-frau für Büromanagement.

Die Bewerbungsfristen für den Auszubildendenjahrgang 2021 beginnen am 1. Juli. Weitere Infos findet ihr online auf www.volkswagen-karriere.de



1956: T1 im Montagebereich Halle 1

Blick in die Zeit

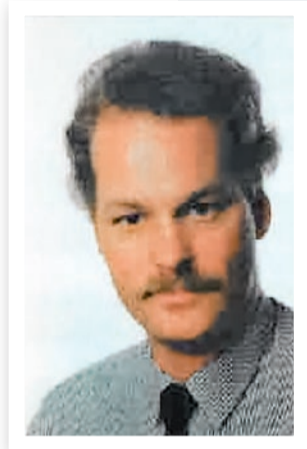
Schon gewusst? Am 8. März 1956 startete die Serienproduktion des Transporters im Werk Hannover. Bis heute sind in Stöcken über 9 Millionen Bullis vom Band gelaufen.

„Tschüss, Butzi“

Das VWN-Urgestein Joachim Butzlaff fuhr ein letztes Mal durch die Fertigung in Hannover – Wir waren mit dabei

Wenn Joachim „Butzi“ Butzlaff in der Produktion unterwegs ist, ist es wie eine Reise in die Vergangenheit oder wie der Besuch von alten Freunden. Nahezu an jedem Ort in der Fertigung hat der Fahrzeugbauleiter eine Geschichte parat, grüßt mit einer lockeren Handbewegung die Kolleginnen und Kollegen in der Schicht oder hält für einen kurzen Schwatz an. Dann ist er wie immer: klar, direkt – und dabei herzlich zugleich. Ja, man kann sagen, Joachim Butzlaff ist im Werk Hannover bekannt wie der sprichwörtliche „bunte Hund“.

Nach 33 Jahren bei VWN wird „Butzi“ nun seine hellgraue Werkerjacke endgültig ausziehen. 33 Jahre ist er Volkswagen Nutzfahrzeuge treu geblieben. Und das aus einem einfachen Grund: „Weil ich Autos mag.“ Ihm habe es immer gutgetan, in einer Fabrik zu arbeiten, in der Produkte hergestellt werden, die er „geil“ findet. Beim Gang durch die Montage schaut er mit viel Begeisterung auf die fast fertigen T-Modelle und Pick-ups. „Unsere Autos sind unglaublich schön“, schwärmt er. Und wenn es ihm mal „richtig dreckig“ geht, dann setzt er sich auf sein Elektrofahrzeug und fährt durch die Fabrik. Dann schaut er sich die vielen Fahrzeuge an. „Meist treffe ich dann auch noch nette Leute, hab ein paar nette Gespräche



Auch das ist „Butzi“: Hier als Planungsleiter der Lackiererei (1998).



„Der aktuelle T ist einfach geil!“ – Joachim Butzlaff in der T6.1-Montage.

und danach geht's mir wieder gut“, erklärt Butzlaff.

Autos und Menschen, darum geht es dem 60-jährigen. Ob im SB-Shop 5 oder beim beliebten Treffpunkt „unter den Palmen“, Menschlichkeit und der gemeinsame Austausch stehen für „Butzi“ an erster Stelle. Nicht weiter verwunderlich ist deshalb die Antwort darauf, was er im Ruhestand am meisten vermissen wird: „Ganz klar die Menschen. Die Menschen sind das eigentliche Erfolgsgeheimnis dieser Fabrik.“

Sagt er – und fährt dann auf seinem Elektrofahrzeug wieder Richtung Werkmanagement zurück. Mit der Hand locker grüßend, wie man

Joachim Butzlaff eben kennt. Tschüss, „Butzi“ – mach's gut! Das ausführliche Interview findet Ihr auf der VWN-Website bei Group Connect.



Ein letztes Mal durchs Werk: Joachim Butzlaff auf dem Besucherdienst-Amarok im Gespräch mit Frederick Dumke.

