

360° SACHSEN

RUNDUM VOLKSWAGEN – DIE MITARBEITERZEITUNG FÜR UNSEREN STANDORT

MAI 2019



Volkswagen



Uwe Esche (2. v. r.) erläutert (von links) Richard Freitag, Denny Ihle und Rene Sommerfeldt die Ultraschallprüfung von Karosseriebauteilen.

Sportler im Zwickauer Werk: „Das ist einfach gigantisch“

Skisprungweltmeister und Olympiasieger im Viererbob: Erfolgreiche Wintersportler besuchen das Zwickauer Fahrzeugwerk

Olympiasieger und Weltmeister, die staunend vor einer Großteilstufenpresse stehen, spontan Teil eines Teamgesprächs werden und bei der Fahrzeugmontage unterstützen: Der Besuch von 22 Spitzensportlern

verschiedener Winterdisziplinen bei Volkswagen Sachsen war nicht nur für die Athleten selbst, sondern auch für einige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein ganz besonderes Erlebnis. Zu den Gästen, die im April einen Rundgang im

Zwickauer Fahrzeugwerk erlebten, gehörten unter anderem der nordische Kombinierer Eric Frenzel, der Skispringer Richard Freitag, die Eisschnellläufer Nico und Denny Ihle, die deutsche Langlaufhoffnung Katharina Hennig und der

Bobfahrer Candy Bauer. Der Ausflug ins größte sächsische Industrieunternehmen kam an. Candy Bauer zeigte sich beeindruckt: „Das ist einfach nur gigantisch“, sagte er. **→ ZWICKAU**

Konzernchef Herbert Diess im Interview

Warum liegt Volkswagen mit der Elektro-Offensive richtig? Wie kann dem Konzern der Strukturwandel aus eigener Kraft gelingen? Wie werden sich die Fahrzeuge in Zukunft verändern – und was bedeutet das für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Volkswagen? Antworten auf diese Fragen gibt Konzernchef Herbert Diess im großen Interview mit der neuen Volkswagen Mitarbeiterzeitung **360°**. **→ SEITE 3**

Antworten auf Fragen zur Dieselkrise

Zur Dieselkrise haben Volkswagen Mitarbeiter ihrem Unternehmen Hunderte von Fragen gestellt. Dazu aufgerufen hatte Hiltrud D. Werner, Konzernvorständin für Integrität und Recht, im vergangenen Monat in der Mitarbeiterzeitung und im Portal. Auf einer Sonderseite hat **360°** zehn Fragen und Antworten zusammengefasst. Dabei geht es um Themen wie Verantwortung für die Abgasmanipulation, Restwerte betroffener Dieselfahrzeuge und abgeschlossene und laufende Gerichtsverfahren gegen Volkswagen. **→ SEITE 11**

Europawahl: So wichtig ist die EU für den Konzern

Gemeinsamer Wahlauftritt von Konzernvorstand und Konzernbetriebsrat



Rufen zur Wahl auf: Konzernchef Herbert Diess (rechts) und Betriebsratschef Bernd Osterloh.

Europa wählt: Konzernvorstand und Konzernbetriebsrat rufen in einer gemeinsamen Erklärung zum Gang zur Parlamentswahl auf. „Ein einiges, zukunftsfähiges und im internationalen Wettbewerb starkes Europa liegt in unser aller Interesse. Der europäische Binnenmarkt, grenzüberschreitender Handel sowie die Freizügigkeit für Fachkräfte und der Austausch von Wissen sind Grundbedingungen unserer Wettbewerbsfähigkeit“, heißt es im Wahlauftritt. In Deutschland öffnen die Wahllokale am Sonntag, 26. Mai.

Welche Bedeutung Europa für Volkswagen, aber auch Volkswagen für Europa hat, verdeutlichen einige Zahlen: 490.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten für den Konzern in Europa – das sind drei Viertel der weltweiten Belegschaft. Rund 4,5 Millionen Fahrzeuge setzt der Konzern pro Jahr in Europa ab. Und: Das Unternehmen unterhält in der EU 69 Werke. Auch die Produkte des Konzerns sind oft europäische Gemeinschaftsarbeit. Wie viel Europa in den Autos steckt, zeigt sich beispielhaft am Herzstück des Konzerns: dem Golf. **→ SEITE 6/7**



ID.3 – jetzt registrieren

Ab sofort kann man sich für das erste Modell der ID. Familie unverbindlich registrieren. Volkswagen bietet zunächst eine auf 30.000 Fahrzeuge limitierte Sonderedition an. **→ SEITE 13**



E-Autos: So werden Mitarbeiter geschult

360° erklärt: So bereitet Volkswagen die Beschäftigten im Werk Zwickau auf die Elektromobilität vor. **→ SEITE 13**



Finale: Karten gewinnen!

360° verlost 10x2 Sitzplatzkarten für das DFB-Pokalfinale zwischen Bayern München und RB Leipzig am Samstag, 25. Mai, in Berlin. **→ SEITE 19**

So entwickelt sich der WA-Verkauf



Zwischen Digitalisierung und persönlicher Beratung: Interview mit der Leiterin Vertrieb an Mitarbeiter, Stefanie Sprenger-Meinhardt. **→ SEITE 15**



Der GTI für den Wörthersee

18 Auszubildende arbeiten an „ihrem“ Auto für das legendäre Fan-Treffen Ende Mai in Österreich. **→ SEITE 14**

Liebe Mitarbeiterinnen, liebe Mitarbeiter

Wer über das Geschehen im Volkswagen Konzern gut informiert sein will, der findet viele interne Medien, die dabei nützlich sind: Die Medienwelt im Volkswagen Konzern ist bunt und breit gefächert. Jetzt wird es für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einfacher, sowohl den großen Überblick zu bekommen, als auch die Geschichte aus der Halle nebenan zu erfahren. Ab heute hilft dabei eine neue Medienfamilie. Ihr Titel: **360°**. Die erste Zeitung **360°** halten Sie gerade in Ihren Händen. Ich wünsche viel Spaß beim Lesen!

Gut zu wissen: Ein neues Intranet und eine neue Mitarbeiter-App sind ebenfalls Teil der Medienfamilie **360°**. Schon in den nächsten Tagen geht's los. Alle Infos dazu bekommen Sie rechtzeitig vorab.

360° – der Name ist Programm: Die Medienfamilie will den Beschäftigten den Rundumblick in der Volkswagen Welt erleichtern. In der Zeitung hilft dabei eine klare Buch-Struktur: Sauber sortiert und verarbeitet wird jeweils das Wichtigste aus Konzern, Marke, Standort und Fachbereich.

Natürlich hat nicht jeder Zeitungsartikel überall dasselbe Gewicht. Deshalb gibt es auch mehrere Ausgaben der **360°**: Wolfsburg, Kassel, Braunschweig, Salzgitter, Hannover, Osnabrück, Sachsen (Zwickau, Chemnitz, Dresden) – alle Standorte erhalten passgenau ihre eigenen **360°** Zeitungen: Nachrichten, die vor Ort besonders interessant sind, bekommen so die Aufmerksamkeit und den Platz, den sie verdienen.

Klar ist: Eine Medienfamilie wie die **360°** funktioniert nur in Teamarbeit.

Die Interne Kommunikation hat sich deshalb über Marken, Standorte und Fachbereiche hinweg stärker vernetzt. Die Kolleginnen und Kollegen haben alte Zöpfe abgeschnitten, gehen mutig voran und wagen Neues. Das Ziel eint alle: Die Beschäftigten bei Volkswagen sollen bestmöglich über Ereignisse, Entwicklungen, Veränderungen und Trends informiert werden. Denn mit der Automobilbranche steht auch Volkswagen vor einem tief greifenden Wandel. Nur wenn wir diesen Wandel gemeinsam gestalten, werden wir Arbeitsplätze nachhaltig sichern.

Mit der Zeitung **360°** ist jetzt der erste Schritt gemacht. Viele weitere werden folgen. Das Allerwichtigste: Der Weg in die Zukunft ist besprochen.

G. Kilian
Gunnar Kilian
Konzernpersonalvorstand



Die neue 360°-Medienfamilie

360° Volkswagen Net

In Kürze

360° Volkswagen App

360° Zeitung

360° Die neue Medienfamilie

360° WOLFSBURG

RUNDUM VOLKSWAGEN – DIE MITARBEITERZEITUNG FÜR UNSEREN STANDORT

MAI 2019

So bunt ist Wolfsburg: Alles über den Standort in der neuen 360°

Autos, Menschen, Technik, Fachbereiche und Gesellschaften: Das alles gibt es im neuen Lokalteil

Final: Karten



Windkraft: VW Kraftwerk baut in Salzgitter

Die Volkswagen Kraftwerk baut vier Windkraftanlagen auf dem Gelände von MAN in Salzgitter. Die Inbetriebnahme ist für November geplant. „Mit der Errichtung der Windkraftanlagen gehen wir einen weiteren Schritt in Richtung Dekarbonisierung unserer Energieerzeugung“, sagt Michael Heinemann, Geschäftsführer VW Kraftwerk.

Die noch im Bau befindlichen Windenergieanlagen werden später eine elektrische Spitzenleistung von je 3,2 Megawatt erzielen und verfügen damit zusammen über eine Gesamtleistung von 12,8 Megawatt.

Konzern steigert Umsatz und Ergebnis

Erstes Quartal 2019: Finanzvorstand Frank Witter bezeichnet die Entwicklung als erfreulich

Der Volkswagen Konzern hat seine Ziele für die Auslieferungen an Kunden, Umsatzerlöse und das operative Ergebnis vor Sondereinflüssen für 2019 bestätigt. In den ersten drei Monaten des laufenden Geschäftsjahres stiegen die Umsätze im Vorjahresvergleich um 3,1 Prozent auf 60 Mrd. Euro.



Frank Witter, Konzernfinanzvorstand

Das geht aus dem Quartalsbericht hervor, den der Konzern Anfang Mai vorgelegt hat.

Der Anstieg resultierte trotz Volumenverlusten bei den Auslieferungen (2,6 Mio. Fahrzeuge bedeuten -2,8 Prozent) im Wesentlichen aus Mixverbesserungen sowie der guten Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen. Das

Auf einen Blick: die Marken des Volkswagen Konzerns.



Bruttoergebnis lag mit 11,7 (11,6) Mrd. Euro auf dem Niveau des Vorjahres. Das operative Ergebnis vor Sondereinflüssen verbesserte sich um 0,6 Mrd. Euro auf 4,8 Mrd. Euro. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen erhöhte sich auf 8,1 (7,2) Prozent. Negative Sondereinflüsse aus Rechtsrisiken in Höhe von einer Mrd. Euro belasteten das operative Ergebnis, das mit 3,9 Mrd. Euro um 0,3 Mrd. Euro unter dem Vorjahr lag.

Finanzvorstand Frank Witter: „Der Volkswagen Konzern ist erneut gut ins Jahr gestartet. Die Entwicklung von Umsatz und Ergebnis in den ersten drei Monaten des laufenden Geschäftsjahres ist erfreulich.“

Das operative Ergebnis wurde aber auch positiv beeinflusst von der Bewertung derivativer Finanzinstrumente – eine Position, die eine hohe Volatilität aufweist. Insgesamt müssen wir weiter unser Tempo bei der Transformation erhöhen. Die steigenden weltweiten Konjunkturrisiken stellen uns ebenfalls vor Herausforderungen. An unseren Zielen für 2019 halten wir trotzdem fest.“

Die Umsatzerlöse der Marke Volkswagen Pkw nahmen im ersten Quartal um 7,1 Prozent auf 21,5 Mrd. Euro zu. Das operative Ergebnis vor Sondereinflüssen verbesserte sich auf 921 (879) Mio. Euro. Belastungen aus geringeren Volumen und Wechselkursen konnten durch Verbesserungen im Mix und in der Preispositionierung sowie eine positive Kostenentwicklung kompensiert werden. Im Berichtszeitraum ergaben sich negative Sondereinflüsse in Höhe von 400 Mio. Euro.

Die Umsatzerlöse von Volkswagen Nutzfahrzeuge waren mit 3,3 (2,9) Mrd. Euro um 11,8 Prozent höher als im ersten Quartal 2018. Vor allem höhere Volumen sowie Mixverbesserungen und eine vorteilhafte Wechselkursentwicklung führten dazu, dass das operative Ergebnis um 29,9 Prozent auf 291 Mio. Euro zunahm.

Herbert Diess über Strukturwandel, E-Offensive und den neuen Golf

Konzernchef: „Das Auto der Zukunft hat völlig neue Qualitäten“ – „Software-Kompetenz wird immer wichtiger“

Seit einem Jahr ist Herbert Diess Konzern-Vorstandsvorsitzender. In dieser Zeit hat er viel bewegt: Höhere Produktivität, Fokus auf das China-Geschäft, mehr Software-Kompetenz, Elektro-Offensive – viele Themen sind angeschoben, damit Volkswagen Fahrt aufnimmt. Weil die Aufgaben bleiben, blickt Herbert Diess im Interview mit 360° nach vorn.

Herr Diess, die Automobilindustrie befindet sich in einem tief greifenden Wandel. Wie muss sich Volkswagen verändern?

Wir verändern Volkswagen bereits heute so stark und so schnell wie noch nie zuvor. Wenn Volkswagen zukunftsfähig bleiben soll, gibt es dazu keine Alternative. Der Grund ist einfach: Die Geschichte des Autos wird derzeit neu geschrieben. Mit der größten Elektro-Offensive der

Automobilindustrie steuern wir ein maßgebliches Kapitel dazu bei. Wir wollen konzernweit in den nächsten zehn Jahren 22 Millionen E-Fahrzeuge herstellen. Den Anfang machen der Audi eTron und der Taycan gefolgt vom ID.. Er wird im September auf der IAA in Frankfurt präsentiert. Was mich sehr hoffnungsfroh stimmt: Wir gehen den Wandel konsequenter an als alle anderen Hersteller.

Warum braucht Volkswagen die Elektro-Offensive?

Ein so großes Unternehmen wie Volkswagen hat beim Klimawandel eine besondere Verantwortung. Wir sind als Pkw-Hersteller allein für 1 Prozent des weltweiten CO₂-Ausstoßes verantwortlich. Anders gesagt: Wir haben einen riesigen Hebel in der Hand im Bemühen für ein besseres Klima. Volkswagen bekennt sich ohne Wenn und Aber zum Pariser Klimaabkommen. Ohnehin sind die Vorgaben der Politik eindeutig: Bis 2030 müssen wir den CO₂-Ausstoß unserer Flotte um 37,5 Prozent im Vergleich zum Flottendurchschnitt, der ab 2020 gilt, senken. Das gelingt nur, wenn bis dahin etwa 40 Prozent unserer verkauften Fahrzeuge einen Elektro-Antrieb haben. Wenn wir die Klimaziele verfehlen, drohen hohe Strafzahlungen. Es gibt also keine Alternative. Ich sage aber auch: Es braucht für den Wandel eine breite Unterstützung aus Berlin und Brüssel. Deswegen führe ich viele Gespräche. Ich habe den Eindruck, dass unsere Botschaften aufgenommen werden. Die Signale sind jedenfalls positiv.

Volkswagen hat einen Fahrplan für die Erreichung dieser Klimaziele. Wie sieht der aus?

Unser Ziel ist, bis zum Jahr 2050 mit dem Konzern CO₂-neutral zu werden. Bis 2025 wollen wir den CO₂-Fußabdruck unserer Flotte, im Vergleich zu 2015, um 30 Prozent reduzieren. Und:

Wir werden den weltweiten CO₂-Ausstoß unserer Werke halbieren. Allein die Umrüstung des Kraftwerks in Wolfsburg von Kohle auf Gas wird ab 2023 jährlich 1,5 Millionen Tonnen CO₂ einsparen. Erneuerbare Energien werden in den Werken eine immer wichtigere Rolle spielen. Dass dieser Weg funktioniert, zeigen Volkswagen in Dresden und Audi in Brüssel. Dort fertigen wir bereits CO₂-neutral.

Wolfsburg als größtes Volkswagen Werk baut auf absehbare Zeit weiterhin fast ausschließlich Fahrzeuge mit Verbrenner-Motoren. Wie passt das zur Elektro-Offensive?

Das passt sehr gut, denn das eine geht nicht ohne das andere. Der Anteil von Verbrenner-Motoren und anderen Antriebsarten wird auch noch im Jahr 2030 mit rund 60 Prozent gewichtig sein. Sie finanzieren uns den Weg in die Zukunft. Unser Stammwerk hier in Wolfsburg

kann sich voll und ganz auf den Anlauf des neuen Golf konzentrieren. Der Golf ist das Herz unserer Marke – so wie der Octavia für Skoda, der 911 für Porsche oder der Leon für Seat. Der Golf steht wie kein anderes Auto für Fortschritt und Technologie. Er hat Generationen geprägt. Mit 35 Millionen verkauften Fahrzeugen ist der Golf längst eine Klasse für sich. Darauf können die Mitarbeiter stolz sein. Der Golf 8 ist auf der Zielgeraden. Die Teams leisten gerade Vorbildliches und kommen gut voran. Der neue Golf wird Maßstäbe setzen bei Digitalisierung und Konnektivität. Er ist und bleibt das Maß der Dinge in der Kompaktklasse. Der Golf hält sein Versprechen: Er macht Spitzentechnologie und wegweisende Innovationen für die breite Masse verfügbar. Ich bin sicher: Unsere Kunden werden genauso begeistert sein, wie ich es bin.

Zeiten schnellen Wandels sind oft geprägt von Unsicherheiten. Was geben Sie der Belegschaft mit auf den Weg?

Viele unserer bekannten Kompetenzen und Qualitäten brauchen wir auch für die Zukunft. Dabei müssen wir aber wissen: Künftig kommen 90 Prozent der Innovationen im Auto aus dem Bereich Software. Darauf waren wir bisher nicht gut vorbereitet. Derzeit arbeiten noch neun von zehn Ingenieuren an Bauteilen, etwa an Motoren oder Fahrwerken. Künftig wird das anders sein. Unsere Autos werden beinahe vollkommen digitalisiert und Teil des Internets sein. Das Auto der Zukunft hat völlig neue Qualitäten. Es wird Nachteile, die es heute noch in sich trägt, in den nächsten Jahren verlieren. Wir werden sehr viel nachhaltiger fahren und automatisiert auch noch sicherer unterwegs sein. Das alles bedeutet: Software-Kompetenz wird für Volkswagen immer wichtiger. Hier müssen wir aufholen. Deswegen bauen wir das Thema jetzt mit einem eigenen Vorstandsbereich

massiv aus. Wir werden selbst mehr eigene IT-Fachkräfte ausbilden. Und wir gehen Partnerschaften wie die mit Amazon, Microsoft und Siemens ein. Denn wir müssen einen klaren Anspruch haben: Wir wollen bei der Entwicklung des Autos von morgen die führende Rolle einnehmen.

Wie wirkt sich dieser notwendige Strukturwandel auf die Arbeitsplätze bei Volkswagen aus?

Wir können uns dem Strukturwandel nicht verschließen. Aber Volkswagen ist leistungsfähig und stark genug, ihn aus eigener Kraft zu gestalten. Alle wissen: Die Produktion von E-Fahrzeugen braucht weniger Zeit als die Produktion von Fahrzeugen mit Verbrenner-Motoren. Deswegen fallen an einigen Stellen Arbeitsplätze weg. Dafür entstehen an anderen Stellen neue Arbeitsplätze. Wichtig ist: Niemand muss Angst um seinen Arbeitsplatz haben. Wir haben als Unternehmen Garantien gegeben – und an die halten wir uns. Altersteilzeitregelungen sind möglich und uns hilft die demografische Entwicklung. Ich bin sicher: Den Strukturwandel werden wir meistern. Wir nutzen unsere Größe. Wir haben bei Volkswagen schon jetzt viel Kompetenz, Erfahrung und Teamgeist. Und wir werden viele exzellente Fachkräfte ausbilden. Unser Ziel ist es, dass Volkswagen als eines der führenden Unternehmen der Industrie die Zukunft der individuellen Mobilität an entscheidender Stelle mitgestaltet. Dafür zeigen wir Leidenschaft und nehmen noch mehr Tempo auf.



Höhere Produktivität ist das erklärte Ziel: Herbert Diess – hier beim Symposium in Emden.

„Die Geschichte des Autos wird derzeit neu geschrieben.“

Herbert Diess



Jahrespressekonferenz 2019: Herbert Diess hat bei Volkswagen viel angeschoben.



HERBERT DIESS (60)

wurde 1958 in München geboren. Er studierte Maschinenbau an der TU München. Nach seinem Abschluss als Diplom-Ingenieur war Diess wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Werkzeugmaschinen und Betriebswissenschaften, wo er 1987 promovierte.

1989 ging Diess zur Robert Bosch GmbH nach Stuttgart. 1996 wechselte er zur BMW AG nach München. 1999 übernahm er die Werkleitung in Birmingham und wechselte ein Jahr später als Werkleiter nach Oxford. 2003 wurde Diess die Leitung von BMW Motorrad übertragen. 2007 folgte die Berufung in den Vorstand der BMW AG.

Zum 1. Juli 2015 wurde Diess zum Mitglied des Konzernvorstands der Volkswagen AG und zum Vorsitzenden der Marke Volkswagen Pkw bestellt. Seit April 2018 ist er Vorstandsvorsitzender der Volkswagen Aktiengesellschaft. In Personalunion führt Diess weiterhin die Marke Volkswagen Pkw.



Im Interview: Hiltrud D. Werner (links), Konzernvorständin für Integrität und Recht, und Kurt Michels, Group Chief Compliance Officer.



Damit setzen wir einen Meilenstein für eine neue Unternehmenskultur. Führungskräfte sind hier besonders in der Verantwortung, ihre Mitarbeiter gut anzuleiten und zu unterstützen. Im Zweifelsfall beraten die Kollegen aus den Compliance-Abteilungen.

Freiheit birgt oft Unsicherheit: „Danke“ oder „Nein, danke“ – Go oder No-Go. Welchen Rat geben Sie den Volkswagen Mitarbeitern?

Hiltrud D. Werner: Grundsätzlich gilt: Die Geste der Anerkennung sollte immer im Vordergrund stehen, nicht der Wert an sich. Wichtig ist, dass Beschäftigte nicht in den Verdacht geraten, sich in ihren Entscheidungen und ihrer Arbeit beeinflussen zu lassen. Wichtig ist: Fragen Sie sich, ob Sie auch zu der Entscheidung stehen würden, wenn ein kritischer Dritter Sie danach fragt.

Kurt Michels: Jeder sollte seinem inneren Kompass folgen und in Zweifelsfällen beim Vorgesetzten oder bei meinen Kolleginnen und Kollegen im Compliance-Bereich um Rat fragen. Sobald es um Zuwendungen von oder an Amtsträger, Behördenvertreter oder Mandatsträger, zum Beispiel Beamte, geht, bitte ich, uns in jedem Fall zu kontaktieren. Die Gesetzeslage in vielen Ländern erfordert es, hier besonders sorgfältig zu sein. Wichtig ist, dass wir durch unser Handeln jeden Anschein einer Einflussnahme auf unsere Geschäftspartner vermeiden. Zudem sollten wir stets darauf achten, dass nicht der Anschein entsteht, wir ließen uns bei unseren Entscheidungen durch Zuwendungen beeinflussen.



Die neue Konzernrichtlinie 39

Das ändert sich mit der neuen Konzernrichtlinie 39:

- Bei der Vergabe und Annahme von Geschenken, Einladungen und Zuwendungen setzt der Volkswagen Konzern auf Orientierungswerte statt auf starre Wertgrenzen.
- Die Orientierungswerte für Geschenke liegen bei 50 Euro pro Zuwendung, für Einladungen bei 100 Euro pro Person.
- Mitarbeiter beurteilen selbst und mit ihrer Führungskraft, ob die Zuwendung angemessen ist.
- Die Annahme und Vergabe von Geschenken und Einladungen werden in der Abteilung dokumentiert.
- Im Zweifelsfall berät die zuständige Compliance-Abteilung.

Wichtiger Hinweis: Die Konzernrichtlinie wird in den nächsten Wochen in allen Konzernmarken und Gesellschaften in Organisationsrichtlinien (ORL) und Organisationsanweisungen (OA) umgesetzt. Bis dahin bleiben die aktuellen Regelungen gültig.

Mehr Informationen rund um die neue Konzernrichtlinie 39 gibt es auf den Group-Connect-Seiten bei Compliance unter #allesklar.

Neue Richtlinie für Geschenke

360°-Interview mit Hiltrud D. Werner und Kurt Michels:
Konzern setzt auf Integrität und Eigenverantwortung der Mitarbeiter

Ist das Geschenk oder die Einladung im Umgang mit Geschäftspartnern angemessen? Das entscheiden ab jetzt die Beschäftigten selbst: Die neue konzernweite Richtlinie zur Vermeidung von Interessenkonflikten und Korruption setzt auf Integrität, Eigenverantwortlichkeit und Orientierungswerte statt auf starre Wertgrenzen und Bürokratie. Im Gespräch mit 360° erklären Hiltrud D. Werner, Konzernvorständin für Integrität und Recht, und Group Chief Compliance Officer Kurt Michels, was hinter der neuen Richtlinie steckt und warum sie den Kulturwandel im Konzern stützt.

Frau Werner, beim Wort „Korruption“ denkt man an Politskandale, instabile Regime oder Geldkoffer. Was hat das mit Volkswagen zu tun?

Hiltrud D. Werner: Korruption hat bei Volkswagen keinen Platz. Wir stehen für saubere Geschäfte und transparente Beziehungen zu unseren

Geschäftspartnern. Das haben wir in unseren Verhaltensgrundsätzen, dem Code of Conduct, für alle 640.000 Beschäftigten im Konzern verbindlich festgehalten. Korruption ist in der Industrie aber leider immer noch ein drängendes globales Problem. Vor allem unsere Wachstumsmärkte liegen in Regionen, in denen Korruption immer noch weitverbreitet ist. Deshalb müssen wir uns sehr aktiv mit dem Thema auseinandersetzen, um Volkswagen und unsere Kolleginnen und Kollegen zu schützen. Dafür ist es wichtig, dass wir gute Richtlinien haben, die Sicherheit im Umgang mit Interessenkonflikten, Geschenken, Einladungen oder Zuwendungen geben. Das erreichen wir mit der neuen Konzernrichtlinie 39.

Richtlinien zum Thema Einladungen oder Geschenke gibt es in den meisten Marken und Gesellschaften von Volkswagen. Was ist das Besondere an der neuen Konzernregelung?