Wenn aus Niederlagen Chancen werden

Die dritte Fuck.up Night sorgte wieder für Gänsehaut-Momente und Aha-Effekte



Bertina Murkovic: „BR-Arbeit ist mein Ding. Egal, was andere sagen.“

Es war ein Abend, der alle Emotionen bediente: Rührung, Spannung und Spaß. Bei der dritten Fuck.up Night sprachen Mitarbeiter und Geschäftspartner von VWN über persönliche Niederlagen, negative Erfahrungen und Neuanfänge.

Die VWN-Betriebsratsvorsitzende Bertina Murkovic erzählte, wie die

Betriebsratswahl vor sieben Jahren vom Gericht für ungültig erklärt wurde. Mit dem Resultat, dass die Marke kurzfristig ohne Arbeitnehmervertretung dastand und 41 Betriebsräte in anderen Positionen untergebracht wurden. „Ich war wie paralysiert, meine Knie zitterten, mir wurde schlecht“, erinnert sie sich. Der Zustand hat ihr mehr denn je ge-

zeigt: Ihr ist es wichtig, sich für andere einzusetzen – dort zu helfen, wo Hilfe dringend benötigt wird. Also stellte sie sich einer weiteren Wahl für den Betriebsrat und wurde abermals gewählt. Heute ist sie dessen Vorsitzende.

Weitere Geschichten der Fuck.up Night findet ihr auch als Video bei Group Connect.

Qualifizierungsprojekt ist auf der Zielgeraden

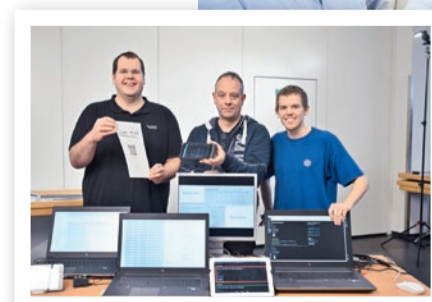
Weiterbildungsmaßnahme zum Produktionsprogrammierer: Teilnehmer stehen vor erfolgreichem Abschluss

JavaScripts, Databases, Quellcodes: für die insgesamt 16 Teilnehmer der internen Qualifizierung zum Produktionsprogrammierer mittlerweile Arbeitsalltag. Im März wird das Pilotprojekt nach sechs Monaten abgeschlossen. Mit dem Abschluss können sich die dann zertifizierten Produktionsprogrammierer intern auf offene Stellen bewerben. „Der Bedarf in der Produktion ist da“, sagt Produktionsvorstand Josef Baumert. Für ihn sei das Projekt sehr wichtig, „weil wir sowohl für unser Unternehmen als auch für unsere Mitarbeiter in der schwierigen Situation der Transformation etwas wirklich Wertvolles und Sinnvolles tun. Wir geben unseren eigenen Talenten in den Linien, egal welchen Alters, die Chance, sich auf diesem Gebiet weiterzubilden.“

Die Teilnehmer arbeiten an Projekten, die bei echten Problemen in der Produktion ansetzen.

Ein Beispiel ist die entwickelte Lagerverwaltung im Presswerk von Stefan Kreuzberger, Johannes Borchers und Stefan Welch (kleines Foto). Werden derzeit Bestellungen noch mehrmals täglich per Hand notiert und dann umständlich zu Fuß abgeholt, so kommt die Bestellung durch die entwickelte Programm-Lösung direkt beim Staplerfahrer an und die benötigten Teile werden schnell an die Pressenstraße gebracht. „Das spart Nerven und Zeit“, weiß Stefan Kreuzberger, der das Problem im Presswerk täglich miterlebte.

Bei bestandenen Projektabschluss im März erhalten alle Teilnehmer ein offizielles Zertifikat der Industrie- und Handelskammer. Dann



Haben die Problemlösung für die Lagerverwaltung (von links): Stefan Welch, Stefan Kreuzberger und Johannes Borchers.

Beim Tag der offenen Tür präsentieren Sergej Weinberger, Alexander Kramer und Maik Koennecke (von links) Produktionsvorstand Josef Baumert (Zweiter von links) ihre programmierte Kamera, die Bauteile automatisch erfassen und bewerten kann.

wird auch entschieden, welche Ideen in den Realbetrieb eingebunden werden. Weitere Infos und eine detaillier-

te Vorstellung der einzelnen Projekte findet ihr auf der Group-Connect-Seite der Produktionsprogrammierer.