Kurt Michels: Wie in einem unserer Konzerngrundsätze beschrieben, wagen wir hier wirklich etwas Neues: Denn ab jetzt gelten Orientierungswerte statt starrer Wertgrenzen. Die Mitarbeiter wissen selbst am besten, ob in ihrem geschäftlichen Kontext die Zuwendung, Einladung oder ein Geschenk eines Geschäftspartners angemessen ist. Das gilt auch, wenn sie im Namen des Unternehmens eine Einladung an Geschäftspartner aussprechen oder etwas verschenken. Wir kennen das aus dem privaten Kontext: Ob etwas angemessen ist, entscheidet nicht nur der Wert, sondern auch die Situation, Häufigkeit und die Beziehung, in der beide zueinander stehen. Das Gleiche gilt auch im Umgang mit Geschäftspartnern.

Hiltrud D. Werner: Wir geben Verantwortung zurück und setzen auch bei diesem wichtigen Thema volles Vertrauen in die Professionalität, Fachkompetenz und Integrität unserer Mitarbeiter.

Anzeige

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

WIR TRAGEN VERANTWORTUNG FÜR UMWELT UND GESELLSCHAFT.	WIR SIND AUFRICHTIG UND SPRECHEN AN, WAS NICHT IN ORDNUNG IST.	WIR WAGEN NEUES.	WIR LEBEN VIELFALT.
WIR SIND STOLZ AUF DIE ERGEBNISSE UNSERER ARBEIT.	WIR STATT ICH.	WIR HALTEN WORT.	WIR HALTEN WORT.

VOLKSWAGEN
KONZERNGRUNDSÄTZE

Together4Integrity
Wir halten unser Wort

Große Modelloffensive in China

Auto Show in Shanghai: Allein die Marke Volkswagen feierte vier Weltpremieren – Anteil der SUV soll sich verdoppeln

Bei der Shanghai Auto Show hat Volkswagen eine umfangreiche Modelloffensive in China angekündigt. Der SUV-Anteil soll sich bis 2020 verdoppeln. Er wird dann bei über 40 Prozent liegen. Dabei zielt das Angebot zunächst auf den traditionellen Bereich. Der Elektromobilitätsmarkt soll Schritt für Schritt ebenfalls abgedeckt werden (siehe Artikel rechts).

Allein die Marke Volkswagen präsentierte in Shanghai fünf neue SUV, davon vier als Weltpremieren. „Volkswagen erfindet sich neu“, sagte Stephan Wöllenstein, CEO der Marke Volkswagen in China. „Wir werden mutig im Design und bringen aufregende Technologien sowie eine große Auswahl an Motoren. Volkswagen war schon immer eine starke Marke in China, aber mit dem neuen Line-Up zeigen wir, dass wir das Beste noch vor uns haben.“

Vor allem die Weltpremiere des ID. ROOMZZ¹ stand in Shanghai im Fokus. Das multivariable Allround-Modell ist ein Zero-Emiss-



Beeindruckende Eigenschaften: das neue Volkswagen SUV Coupé Concept¹.



Neues SUV: Der Teramont X² wird im Sommer auf den Markt kommen (Foto oben).



Volkswagen

Weltpremiere: Herbert Diess präsentiert den ID. ROOMZZ.

sion-SUV der Fünf-Meter-Klasse. Die Serienversion wird 2021 zuerst in China auf den Markt kommen. „Er ist als großer SUV das nächste Modell in unserem Line-Up und verkörpert die Transformation unseres Unternehmens“, sagte Konzernchef Herbert Diess bei der Präsentation und fügte an: „Der ID. ROOMZZ wird unser Flaggschiff als elektrisches SUV.“

Das Fahrzeug bietet ein völlig neues Interieurkonzept. Dazu gehört ein Cockpit, das vor dem Fahrer zu schweben scheint. Im vollautomatisierten Modus können die Sitze nach innen geschwenkt werden, um eine kommunikative Lounge-Atmosphäre entstehen zu lassen. Materialien wie

die Sitzbezüge bestehen aus nachwachsenden Rohstoffen.

Neben dem ID. ROOMZZ gab es drei weitere Weltpremieren: Präsentiert wurde der Teramont X von SAIC VOLKSWAGEN. Die starke 5-Sitzer-Version des erfolgreichen Teramont im Stile eines Fastbacks wird im Sommer auf den Markt kommen. Und: Nachdem FAW-Volkswagen kürzlich sein Programm mit dem T-ROC und dem Tayron erweitert hat, kombiniert das neue SUV Coupé Concept avantgardistisches Design, sportliche Proportionen und eine außergewöhnliche Performance.

Weltpremiere feierte auch das SMV Concept, das einen Ausblick auf ein



Zeigte das neue SMV Concept¹ in Shanghai: Klaus Bischoff, Leiter Volkswagen Design.

über 5,10 Meter langes SUV bietet. „Das SMV Concept ist das prestigeträchtigste Auto in der Geschichte von FAW-Volkswagen“, sagte Klaus Bischoff, Leiter Volkswagen Design.

Darüber hinaus wurde in China der T-Cross³ als viertes SUV von SAIC VOLKSWAGEN vorgestellt.

So präsentierten sich die einzelnen Marken

Produktneuheiten von Skoda bis Bentley: Diese Autos standen auf der Messe in Shanghai im Fokus



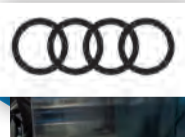
Skoda präsentierte sich in Shanghai elektrisch, innovativ und nachhaltig: Mit der Konzeptstudie VISION iV¹ zeigte die Marke ihr erstes rein elektrisches Modell auf Basis des Modularen Elektrifizierungsbaukastens (MEB). Das Fahrzeug soll bereits 2020 in Europa auf den Markt kommen.

Die VISION iV ist mit einem 150 kW (204 PS) starken Elektromotor ausgerüstet, der lokal emissionsfrei eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ermöglicht. Die Reichweite beträgt bis zu 500 Kilometer.



Porsche erweitert seine Cayenne-Familie: Auf der Messe in Shanghai präsentierte die Marke das neue Cayenne Coupé⁴. Ein Highlight: der adaptive Heckspoiler, der ab einer Geschwindigkeit von 90 km/h ausfährt.

Zur Markteinführung Ende Mai sind zwei Motorisierungen erhältlich: Das Cayenne Coupé mit Sechszylinder-Turbomotor und drei Litern Hubraum leistet 250 kW (340 PS). Das Cayenne Turbo Coupé⁵ geht mit dem Vierliter-V8-Motor mit Biturbo-Aufladung und 404 kW (550 PS) an den Start. Bestellbar sind beide Modelle ab sofort.



Audi zeigte mit dem Q2 L e-tron² das erste eigene voll elektrische Fahrzeug für den chinesischen Markt. Es wird künftig im Werk in Foshan gefertigt und soll im Sommer an erste Kunden übergeben werden.

Insgesamt ist der Q2 L e-tron 4,25 Meter lang, 1,79 Meter breit und 1,55 Meter hoch. Für den Antrieb des batteriebetriebenen SUV sorgt ein Elektromotor auf der Vorderachse, der 100 Kilowatt und 290 Newtonmeter mobilisiert. Das Auto beschleunigt in 10,2 Sekunden von null auf 100 Kilometer pro Stunde.



Bentley feierte sein hundertjähriges Bestehen mit einem besonderen Fahrzeug: Der Mulsanne W.O. Edition by Mulliner⁶ erinnert an W.O. Bentley, den Gründer der Marke. Dessen letztes 1930 selbst designtes Auto war ebenfalls auf der Messe zu sehen.

Der Mulsanne W.O. Edition ist auf 100 Exemplare begrenzt. Jedes der Fahrzeuge verfügt über ein besonderes Stück Historie: In der Mittelarmlehne im Fond befindet sich jeweils ein Stück der Kurbelwelle aus dem letzten vom Bentley-Gründer designten Fahrzeug.



Stephan Wöllenstein, CEO Volkswagen Group China

E-Mobilität: 11,6 Millionen Autos für China

Im Zuge seiner E-Mobilitäts-Offensive plant der Volkswagen Konzern, bis 2028 rund 11,6 Millionen E-Autos in China zu produzieren: mehr als die Hälfte des vom Konzern angestrebten Gesamtziels von 22 Millionen. „Wir stehen zu unserem Versprechen, nicht nur die gesetzlichen Rahmenbedingungen in China zur Reduzierung von Emissionen zu erfüllen, sondern wir werden uns Schritt für Schritt ganz auf CO₂-Neutralität ausrichten“, sagt Herbert Diess, Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG. „Daher setzen wir auf saubere Mobilität und umweltschonende Produktionsprozesse. China ist hier von zentraler Bedeutung.“

E-Flotte wächst bis Ende des Jahres auf 14 Modelle

Stephan Wöllenstein, CEO der Volkswagen Group China, sagt: „Volkswagen Group China treibt 2019 den Ausbau ihrer E-Flotte voran. Wir werden Ende des Jahres in China 14 elektrifizierte Modelle und damit unseren Kunden eine außerordentlich große Auswahl anbieten.“

In den 33 chinesischen Produktionsstätten von Volkswagen und seinen Partnern soll zudem der ökologische Fußabdruck weiter verbessert werden. Allein 2018 wurden die CO₂-Emissionen der chinesischen Werke um 13 Prozent reduziert und damit 390.000 Tonnen CO₂ eingespart.

Ladeinfrastruktur soll ausgebaut werden

Mit einem neuen Joint Venture soll außerdem die Ladeinfrastruktur in China ausgebaut werden. Zur Erforschung zukünftiger Technologien bündelt die Volkswagen Group China die Entwicklungsleistung der Marken Volkswagen und Audi sowie der Konzernforschung unter dem Dach der neuen ONE R&D Struktur.

Chinesische Kunden sollen ihr E-Fahrzeug noch flexibler aufladen können. Im Rahmen der Zusammenarbeit von Star Charge, FAW und JAC werden ab Ende 2019 private Wallboxen angeboten und eine große Anzahl öffentlich nutzbarer Ladestationen eingerichtet.



Herbert Diess, Vorstandsvorsitzender

¹ Studie. ² Studie. Dieses Fahrzeug wird in Europa nicht zum Verkauf angeboten. ³ T-Cross für den chinesischen Markt. Fahrzeug wird in Deutschland nicht zum Verkauf angeboten.

⁴ Cayenne Coupé: Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,4 – 9,3 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 215 – 212 g/km.

⁵ Cayenne Turbo Coupé: Kraftstoffverbrauch kombiniert 11,4 – 11,3 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 261 – 258 g/km.

⁶ Mulsanne: NEFZ Kraftstoffverbrauch, l/100 km: kombiniert 17,8 (15,9); CO₂-Emission kombiniert, g/km: 350.



Volkswagen wählt Europa

Europa der Zukunft gestalten: Gemeinsamer Wahlauf Ruf von Konzernvorstand und Konzernbetriebsrat

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

vom 23. bis 26. Mai finden die Wahlen zum Europäischen Parlament statt. Diese Wahl wird richtungweisend für die Zukunft Europas sein. Europa ist die Heimat des Volkswagen Konzerns.

Gemeinsam mit Ihnen arbeiten 490.000 Kolleginnen und Kollegen auf dem europäischen Kontinent für den Volkswagen Konzern. Das sind drei Viertel unserer weltweiten Belegschaft. Rund die Hälfte unseres Umsatzes erwirtschaften wir in Europa. Unsere zwölf Marken stammen aus sieben europäischen Ländern. Wir unterhalten hier 69 Produktionsstätten.

Ein einiges, zukunftsfähiges und im internationalen Wettbewerb

starkes Europa liegt in unser aller Interesse. Der europäische Binnenmarkt, grenzüberschreitender Handel sowie die Freizügigkeit für Fachkräfte und der Austausch von Wissen sind Grundbedingungen unserer Wettbewerbsfähigkeit.

Aber das vereinte Europa ist mehr als das. Es hat dem Kontinent Frieden und Wohlstand gebracht, nach Jahrhunderten mit blutigen Kriegen und Auseinandersetzungen. Das heutige Europa steht für Zusammenhalt und Kooperation zwischen den Menschen und Staaten. Das sind unverzichtbare Grundlagen für Frieden, Freiheit, Wohlstand und wirtschaftlichen Fortschritt in jedem einzelnen Land des Kontinents. In der Welt von morgen

können wir als Europäer nur gemeinsam bestehen.

Dafür brauchen wir ein politisch und wirtschaftlich starkes Europa. Alle, die über die weitere Entwicklung der Europäischen Union mitentscheiden wollen, sollten von ihrem Wahlrecht Gebrauch machen. Europa betrifft jede und jeden. Deshalb rufen wir, der Vorstand des Volkswagen Konzerns und der Konzernbetriebsrat, gemeinsam zur Teilnahme an den Wahlen auf.

Machen Sie von Ihrem Wahlrecht Gebrauch! Helfen Sie mit, das Europa der Zukunft zu gestalten!

Vorstand und Betriebsrat der Volkswagen AG



Vom Wahlrecht Gebrauch machen: Konzernchef Herbert Diess und Betriebsratsvorsitzender Bernd Osterloh.

So ist der Volkswagen Konzern in Europa aufgestellt



12
Marken

Europa ist für den Volkswagen Konzern von zentraler Bedeutung. Seine zwölf Marken stammen aus sieben europäischen Ländern.



69
Werke

Der Konzern unterhält 69 Produktionsstätten in 20 Ländern Europas.



490.000
Mitarbeiter

Auf dem Kontinent beschäftigt der Konzern rund 490.000 Menschen, rund drei Viertel seiner weltweiten Belegschaft. 27 der 28 EU-Nationen sind vertreten.



4,5
Mio. Autos

Der Konzern setzt in Europa jährlich rund 4,5 Millionen Fahrzeuge ab.



Das sind die Top-3-Bauteile für den Golf

- 1 Getriebe DQ 381**
Das nasslaufende 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe ist seit 2017 im Einsatz.
- 2 Motor EA 211 Evo**
Der EA 211 Evo ist die Weiterentwicklung der Motorenbaureihe EA 211. Sie umfasst Motoren mit drei und vier Zylindern.
- 3 ZSB-Achse**
Die Hinterachse für den Golf 7 wird je nach Ausstattungsvariante als Verbundlenkerachse, Mehrlenkerachse oder Mehrlenkerachse 4motion für allradangetriebene Fahrzeuge eingesetzt.

Wichtige Zahlen, Date

Wann findet die Europawahl statt?

4 Wahltage

Die Wahl zum Europäischen Parlament findet in allen EU-Mitgliedstaaten zwischen dem 23. und dem 26. Mai 2019 statt. Der genaue Wahltag wird dabei von den einzelnen Mitgliedstaaten individuell festgelegt.



So viel Europa steckt im Golf

Bauteile in vielen Ländern der EU produziert – Endmontage in Deutschland

Er ist das meistverkaufte Auto in Europa: Der Golf ist von den Straßen des europäischen Kon-

tinents nicht wegzudenken – und das automobile Herzstück des Konzerns. Doch der Golf ist nicht nur das meist-

verkaufte Auto Europas, er ist auch selbst ein echter Europäer. Etliche der 69 Werke des Volkswagen Konzerns

in Europa liefern Bauteile für den Golf. Wer liefert was? Hier sind einige Beispiele:



Rumpfmotorenmontage
Adam Skrzypczak ist Schichtführer in der Rumpfmotormontage am Group Components Standort in Polkowice (Polen).



Motorenmontage
Devin Türkben arbeitet am Group Components Standort Salzgitter. Dort montiert der Elektroniker für Automatisierungstechnik Motoren für den Golf.



Karosserieteile
Rui Nogueira aus dem Presswerk in Palmela sorgt dafür, dass es genügend Teile für die Karosserie des Golf gibt. In Portugal werden unter anderem Seitenteile und Sitzquerträger produziert.



Getriebe
Maria Escobar Robles produziert im spanischen Seat Komponenten-Werk El Prat de Llobregat einen der Getriebe-Typen für den Golf.



Stoßfänger
Ersin Kavak aus dem Werk Wolfsburg arbeitet in der Kunststofftechnik. Dort stellt er den Stoßfänger vorne und hinten für den Golf her.



Ruft zur Wahl auf: Personalvorstand Gunnar Kilian.

Europawahl: Konzern schließt sich Bündnis an

Der Volkswagen Konzern schließt sich dem Bündnis „Niedersachsen für Europa“ an, das sich für eine hohe Wahlbeteiligung bei der Europawahl am 26. Mai einsetzt. Dazu sagt Gunnar Kilian, Vorstand für Personal: „Die kommenden Wahlen sind richtungsweisend für die Zukunft Europas. Volkswagen steht für ein starkes, demokratisches Europa und setzt sich dafür ein. Alle Bürger der Europäischen Union sollten von ihrem Wahlrecht Gebrauch machen. Europa betrifft jede und jeden. Nur wer zur Wahl geht, kann die weitere Entwicklung der Europäischen Union mitbestimmen.“

Das Bündnis „Niedersachsen für Europa“ wirbt für die Teilnahme an der Europawahl. Gleichzeitig informiert es über die Europäische Union und ihre Verdienste, will aber auch dazu anregen, sich an der Debatte über Reformen der EU zu beteiligen.

Das Bündnis „Niedersachsen für Europa“ besteht aus rund 150 Verbänden, Initiativen, Firmen, und Gruppierungen, darunter sind die beiden großen christlichen Kirchen, der Deutsche Gewerkschaftsbund (DGB), die Unternehmerverbände Niedersachsen (UVN), die IG Metall, die kommunalen Spitzenverbände sowie die Landesregierung und namhafte Unternehmen.

Der Volkswagen Konzern wird sich in den kommenden Wochen an den Initiativen des Bündnisses beteiligen. Darüber hinaus wird er auch an seinen anderen europäischen Standorten mit Aktionen zur Beteiligung an der Europawahl aufrufen.



n und Fakten zur Wahl

Das Mindestalter der Kandidaten

18
Jahre

Dänemark, Deutschland, Spanien, Frankreich, Kroatien, Luxemburg, Ungarn, Malta, Niederlande, Österreich, Portugal, Slowenien, Finnland, Schweden, Vereinigtes Königreich

21
Jahre

Belgien, Bulgarien, Tschechische Republik, Estland, Irland, Lettland, Litauen, Polen, Slowakei, Zypern

23
Jahre

Rumänien

25
Jahre

Griechenland, Italien



751

Mitglieder im Europaparlament

Das scheidende Europaparlament umfasst 751 Abgeordnete. Sollte das Vereinigte Königreich an der Europawahl teilnehmen, bleibt die Anzahl der Mitglieder mit 751 gleich. Sobald die Briten aus der EU austreten, werden einige Sitze der britischen Abgeordneten auf andere Mitgliedsstaaten der EU verteilt. Im Parlament werden dann noch 705 Abgeordnete sitzen.



5x

Wahlpflicht

Die Stimmabgabe ist in den fünf Mitgliedsstaaten Belgien, Bulgarien, Luxemburg, Zypern und Griechenland Pflicht. Die Wahlpflicht gilt für Inländer und auch für registrierte EU-Ausländer.

Lithium: Volkswagen sichert Versorgung ab

Absichtserklärung mit chinesischem Unternehmen läuft zehn Jahre – Rohstoffbedarf für Zellfertigung steigt rapide

Der Volkswagen Konzern und das chinesische Unternehmen Ganfeng haben eine Absichtserklärung zur langfristigen Versorgung mit Lithium für Batteriezellen unterschrieben. Ganfeng soll den Konzern und seine Lieferanten die nächsten zehn Jahre beliefern.

Damit sichert Volkswagen einen bedeutenden Teil seines Lithium-Bedarfs ab. Stefan Sommer, Konzernvorstand Komponente und Beschaffung: „In den nächsten zehn Jahren wird der Volkswagen Konzern mehr als 70 neue reine E-Fahrzeuge auf die Straße bringen. 2025 wird dann

bereits rund ein Viertel unserer Flotte elektrisch fahren. Entsprechend steigt unser Rohstoffbedarf für die Zellfertigung rapide.“ Diesen gelte es frühzeitig abzusichern. Sommer: „Langfristigen Vereinbarungen, wie wir sie nun für den wichtigsten Rohstoff Lithium getroffen haben, kommt

deshalb eine entscheidende strategische Bedeutung für die Umsetzung unserer E-Offensive zu.“ Hintergrund: Die Elektrifizierung von Fahrzeugen wirkt sich erheblich auf die Rohstoffmärkte aus. Studien zufolge wird sich der weltweite Lithium-Bedarf in den nächsten Jahren mehr als verdoppeln.



Stefan Sommer, Konzernvorstand Komponente und Beschaffung.



Tolle Runde: Angestellte, Meister und Teamsprecher aus Kassel sprachen mit Christian Dahlheim (Mitte), Leiter Konzern Vertrieb, über die Ausrichtung des Konzern After Sales.

Konzern-Vertriebschef trifft After-Sales-Mitarbeiter

Gespräch mit Christian Dahlheim über das Teilegeschäft

Offener Austausch: Christian Dahlheim, Leiter Konzern Vertrieb, traf zehn Mitarbeiter des Konzern After Sales am Standort Kassel zum Mittagessen. In lockerer Atmosphäre sprachen sie über die Zukunft des Volkswagen Konzerns und die strategische Ausrichtung des Teilegeschäfts. Die geringere Komplexität der Teile müsse durch eine

erhöhte Kundenloyalität kompensiert werden. Dabei spiele das Connected Car eine entscheidende Rolle. Dahlheim: „Für das After Sales ist das voll vernetzte Fahrzeug ein Geschenk. Wir können dem Kunden einen größeren Service bieten und seine Bedürfnisse besser berücksichtigen. Wir schaffen so eine stärkere Verbindung zwischen Kunde und Werkstatt.“

Unterwegs mit der Chefin des Konzern After Sales

Mitarbeiterin Rebecca Noder aus Kassel begleitete Imelda Labbé zwei Tage

Mitarbeiterin Rebecca Noder hat Imelda Labbé, die Leiterin des Konzern After Sales, im Alltag begleitet. Die 33-Jährige vom Standort Kassel erlebte hautnah die Aufgaben einer Führungskraft. Zwei Tage war die Teamkoordinatorin für Unfallschadensmanagement mit Labbé beim „Shadowing“ unterwegs. 360° hat darüber mit Rebecca Noder gesprochen.

Was ist „Shadowing“?

Als Mitarbeiter begleitet man eine Führungskraft in ihrem Umfeld. Das kann mehrere Stunden oder auch einige Tage sein.

Welche Erfahrungen haben Sie gemacht?

Die Themenvielfalt ist riesig: Sie reicht vom digitalen After Sales über die Lagerung von Batterien bis zu persönlichen Angelegenheiten von Mitarbeitern.

Immer wieder gilt es, zu plausibilisieren, abzuwägen, zu empfehlen oder zu entscheiden und komplexe Sachverhalte in kürzester Zeit zu erfassen und deren Auswirkungen aus verschiedenen Perspektiven zu beleuchten. Spontane, kurze Konferenzen unterbrechen immer wieder den Tag.

Sollten andere Kollegen auch diese Erfahrung machen?

Jeder, der sich in Richtung Führung entwickeln möchte, sollte bei Interesse diese sehr intensive Erfahrung nutzen. Tipp: Sprechen Sie bei Ihrem Vorgesetzten offen an, dass Sie Interesse haben.

Wie werden Sie die Erkenntnisse in Ihren Arbeitsalltag einfließen lassen?

Zwei simple Dinge habe ich seit dem Shadowing in meine Arbeitsweise integriert: bei komplizierten Sachverhalten schnell eine Skizze anfertigen und – ein besonderer Tipp von Imelda Labbé – viele Fragen stellen.



Nutze die „Schattentage“ als intensive Erfahrung: Rebecca Noder (links).

Ermöglichte einen Einblick in ihre Arbeit: Imelda Labbé (rechts).

Anzeige

Audi BKK

„Schnelle Hilfe statt langer Leitung.“

Verstanden. Bekommen Sie an unserem Gesundheitstelefon rund um die Uhr.



audibkk.de/gesundheitstelefon

Zuhören ist unsere stärkste Leistung.

Mit fünf e-Golf¹ autonom durch Hamburg

Testfahrten unter realen Bedingungen: Die Volkswagen Konzernforschung erprobt automatisiertes Fahren im Großstadtverkehr

Der Volkswagen Konzern testet erstmals unter realen Bedingungen automatisiertes Fahren bis Level 4 in einer deutschen Großstadt. Seit einigen Wochen fahren fünf e-Golf auf einer drei Kilometer langen Strecke durch Hamburg, bestückt mit Laserscannern, Kameras, Ultraschallsensoren und Radaren. Die Ergebnisse der Fahrten werden von der Konzernforschung unter Berücksichtigung aller Datenschutzbestimmungen ausgewertet. Sie sollen für die zahlreichen Forschungsprojekte des Konzerns zum autonomen Fahren, zur Erprobung kundenorientierter Serviceleistungen sowie zur Optimierung des Individualverkehrs genutzt werden.

„Bei den Tests stehen sowohl die technischen Möglichkeiten als auch die

Anforderungen an die städtische Infrastruktur im Mittelpunkt“, sagt Axel Heinrich, Leiter der Volkswagen Konzernforschung. „Denn um in Zukunft das Autofahren noch sicherer und bequemer zu



Axel Heinrich, Leiter Konzernforschung

machen, müssen nicht nur die Fahrzeuge autonom und intelligenter werden, sondern auch die Städte ein digitales Ökosystem bieten, in dem Autos mit Ampeln und Verkehrsleitsystemen sowie untereinander kommunizieren können.“

In Hamburg entsteht derzeit eine neun Kilometer lange Teststrecke für das automatisierte und vernetzte Fahren (TAVF), die im Jahr 2020



Wirtschaftssenator Michael Westhagemann (links) und Axel Heinrich, Leiter Konzernforschung, an der e-Golf Flotte.

vollständig ausgebaut sein wird. Die Hansestadt rüstet hierfür Ampeln für die Infrastruktur-zu-Fahrzeug- (I2V) und Fahrzeug-zu-Infrastruktur-Kommunikation (V2I) auf.

Die von der Volkswagen Konzernforschung aufgebauten e-Golf verfügen über elf Laserscanner, sieben Radare und 14 Kameras. Bis zu fünf Gigabyte beträgt der Datenaustausch pro Minute bei den regelmäßigen Testfahrten, die sich jeweils über mehrere Stunden erstrecken.

Dafür steckt die Rechenleistung von rund 15 Laptops im Kofferraum des e-Golf. Die enorme Rechen-

leistung sowie präzise Sensortechnik sorgen dafür, dass Fußgänger, Fahrradfahrer, Autos, Kreuzungen, Vorfahrtsregeln, parkende Fahrzeuge und Fahrstreifenwechsel im fließenden Verkehr auf kürzesten Distanzen und in Millisekunden erfasst werden.

Ein geschulter Testfahrer kann im Notfall eingreifen

Aus Sicherheitsgründen sitzt bei den Testfahrten ein geschulter Testfahrer am Lenkrad, der alle Fahrfunktionen überprüft und im Notfall eingreifen kann.



Zur Sicherheit: Testfahrer überprüfen die Funktionen und greifen im Notfall ein.

Um automatisiertes Fahren für öffentliche Straßen funktionsfähig zu machen, arbeitet die Volkswagen Konzernforschung mit allen Marken des Konzerns zusammen. Ziel ist es, Kunden in einigen Jahren den autonomen Transport anbieten zu können. Dies wird nachhaltig zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Sicherheit im Straßenverkehr beitragen. Autonomes Fahren ohne Sicherheitsfahrer im öffentlichen Straßenverkehr erfordert allerdings auch eine Änderung des rechtlichen Rahmens und die Errichtung der notwendigen Infrastruktur.



Volkswagen

Die 5 Level des automatisierten Fahrens

- LEVEL 1: Assistierte Fahren**, Beispiel: ACC (automatische Distanzregelung)
- LEVEL 2: Teilautomatisiertes Fahren**, Beispiel: Travel Assist (kombinierte Distanzregelung und Spurführung)
- LEVEL 3: Hochautomatisiertes Fahren**, Beispiel: Stauipilot
- LEVEL 4: Vollautomatisiertes Fahren**, Beispiel: Parkhauspilot
- LEVEL 5: Autonomes Fahren**, Beispiel: vollständig fahrerloser Transport

Ein Fahrer steuert zwei Fahrzeuge

Platooning-Technik: MAN Truck & Bus testet auf der A9 digital vernetzte Lkw

Praxistest bestanden: MAN Truck & Bus hat in den vergangenen Monaten zwei digital vernetzte Lkw auf der A9 zwischen München und Nürnberg im realen Logistikeinsatz erprobt. Die Fahrzeuge legten dabei fast 35.000 Kilometer zurück.

Ziel des Forschungsprojekts war es, die sogenannte Platooning-Technik für den Logistikeinsatz zu optimieren. Es ging dabei um Systemsicherheit, Effizienzpotentiale und Auswirkungen der Technologie auf die Fahrer. Zu den Kooperationspartnern gehören der Logistikanbieter DB Schenker sowie die Hochschule Fresenius.

Unter Platooning versteht man ein Fahrzeugsystem, bei dem mindestens zwei Lkw auf der Autobahn mithilfe von Fahrassistenten- und



Steuersystemen in geringem Abstand hintereinanderfahren können. Alle im Platoon fahrenden Fahrzeuge sind durch eine sogenannte elektronische Deichsel mittels einer Car-to-Car-Kommunikation miteinander verbunden. Das führende Fahrzeug gibt Geschwindigkeit und Richtung vor. Der Fahrer im ersten Lkw steuert die Folgefahrzeuge also quasi mit, der Fahrer hinten überwacht nur noch die Technik – und kann im Notfall eingreifen.

„Es geht nicht nur um die An-

wendung einer Technologie. Es geht um ihre sinnvolle Einbindung in die gesamte Logistikkette“, sagt Joachim Drees, Vorsitzender des Vorstands der MAN Truck & Bus AG. „Die Erkenntnisse aus dem gemeinsamen Projekt sind ein wichtiger Schritt hin zur Serienentwicklung. MAN übernimmt damit eine federführende Rolle bei Automatisierung und Digitalisierung von Nutzfahrzeugen.“

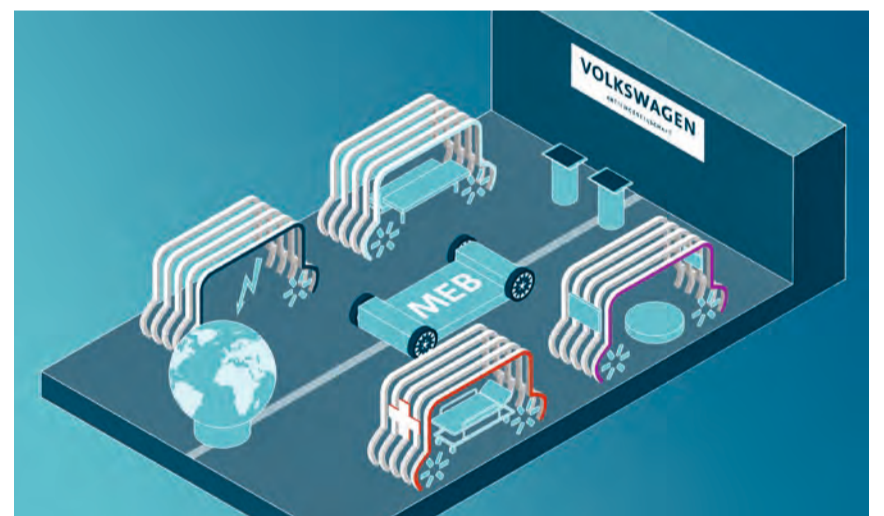
Hochschule erforscht Auswirkungen auf Fahrer

Die Lkw-Fahrer wurden durch Schulungen auf das Projekt vorbereitet. Die Hochschule Fresenius erforschte die psychosozialen und neurophysiologischen Auswirkungen der Technologie auf die Fahrer mit einer Studie. So werden Erfahrungen der Lkw-Fahrer miteinbezogen und ihr Berufsbild weiterentwickelt.

Die Ergebnisse fielen positiv aus: Es gab keine sicherheitsrelevanten Vorkommnisse, pro 1.000 Kilometer wurden 0,5 Fahrereingriffe verzeichnet. Die Spritersparnis lag im konkreten Projekt bei drei bis vier Prozent für das im Windschatten fahrende Fahrzeug. Laut DB Schenker ist ein Einsatz von Platooning in großen Teilen des europäischen Stückgutnetzes denkbar. Die Fahrer beurteilten das System positiv und empfanden keine Situation als kritisch. Und: Im Vergleich zum herkömmlichen Betrieb zeigten sich bei den Projektfahrten keine Unterschiede in der neurophysiologischen Beanspruchung der Fahrer.



Testfahrt auf der A9: Zwei digital vernetzte Lkw erproben die Platooning-Technik. Der Fahrer vorn steuert dabei das zweite Fahrzeug mit. Der Fahrer hinten greift nur im Notfall ein.



Maßanfertigung: Auf der Hannover Messe präsentierte Volkswagen ein Konzept für autonom fahrende Transporter, die vielfältig nutzbar sind. Das Schaubild zeigt den Messestand.

Transporter nach Maß

Konzept: ein Fahrzeug, variabel nutzbar

Von der mobilen Ladestation über das Café bis zur Arztpraxis: Unter dem Motto „Build on Volkswagen“ hat der Volkswagen Konzern auf der Hannover Messe seine Vision der Mobilität von morgen vorgestellt. Volkswagen Nutzfahrzeuge könnte bald eine Vielzahl unterschiedlicher Räume für mobile Transportlösungen anbieten. Der Modulare E-Antriebs-Baukasten (MEB) bildet dabei die Grundlage.

Auf der Messe zeigte Volkswagen an multivariabel einsetzbaren Hüllen, PODs genannt, was der MEB an Möglichkeiten bereithält. „Als Hersteller präsentieren wir mit den PODs neue Wege und Technologien und schaffen

damit eine Diskussionsgrundlage, um die Welt von morgen zu gestalten“, sagte Alexander Hitzinger, Vorstand für den Bereich Technische Entwicklung von Volkswagen Nutzfahrzeuge.

So könnten „Health Care PODs“ zum Beispiel die ärztliche Versorgung auf dem Land sichern. Nutzer könnten „Retail PODs“ ordern, um ihren Körper zu vermessen und Kleider zu bestellen.

Volkswagen will die PODs nicht selbst betreiben, sondern nur die Hard- und Software anbieten. Denkbar wären Modelle im Stil des autonomen und elektrisch fahrenden Sedic. Bei Interesse: Bis 31. Mai wird das Konzept im Foyer der Konzernforschung in Wolfsburg vorgestellt.



Nutzfahrzeuge



Effizient und wettbewerbsfähig in die Zukunft

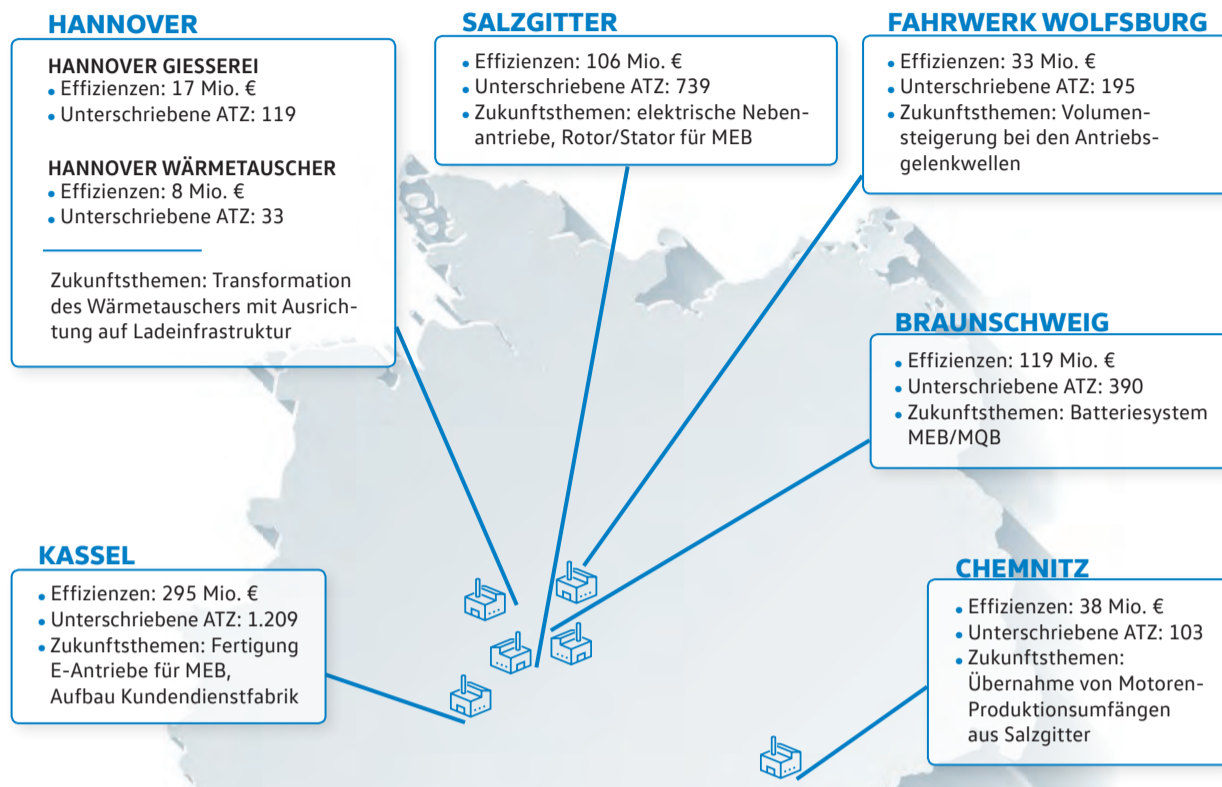
Die deutschen Standorte der Volkswagen Group Components arbeiten seit 2016 im Rahmen des Zukunftspakts erfolgreich an ihrer Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit. Die Komponentenstrategie ONE MISSION 2025 setzt diesen Weg konsequent fort

Der Zukunftspakt wurde 2016 von Betriebsrat und Vorstand beschlossen. Ziel: die Marke VW Pkw bis 2020 profitabel und wettbewerbsfähig aufzustellen. Dafür wird unter anderem in Zukunftsthemen investiert, verstärkt an Effizienz gearbeitet und werden sozialverträglich Stellen (z. B. über Altersteilzeitangebote) abgebaut.

Ein Zwischenstand zum Zukunftspakt in der Komponente zeigt: Viele Kollegen nehmen die Altersteilzeit (ATZ)-Angebote an und nutzen die Möglichkeit, vorzeitig in ihren wohlverdienten Ruhestand zu gehen. Dadurch reduziert sich die Mitarbeiteranzahl in Bereichen, für die in Zukunft weniger Mitarbeiter benötigt werden. Darüber hinaus haben viele Kollegen Veränderungsbereitschaft gezeigt und neue Aufgaben in Zukunftsfeldern übernommen, wie der Rotor-/Stator-Fertigung in Salzgitter oder der Entwicklung und Fertigung von Batteriesystemen in Braunschweig. Die im Zukunftspakt festgelegten Effizienzziele für 2017 und 2018 hat die Komponente ebenfalls erreicht und sogar leicht übertroffen.

Die Landkarte zeigt einen Zwischenstand zu den nachhaltigen Kosteneinsparungen im Zeitraum 2016 bis Ende 2018 (nach Jahresabschluss 2018, deutsche Werke der Volkswagen Group Components ohne SITECH). Hier wurden stolze 739 Millionen Euro nachhaltig eingespart. Außerdem finden Sie einen Zwischenstand zu den unterschriebenen ATZ-Verträgen für die Jahrgänge 1955 - 1961* sowie exemplarische Zukunftsthemen, die im Zukunftspakt für die Standorte vereinbart wurden.

* Für den Jahrgang 1961 werden nur die Mitarbeiter mitgezählt, die bis 2020 in ATZ gehen.



„Die Standorte arbeiten konsequent an ihrem Effizienzpotenzial und damit an der Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Komponente. Bis jetzt haben wir durch viele Effizienzmaßnahmen und großes Engagement die im Zukunftspakt festgelegten Einsparziele erreicht. Unsere Komponentenstrategie ONE MISSION 2025 sichert das bisher Erreichte und setzt darauf auf.“



„Der Zukunftspakt sichert Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit. Diese Ausgewogenheit bleibt unser Erfolgsrezept. Die Komponente ist dabei gut unterwegs. Der Wandel zur E-Mobilität ist eine Herausforderung, aber die Belegschaft zieht mit. Diesen Schwung müssen wir halten. Denn nur gemeinsam meistern wir die Transformation.“

Zukunftsfähigkeit durch Investitionen:

Komponente investiert in die Transformation der Standorte – Investitionen in E-Mobilität aus der Planungsrunde 67 (2019–2023):

- Kassel: 820 Mio. €
- Braunschweig: 650 Mio. €
- Salzgitter: 190 Mio. €
- Hannover Gießerei: 23 Mio. €
- Hannover Wärmetauscher: 22 Mio. €
- Wolfsburg Fahrwerk: 25 Mio. €
- Chemnitz: 12 Mio. €

Der Anteil der Investitionen in E-Komponenten ist seit 2015 von 5 Prozent auf aktuell rund 40 Prozent gestiegen.

Nahtloser Übergang vom Zukunftspakt in ein eigenes Strategieprogramm der Marke: Die ONE MISSION 2025 der Komponente

Die Komponente wird aus dem Ergebnisverbesserungsprogramm (EVP) der Marke Volkswagen Pkw herausgelöst. Alle Maßnahmen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Komponente zu steigern, sind Teil der Komponentenstrategie ONE

MISSION 2025. Diese besteht aus:

1. Vier strategischen Zielen: Kunde und Produkt, Mensch, Verantwortung, Exzellenz.
2. Den aus den vier Zielen abgeleiteten 12 Handlungsfeldern (z. B. Digitalisierung, Produktportfolio,

Kompetenz) der Komponente: Aus diesen wurden mehr als 30 konkrete Projekte – die Konzern Komponenten Initiativen – entwickelt.

3. Der „Road to 6%“ mit den Effizienzpotenzialen der Kom-

ponente: Ziel ist es, bis 2021 ein Renditeziel von 6% zu erreichen. Ein zentrales Transformationsteam mit Vertretern aus Strategie, Finanz, Personal, Industrial Engineering und allen Geschäftsfeldern steuert alle Maßnahmen zur Verbesserung von Effizienz

und Wettbewerbsfähigkeit. Ziel ist, bis 2025 die nachhaltigen Kosteneinsparungen auf insgesamt 2 Milliarden € zu erhöhen – mit Hilfe des Engagements aller Kolleginnen und Kollegen an den deutschen und polnischen Werken der Group Components (inkl. SITECH).

SPEED+ Award 2019: Audi, Seat und Skoda steigen in Effizienzwettbewerb der Komponente ein

Der Wettbewerb geht in die dritte Runde – mit neuen Teilnehmern und zwei neuen Kategorien

23 Werke aus vier Konzernmarken nehmen am SPEED+ Award der Komponente 2019 teil. Bereits zum dritten Mal messen sich Komponentenwerke in einem sportlichen Effizienzwettbewerb – in diesem Jahr kämpfen auch Teams von Audi (Győr), Seat (Prat) und Skoda (Mladá Boleslav) um Gold, Silber und Bronze.

Aber nicht nur das Teilnehmerfeld ist größer – es gibt auch zwei neue Kategorien: „Durchlaufzeit“ und „C-HPU“. C-HPU ist eine der wichtigsten Produktivitätskennzahlen der Komponente und steht für Components Hours Per Unit. Sie gibt an, wie viel direktes und indirektes Personal für ein Standard-Komponenten-Teil eingesetzt wurde. Die C-HPU berücksichtigt das konkrete Produktionspro-



Ist startklar: das Team Schalträder 1 Gang und Werkzeugaufbereitung aus Prat (Seat).

gramm und somit komplexere Produkte stärker als einfachere. Daneben treten die Teams weiter in den bisherigen Kategorien „Anlageneffizienz“, „Montageeffizienz“, „Shopfloormanagement“, „Prozesseffizienz“ und „Senkung der Werkzeugkosten“ an. Hier können die Werke Know-how, Effizienz und Teamfähigkeit unter Beweis stellen. In der achten Kategorie „Vernet-

zung“ wird die beste Zusammenarbeit zwischen zwei Standorten ausgezeichnet. Ziel ist es also, nicht nur Linien zu optimieren, auch der Vernetzungsgedanke ist wichtig: Die Werke sollen sich vernetzen und voneinander lernen. Davon profitiert die gesamte Komponente.

Wichtiger Bestandteil des Awards sind die Werkstouren. Hier finden Scans der teilnehmenden Linien eines Werkes statt, um die Leistungen der Teams im Award vergleichbar zu machen und einen fairen Wettbewerb zu ermöglichen. Im März fand die erste Werkstour am ungarischen Audi Standort Győr statt. Mit knapp 2 Millionen produzierten Einheiten in 2018 ist Győr Audis größter Motorenstandort. In den Kategorien Anlagen- und Montage-

effizienz startete Győr von einer überdurchschnittlichen Absprungbasis. Der technische Fortschritt beim Einsatz von Mensch-Roboter-Kooperationen (MRK) und der Wettbewerbsgeist der Mitarbeiter zeichnen das Werk aus.

„Unser Anspruch ist es, nach Perfektion zu streben. Der Award zeigt uns von außen, wo unsere Stärken liegen und wie wir an ihnen nachhaltig arbeiten können.“

Gyorgyi Kaiszne Csehi, Leiterin Audi Győr Produktionssystem



Chemnitz fokussiert neues Produktionsziel

Für das Werk Chemnitz wurde im Zukunftspakt entschieden, dass die Motorenkapazität von jährlich 800.000 auf 900.000 Stück erweitert werden soll. Mit der Unterstützung der Kollegen aus Polen, Zwickau und Dresden sollen bereits in diesem Jahr deutlich mehr Motoren am Standort gefertigt werden als bisher. Deswegen gibt es seit April eine neue Fahrweise mit einem 4-Schichten-System, in der Montage wurde ein achter Schichtzug aufgebaut und neue Fertigungsverfahren werden integriert.

Dieselkrise: Die Antworten auf die häufigsten Mitarbeiter-Fragen

Hiltrud D. Werner, Vorständin für Integrität und Recht, hatte aufgerufen, Fragen zur Dieselkrise zu stellen

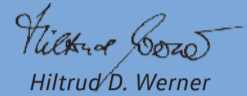
Liebe Kolleginnen und Kollegen,

in der letzten inside-Ausgabe im April hatte ich Sie gebeten, Ihre Fragen zur Dieselkrise zu stellen.

Danke, dass so viele von Ihnen diesem Aufruf gefolgt sind. Das Postfach haben hunderte Fragen erreicht, die wir sortiert und zusammengefasst haben. Wie versprochen, lesen Sie in der heutigen Ausgabe unserer neuen

Mitarbeiterzeitung nun die Antworten. Im Volkswagen Portal finden Sie ab heute zudem noch mehr Fragen und Antworten. Dort hatten wir einfach mehr Platz, um ausführlich Stellung zu nehmen.

Viele Grüße,
Ihre


Hiltrud D. Werner



Wer sind die für die Abgasmanipulation verantwortlichen Personen und durch welche Maßnahmen seitens des Volkswagen Konzerns werden sie zur Rechenschaft gezogen?

Die interne und externe Aufarbeitung schreitet voran und ist noch nicht abgeschlossen. Die Volkswagen AG hat bislang gegenüber einer zweistelligen Zahl von eigenen Mitarbeitern arbeitsrechtliche Maßnahmen ergriffen oder diese eingeleitet. Art und Umfang dieser Maßnahmen wurden mit Blick auf den Einzelfall getroffen und gemeinsam mit dem Personalausschuss des Betriebsrates abgestimmt.

Die Volkswagen AG geht bei den fristlos gekündigten Mitarbeitern von einer besonders schweren Pflichtverletzung aus, sodass zunächst in diesen Verfahren Schadensersatzansprüche geltend gemacht wurden. Der Verlauf hier ist derzeit noch offen.*



Wie unterscheidet sich die Gesetzeslage zur Abgas-Manipulation in den USA und Europa? Haben wir in der EU laut Gesetz betrogen?

Aus Sicht von Volkswagen: Nein. Die Umschaltlogik, so wie sie außerhalb der USA und Kanada in Fahrzeugen mit Dieselmotoren vom Typ EA189 zum Einsatz gekommen ist, ist keine unzulässige Abschaltvorrichtung nach europäischem Recht.

Außerhalb der USA und Kanada halten die Fahrzeuge vollumfänglich die Emissionsstandards ein, gemäß deren sie ursprünglich zugelassen wurden. Sie tun dies auch nach den Updates oder nach anderen genehmigten technischen Maßnahmen.*



Welche Entschädigungen bietet Volkswagen seinen Kunden für den Wertverlust ihrer Dieselfahrzeuge?

Es gibt keinen Rückgang der Restwerte im Zusammenhang mit der Existenz der Umschaltlogik oder den Updates. Genau auf diesen ursächlichen Zusammenhang kommt es aber zur Begründung eines Schadens rechtlich an.

Die Entwicklung der Restwerte der Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA189 im Vergleich zu anderen Dieselfahrzeugen lässt nicht erkennen, dass sich das Vorhandensein der Umschaltlogik bzw. die Überarbeitung der betroffenen Fahrzeuge wertmindernd auswirkt. Der Marktwert der betroffenen EA189-Fahrzeuge wurde von der Umschaltlogik oder von den Updates nicht negativ beeinflusst. Insbesondere haben sich die Restwerte der betroffenen Fahrzeuge nach September 2015 über zwei Jahre hinweg stabil entwickelt. Dies haben bereits sowohl zahlreiche gerichtlich bestellte Sachverständige als auch interne, umfangreiche Analysen der Volkswagen AG bestätigt. Zum gleichen Ergebnis kommen unabhängige Dienstleister, wie DAT oder Schwacke, auf Basis ihrer umfassenden Daten.

Richtig ist, dass es insbesondere aufgrund der politischen Diskussion um Fahrverbote eine grundsätzliche Unsicherheit in Bezug auf die Entwicklung der Restwerte für Fahrzeuge mit Dieselmotoren gibt. Dies betrifft jedoch die Fahrzeuge aller Hersteller und kann deshalb nicht im Zusammenhang mit der Umschaltlogik oder den Updates bei Volkswagen stehen.

Einen Anspruch auf Entschädigung für einen möglichen Schaden, den Volkswagen nicht zu verantworten hat, kann es deshalb nicht geben.



Wann bekommen die Kunden die Möglichkeit, Hardware-Nachrüstungen auf Kosten von Volkswagen vornehmen zu lassen?

Bisher werden entsprechende Nachrüstungen noch nicht angeboten. Es fehlt an ausgereiften technischen Lösungen und an den notwendigen Genehmigungen der Behörden.

Der Volkswagen Konzern bietet seinen Kunden aus besonders belasteten Regionen eine finanzielle Beteiligung von bis zu 3.000 Euro für Hardware-Nachrüstungen an.



Welche Marken aus dem Konzern und welche anderen Automobilhersteller sind mit juristischen Verfahren konfrontiert und wer sind die Kläger?

Es gibt hier unterschiedliche Verfahrensstränge. Zum einen die sogenannten Autoklagen von Kunden gegen Händler, einzelne Marken sowie den Konzern. Zum anderen die Klagen von Anlegern.

Von Autoklagen innerhalb des Volkswagen Konzerns sind die Marken Audi, Porsche, Seat, Skoda, Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge betroffen. Kläger sind private Kunden, Großkunden und auch staatliche Stellen, die Fahrzeuge erworben haben.

Die Anlegerklagen richten sich gegen die Volkswagen AG und die Porsche SE. Kläger sind ganz überwiegend erfahrene, institutionelle Großanleger. Sie machen den Großteil der angeblich erlittenen Spekulationsverluste in einer Gesamthöhe von circa 9,6 Milliarden Euro geltend.

Darüber hinaus ermitteln die Staatsanwaltschaften in Braunschweig, München und Stuttgart gegen eine Reihe von Beschuldigten.



Innerhalb welcher Marken des Konzerns wurde die Software für die Abgasmanipulation entwickelt und wer waren die Verantwortlichen?

Dazu können wir uns aufgrund der laufenden Ermittlungen nicht äußern. Wir wissen, dass dies keine zufriedenstellende Antwort ist. Der Aufklärungsarbeit hilft es allerdings nicht, wenn wir der eigenen Aufarbeitung und den Ermittlungen der Staatsanwaltschaften vorgreifen.



Durch welche Maßnahmen stellt Volkswagen sicher, dass sich schwerwiegende Management- und Strategiefehler, auch mit Blick auf Elektromobilität, nicht wiederholen?

Zertifizierungsrelevante Emissionstests werden im Volkswagen Konzern mittlerweile grundsätzlich extern und unabhängig überprüft. Wichtig: Die Abteilung, die für die Entwicklung des zu testenden Fahrzeugmodells verantwortlich ist oder war, ist daran nicht beteiligt.

Volkswagen bemüht sich zudem noch stärker als in der Vergangenheit, die technischen Abläufe und Prozesse transparent zu gestalten und dauerhaft nachvollziehbar zu machen. So ist zum Beispiel das konzernübergreifende System für die Verwaltung von Feldaktionen grundlegend modernisiert worden. Das sind Serviceaktionen für schon im Markt befindliche Fahrzeuge.

Schließlich haben wir intern mittlerweile robuste Prozesse installiert, sodass kritische Sachverhalte schnell eskaliert werden und das Unternehmen zeitlich schnell und angemessen reagieren kann.



Welche weiteren Risiken und Verfahren beschäftigen den Konzern?

Die juristische Aufarbeitung des Dieselskandals dauert an. Weltweit sind es insbesondere Sammelklagen, wettbewerbsrechtliche und behördliche Verfahren, die den Konzern beschäftigen. In Deutschland kommen mit der Musterfeststellungsklage, den Klagen von einzelnen Kunden, den Anlegerklagen, arbeitsrechtlichen Verfahren und den strafrechtlichen Ermittlungen eine Vielzahl von unterschiedlichen rechtlichen Auseinandersetzungen hinzu.*



Welche Zukunft haben Verbrennungsmotoren im Konzern?

Bis 2050 soll die gesamte Flotte des Konzerns CO₂-neutral unterwegs sein. Berücksichtigt man den normalen Lebenszyklus eines Autos, wird das Unternehmen voraussichtlich bis Anfang der 2040er-Jahre weiterhin Fahrzeuge mit hocheffizienten Verbrennungsmotoren verkaufen. Die Entwicklungsarbeiten werden bis in die 2030er-Jahre andauern, da wir weiterhin für alle Verbrennungsmotoren bis zur Markteinführung an der Erhöhung ihrer Energie-Effizienz und der Senkung der Emissionen arbeiten werden.



Wo können sich Mitarbeiter zu allen öffentlich zugänglichen Fakten zur Abgasmanipulation informieren?

Ein solcher Ort fehlt bisher und wir werden es ändern. Die Informationen sind zwar auch im Volkswagen-Net vorhanden, allerdings nicht sortiert und nicht gesammelt. Dort werden Sie künftig in der Rubrik „Dieselfragen“ die wichtigsten Fakten und aktuelle Stellungnahmen zum Dieselskandal finden. Zudem planen wir, das Postfach dieselfragen@volkswagen.de regelmäßig für Fragen zu öffnen.

* Ausführlichere Antworten auf diese und weitere Fragen gibt es in der neuen Rubrik „Dieselfragen“: Sie sind ab heute im Volkswagen-Net zu finden (siehe auch Kasten rechts).

Impressum

360°

Herausgeber
Interne Kommunikation
Konzern und Marke Volkswagen

Anschrift
Brieffach 1977, KS-I
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

Layout/Produktion
Dominic Stripling, Volkswagen;
TERRITORY CTR GmbH

Fotos/Illustrationen
Volkswagen AG, Getty Images, Adobe Stock, iStock,
dpa Picture-Alliance, Nina Stiller, TERRITORY CTR GmbH

Druck
Dierichs Druck + Media, Kassel

PEFC-zertifiziert
Dieses Produkt stammt aus
nachhaltig bewirtschafteten Wäldern
und kontrollierten Quellen.

**VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES**
THE KEY TO MOBILITY



Tina Franz, Meister Karosseriebau, Volkswagen Werk Wolfsburg


„Meine günstige Alternative zum Dispo: Der Rahmenkredit der Volkswagen Bank.“

vwfs.de/rahmenkredit-konzern




 **Filialen**

Persönliche Beratung in Ihrer Filiale:
Terminvereinbarung **0531 212-859559**
termine.vwbank.de

 **Telefon**

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

 **Online**

vwfs.de/rahmenkredit-konzern



Dies ist ein Angebot der Volkswagen Bank GmbH, Zweigniederlassung Irland.



ID.3¹ – jetzt geht's los

Registrierung für First Edition des vollelektrischen Volkswagen nun möglich

Noch als gut getarnter Prototyp – bald aber auf der Straße: der Volkswagen ID.3



Die Zukunft der Elektromobilität bei Volkswagen wird konkret: Am 8. Mai ist das Pre-Booking für den neuen ID.3 gestartet. Ab sofort besteht die Möglichkeit, sich eine unverbindliche Option auf

einen Produktionslot des ersten Modells der ID. Familie zu sichern. Die Fertigung läuft Ende des Jahres an. Dann werden zuerst die Modelle der Pre-Booker gebaut. Dabei handelt es sich um eine exklusiv konfigurierte

Sonderedition – den ID.3 1st. Interessierte registrieren sich online unter: www.volkswagen.de/id-prebooking.

Die Sonderedition verfügt über eine Batterie mit 58 kWh (netto) und eine Reichweite von bis zu 420 Kilo-

metern nach WLTP. Der ID.3 1st ist auf 30.000 Fahrzeuge limitiert und wird in Deutschland für einen Basispreis von unter 40.000 Euro angeboten. Weitere Informationen auch im Volkswagen Net.

Zwickau bereitet sich auf E-Mobilität vor

Umbau während laufender Serienfertigung

Es ist eine Premiere – und was für eine! Weltweit erstmals wird eine große Autofabrik komplett vom Verbrennungsmotor auf Elektroantrieb umgerüstet. Das Volkswagen Werk Zwickau wird ins größte und leistungsfähigste E-Werk Europas verwandelt. Noch 2019 werden die ersten vollelektrischen ID. Modelle vom Band laufen. In der finalen Ausbaustufe ab 2021 können 330.000 rein elektrische Autos pro Jahr gebaut werden. Dann werden in Zwickau sechs Modelle für drei Marken gefertigt: Volkswagen, Audi, Seat. Insgesamt investiert der Konzern 1,2 Milliarden Euro in den hochmodernen Standort in Sachsen. Die Mission ist klar: Volkswagen baut das attraktive, bezahlbare E-Auto für alle.

Alle Arbeitsplätze werden erhalten

Die Zwickauer Mannschaft hat das Knowhow und die Leidenschaft, um E-Autos in hoher Qualität zu bauen. „Wir haben den Umbau des Standort-

tes Zwickau sehr sorgfältig geplant. Die detaillierte Vorbereitung und Planung ist bei einem solchen Megaprojekt das Allerwichtigste. Wir reden hier schließlich über den Beginn einer neuen Epoche im Auto-land Sachsen und diese Transformation erfolgt bei laufender Fertigung“, sagt Reinhard de Vries, Geschäftsführer Technik und Logistik der Volkswagen Sachsen GmbH.

Der Umbau dauert insgesamt drei Jahre. Bis Mitte 2018 lief hier der Passat vom Band, aktuell sind es noch Golf und Golf Variant². Im Spätherbst startet die Produktion des ID. Parallel wird der Golf Variant noch bis Mitte 2020 weiter produziert.

Die künftig rein elektrischen Modelle aus Zwickau basieren auf einer effizienten, stabilen und nachhaltigen Produktion. Die maximale Auslastung des Werks wird von heute 1.350 auf dann 1.500 Fahrzeuge täglich gesteigert. Und da die Zwickauer zudem die Anzahl der Modelle von drei auf sechs erhöhen, bleibt die Beschäftigung am Standort stabil.



Noch laufen in Zwickau die Modelle Golf und Golf Variant vom Band: Mitarbeiterin Mirjam Chlouba montiert eine Seitenscheibe.



Reinhard de Vries, Geschäftsführer Technik und Logistik der Volkswagen Sachsen GmbH.

Sämtliche 8.000 Mitarbeiter werden qualifiziert und erhalten damit eine langfristige Perspektive. Auch die Umwelt profitiert: Die ID. Fertigung wird bilanziell komplett CO₂-frei sein.

Umbau begann schon im Sommer 2018

Gestartet wurde der Umbau bereits im Sommer 2018 mit der Modernisierung der Fertigungslinien. Bis zum geplanten Produktionsstart des ID. im November 2019 wird die erste von zwei Fertigungslinien Schritt für Schritt eingerichtet. Dafür werden Karosseriebau, Lackiererei, Montage und Infrastruktur umfangreich modernisiert und erneuert.

Die zweite Linie des Standorts wird bis Ende 2020 nach dem gleichen Muster umgestellt und noch im selben Jahr in Betrieb gehen.

9.000 Tonnen Stahl werden neu eingebaut, 50.000 Quadratmeter Hallenfläche errichtet und 1.625 Roboter aufgestellt. 50 Partnerfirmen unterstützen beim Umbau. 30 Prozent der bisherigen Anlagen werden wiederverwendet.

„Mit dem Produktionsstart des ID. beginnt für Volkswagen eine neue Ära. Wir wollen die E-Mobilität aus der Nische führen und das E-Auto für Millionen von Menschen erschwinglich machen. Grundlage dafür sind große

Stückzahlen und eine effiziente Produktion. Deshalb bündeln wir die E-Auto-Produktion in Zwickau und machen den Standort zum Nukleus unserer großen E-Offensive“, sagt Thomas Ulbrich, Vorstand E-Mobilität der Marke



Vorstand für E-Mobilität: Thomas Ulbrich.

Volkswagen: „Die Marke Volkswagen steht seit jeher dafür, Fortschritt und Innovationen für viele erreichbar zu machen. Das war so mit dem Käfer, das ist heute so mit dem Golf – und das wird in Zukunft auch für die voll vernetzten Elektrofahrzeuge der neuen ID. Familie gelten.“ Zwickau ist bereit.

3 Fragen an



Schult Mitarbeiter des Standorts Zwickau im Trainingscenter E-Mobilität: Uwe Becker.

Becker: „Machen Elektromobilität erlebbar“

Das Volkswagen Werk Zwickau bereitet sich auf seine elektrische Zukunft vor. Neben Baumaßnahmen steht die Qualifizierung der Belegschaft im Fokus.

1 Herr Becker, aktuell bereiten Sie die Belegschaft auf die Zukunft Zwickaus als reiner E-Auto-Standort vor. Wie lange laufen die Schulungen und welche Mitarbeiter nehmen teil?

Wir sind Mitte März gestartet. Mehr als ein Jahr lang trainieren wir 16 Personen pro Tag. Mitarbeiter aus Montage und Qualitätssicherung durchlaufen ganztägige Schulungen. Dabei bereiten sie sich auf ihre zukünftigen Aufgaben vor. Auch Interessierte aus indirekten Bereichen können an zweistündigen Crashkursen teilnehmen.

2 Was ist das Besondere am Trainingscenter E-Mobilität?

Wir schulen im sogenannten E-Motion-Room. Der Name ist Programm: Statt Frontalunterricht beziehen wir die Teilnehmer aktiv ein. Dabei setzen wir auf Touchscreens, an denen sie alle Arbeitsschritte der Montage eines E-Autos virtuell trainieren. Mithilfe einer Virtual-Reality-Brille werden Bauteile eines ID. erlebbar. Außerdem treiben die Teilnehmer mit einer Handkurbel einen Elektromotor an und erzeugen so selbst Strom.

3 Wie fällt das erste Zwischenfazit aus?

Die Teilnehmer sind begeistert von unserem erlebnisorientierten Programm. Durch das aktive Training machen wir Elektromobilität erlebbar. Das kommt sehr gut an. Die Inhalte prägen sich besonders gut und schnell bei den Mitarbeitern ein. Das liegt daran, dass sie sich alles selbst erarbeiten.



Erlebnisorientiert statt Frontalunterricht: E-Mobilitätsschulungen für Mitarbeiter.

Ladeservice „We Charge“: Jetzt testen!

Fahrer eines Elektroautos haben ab Ende Mai die Möglichkeit, den neuen Volkswagen Ladeservice „We Charge“ vor dem offiziellen Start auszuprobieren. Während der Testphase laden die Teilnehmer ihr Fahrzeug kostenlos. Bewerbungen sind per E-Mail möglich: wecharge-support@volkswagen.de.

Was genau ist „We Charge“? Der neue Ladeservice steht ab Ende dieses Jahres zur Verfügung und ermöglicht das Laden an mehr als 150.000 Ladepunkten in Europa – unabhängig vom Betreiber der Säule. Das Bezahlen erfolgt automatisch über „We Charge“ und ist nicht mehr an Verträge mit einzelnen Ladesäulen-Anbietern geknüpft.

Mitarbeiter André Scholz: „Mit ‚We Charge‘ wollen wir unseren Kunden die Sicherheit bieten, immer eine funktionierende Ladesäule zu finden und damit ohne Reichweitenangst zu fahren. Zusätzlich bietet der neue Service eine für E-Fahrzeuge optimierte Routenplanung: ‚We Charge‘ berechnet automatisch Ladestopps, findet den besten Weg zur Ladesäule und wird diese in Zukunft auch reservieren.“

Darüber hinaus hat der Kunde mit dem Volkswagen Ladedienst Zugriff auf Ladestatistiken und Vorteilsangebote für das Ionity-Schnellladenetzenwerk. Auch die Volkswagen Wallboxen lassen sich künftig mit ihm steuern.



Elektrisiert: Das We-Charge-Team um André Scholz (vorn).



Noch verhüllt: Der GTI der Azubis rollt Ende Mai auf die Bühne am Wörthersee. Am Projekt beteiligt sind Holger Schülke (stehend, von links), Betty Zimberg, Dominik Metzger, Nicolas Heße, Patrick Münchberg, Henri Vespermann, Patrick Marten, Kira Stöhr und Kevin Behnsen sowie Daniel Butz (vorn hockend), Lea Radmann, Estelle Fassonge, Lorenzo Canu, Jonas Schatz, Maximilian Neubauer, Luca Lesse und Claudio Lindner.



Azubis und ihr Wörthersee-GTI

Fantreffen in Österreich: Nachwuchskräfte enthüllen Ende Mai ihr selbst entworfenes Traumauto

1 8 Auszubildende aus neun Bereichen der Berufsausbildung in Wolfsburg und der Komponente enthüllen Ende Mai beim GTI-Treffen am Wörthersee ihr Traumauto. Vom Motor über die Felgen bis zum Sitzbezug: Zum zwölften Mal präsentieren die jungen Leute in Österreich einen eigenen GTI, den sie nach ihren Vorstellungen in weniger als zehn Monaten gestaltet haben.

Die Nachwuchs-Autobauer haben dabei Komponenten wie den Motor angepasst und andere Teile wie die Innenverkleidung des Fahrzeugs sogar selber entworfen. Was die Highlights des Unikats sind, wollen sie vorher nicht verraten. Nur so viel steht fest: Digital und ganz besonders sportlich soll der GTI sein. „Etwas, das sich viele Auto-Enthusiasten wünschen,

was aber bisher noch nicht umgesetzt wurde“, kündigt Nicolas Heße, Kaufmann für Büromanagement, an. Er hilft mit bei der Koordination der Gewerke und verwaltet das Budget.

Los ging es im vergangenen August mit ersten Planungen. Jeder der Azubis arbeitete in seiner Fachabteilung an einer bestimmten Aufgabe. Zweimal pro Woche traf sich das Team zur Projektbesprechung. Manche Ideen funktionierten nur in der Theorie, andere auch in der Praxis. Ein Tanz zwischen Euphorie und Enttäuschung sei die Konstruktionsphase gewesen, berichtet Heße. Am Ende überwiegt die Freude: „Mir ist vor allem der Moment in Erinnerung geblieben, als der Motor zum ersten Mal gestartet wurde. Das war einmalig und hat uns alle stolz gemacht.“

Spannend bleibt es bis zum Schluss: Aktuell testen die 18 Azubis ihren neuen GTI auf Herz und Nieren. Bis zu ihrem großen Auftritt am „See“ bleibt noch Zeit, die eine oder andere Schraube nachzuziehen. Projektleiter Holger Schülke, der das Projekt seit 2013 leitet, ist schon jetzt mit dem Ergebnis zufrieden. Er sagt: „Auch ich bin bis zum Schluss aufgeregt und freue mich auf die Präsentation des fertigen Fahrzeugs.“



GTI-Treffen am Wörthersee

Das Fantreffen am Wörthersee findet von Mittwoch, 29. Mai, bis Samstag, 1. Juni, statt. Zum zwölften Mal verwandelt sich dann die sonst so beschauliche Gegend rund um Reifnitz in Österreich zum Hotspot für GTI-Fans und PS-Enthusiasten.



Der ID. R 2019: Bereit für neue Bestmarken

Angepasste Aerodynamik für geplanten Streckenrekord für E-Fahrzeuge auf der Nürburgring-Nordschleife



Bereit für neue Rekorde: der ID. R 2019.



Der neue ID. R: Test auf der Nordschleife.



ID. R Rekordversuche 2019



Volkswagen Motorsport entwickelt den ID. R weiter. Er soll noch effizienter werden. Nicht nur an Antrieb und Batterie arbeitet das Team, auch an der Aerodynamik. Damit wird der rein elektrisch angetriebene Rennwagen auf eine neue Herausforderung vorbereitet: Der ID. R soll im Sommer den Strecken-



François-Xavier Demaison, Technischer Direktor Volkswagen Motorsport

rekord für E-Fahrzeuge auf der Nürburgring-Nordschleife knacken.

François-Xavier Demaison (Technischer Direktor Volkswagen Motorsport): „Bislang haben wir uns auf die Weiterentwicklung der Antriebstechnologie und des Batterie-Managements konzentriert.“ Aktuell steht eine angepasste Leistungs- und Rekuperationsstrategie

im Fokus. Die Nordschleife unterscheidet sich stark von der Bergrennstrecke Pikes Peak in Colorado, auf der Volkswagen im vergangenen Jahr einen Gesamtrekord aufgestellt hat. Entsprechend wird der emissionsfreie ID. R in vielen Details angepasst.

Eine deutlich sichtbare Veränderung am 500 kW starken Rennwagen ist die Aerodynamik. Demaison: „In der dünnen Luft am Pikes Peak, wo das Ziel auf 4.302 Meter Höhe liegt, haben wir am ID. R einen sehr

großen Heckflügel verwendet, um maximalen Abtrieb zu erzeugen.“ Auf der Nordschleife ist größtmögliche Effizienz gefragt. „Das betrifft neben einem kleineren Heckflügel auch den Frontsplitter und den Fahrzeugunterboden“, erklärt Demaison.

Die Technische Entwicklung in Wolfsburg unterstützt das Motorsport-Team mit Knowhow aus der Serienentwicklung und Rechnerkapazität für Simulationen, die hohe Rechenleistung erfordern.



KundenCenter direkt: So wirbt der Vertrieb an Mitarbeiter für seine digitale Kundenzentrale.

WA-Verkauf: Terminvergabe bringt mehr Zeit für Kunden

Die Leiterin Vertrieb an Mitarbeiter im 360°-Interview: Stefanie Sprenger-Meinhardt über Digitalisierung und persönliche Beratung

Volkswagen erlebt einen tiefgreifenden Wandel – auch der Verkauf an Mitarbeiter, wohl jedem Beschäftigten eher als WA-Verkauf bekannt. 360° hat mit Stefanie Sprenger-Meinhardt gesprochen. Die Mutter zweier Töchter leitet seit März vergangenen Jahres den Vertrieb an Mitarbeiter und interne Direktkunden der Volkswagen AG.

Frau Sprenger-Meinhardt, was genau ist der WA-Verkauf und wo entwickelt er sich hin?

Mitarbeitern zu besonderen Konditionen Mobilität zu ermöglichen – das ist das „Herz“ des Vertriebs an Mitarbeiter. Bis in die 90er Jahre war das Mitarbeitergeschäft ein reines Kaufgeschäft. In den 90er Jahren stieg dann das Bedürfnis nach Flexibilität und gleichzeitiger finanzieller Sicherheit. Das führte 1996 zum ersten Mitarbeiter-Leasing-Angebot – damals für die Passat Limousine.

Heute nutzen mehr als 80 Prozent unserer Kunden das Mitarbeiter-Leasing. Künftig werden neue Produkte, Vertriebswege und Mobilitätskonzepte auch das Mitarbeiter-Geschäft beeinflussen und verändern.

Wie stellen Sie sicher, dass Sie den Anschluss halten?

Wir beteiligen uns an zentralen



Leitet den Vertrieb an Mitarbeiter: Stefanie Sprenger-Meinhardt.

Projekten wie einem moderneren Bestellsystem, um zukunftsfähig zu bleiben. Außerdem verbessern wir kontinuierlich unsere Angebote und Services – zum Beispiel mit dem direkten Zugriff auf unseren Neuwagen-Fahrzeugpool. Ab sofort haben unsere Kunden über „KundenCenter direkt“ Zugriff auf diesen Pool und können online ein vorhandenes Fahrzeug bestellen. Bisher war dies nur über die Kundenberatung möglich.

Auf welchem Weg erfahren Mitarbeiter von diesen neuen Funktionen und auch von aktuellen Angeboten?

Wir nutzen unterschiedliche Kommunikationskanäle. Einer

davon feiert zurzeit sein 45-jähriges Bestehen – „aktuelle notizen“ (siehe auch Artikel unten). Besonders für Mitarbeiter ohne Zugang zu einem Rechner ist dieses Format eine wichtige Infoquelle – zum Beispiel als Aushang am Schwarzen Brett oder Flyer zum Mitnehmen.

Unsere „digitale Kundenzentrale“ ist seit Juni vergangenen Jahres „KundenCenter direkt“ – zuvor bekannt als „WA@Web“. „KundenCenter direkt“ läuft auf allen mobilen Endgeräten. 28.000 Mitarbeiter haben dort bereits ihr persönliches Postfach aktiviert und rund 10.500 Mitarbeiter die „KundenCenter news“ abonniert.

Neu ist die Funktion „Bestelländerung online“. Damit können Kunden auf „KundenCenter direkt“ Mitarbeiter-Leasing-Bestellungen bequem online ändern – das spart Zeit und Wege. Und demnächst werden wir unter „Mein KundenCenter“ auch in der neuen Volkswagen 360°-Mitarbeiter-App und auf Group Connect vertreten sein.

Ein deutlicher digitaler Schwerpunkt – was bedeutet das für die persönliche Beratung?

Neuwagenkäufe, Folgebestellungen, Terminierungen oder Bestelländerungen für Mitarbeiter-Leasing können

zunehmend digital erledigt werden. Das persönliche Gespräch im „KundenCenter“ ist vorrangig für beratungsintensive Anliegen vorgesehen – mit Terminvergabe, um wirklich Zeit für die Kunden zu haben. Uns ist bewusst: Nicht jeder unserer Kunden ist „online“, manche sind sich unsicher oder ihr Anliegen ist kompliziert. Das ist ein ziemlicher Spagat, denn wir bewegen uns immer im Spannungsfeld zwischen den wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens, unseren Ressourcen und der Zufriedenheit unserer Kunden.



Vertrieb an Mitarbeiter

Der Vertrieb an Mitarbeiter und interne Direktkunden bietet Mitarbeitern des Volkswagen Konzerns Fahrzeuge zu Sonderkonditionen an. Die Leistungen: Mitarbeiter-Leasing, Neuwagenkauf, Gebrauchtwagenkauf, Inzahlungnahme und Altfahrzeugverwertung. Aufgabe ist außerdem das Handling der Geschäftsfahrzeuge. Zu erreichen ist der WA-Verkauf unter kundencenter.volkswagen.de

3 Fragen an ...



Jürgen Stackmann, Vertriebs-Vorstand der Marke Volkswagen.

„Der T-Cross ist ein echtes Multitalent“

Nach dem Auslieferungsstart des SUV: 360°-Gespräch mit Vertriebsvorstand Jürgen Stackmann

1 Herr Stackmann, Sie haben Mitte April den T-Cross an die ersten Kunden ausgeliefert. Was versprechen Sie sich von diesem neuen Modell?

Der T-Cross ist ein wichtiges Modell für die Marke Volkswagen. Er komplettiert als vielseitiges, praktisches und flexibles Fahrzeug die SUV-Familie von Volkswagen und rundet diese nach unten ab. Wir besetzen damit ein wichtiges Wachstumssegment, in dem wir bisher nicht präsent waren.

2 Wie viele T-Cross wollen Sie verkaufen?

Das Segment dieser kleinen urbanen Crossover wächst weltweit stark. Wir rechnen damit, dass im Kleinwagen-Segment in Europa im Laufe des nächsten Jahrzehnts SUVs wie der T-Cross die Kurzheck-Fahrzeuge wie unseren Polo überflügeln werden. Auch in unserem wichtigsten Markt China und in Südamerika ist diese Fahrzeugklasse sehr beliebt. Daher bieten wir den T-Cross dort ebenfalls an. Er ist wirklich ein globales Auto.

3 Welche Zielgruppe wollen Sie mit dem Fahrzeug erreichen?

Durch seine Vielseitigkeit spricht der T-Cross unterschiedliche Zielgruppen an. Junge Familien schätzen vielleicht seine Variabilität und die moderne Connectivity, Best Ager die höhere Sitzposition und den niedrigen Kraftstoffverbrauch. Durch sein cooles Design hat der T-Cross einen hohen Wiedererkennungswert. Er ist ein echtes Multitalent mit vielen Facetten. Das trifft auch auf Cara Delevingne zu, die wir als Testimonial für das Fahrzeug gewinnen konnten. In Kürze starten die internationale Marketingkampagne und die Markteinführung in Europa. Ab Anfang Mai steht der T-Cross in den Showrooms unserer deutschen Händler.



Der neue T-Cross: Seit Monatsanfang ist er bei den Händlern zu sehen.

Seit 45 Jahren: „aktuelle notizen“ extra für Beschäftigte

Verkauf an Mitarbeiter hat seit Mai 1974 mehr als 2.000-mal exklusive Angebote für Kauf und Leasing präsentiert

Wie die Zeit vergeht: Am 13. Mai 1974, also vor genau 45 Jahren, erschien die Erstausgabe der „aktuelle notizen“, die wohl jeder Beschäftigte kennt. Seitdem informiert der Verkauf an Mitarbeiter die aktiven und ehemaligen Beschäftigten der Volkswagen AG regelmäßig über exklusive Angebote, vor allem zum Fahrzeugkauf und Mitarbeiter-Leasing – und nicht nur das.

Lebensweisheiten gibt es dazu, immer als sogenanntes Schlusslicht. „Damit wollen wir unsere Infos etwas auflockern und unsere Kunden zum Schmunzeln oder Nachdenken anregen. Es gibt sogar Leute, die die Sprüche sammeln“, sagt Joachim Grußendorf, der im Mitarbeiter-Vertrieb seit 33 Jahren unter anderem für die „aktuellen notizen“ zuständig ist. In wenigen Wochen geht er in den Vorruhestand.

Produktion komplett in Eigenregie

Stolz ist Grußendorf, dass die „aktuellen notizen“ komplett in Eigenproduktion entstehen:

„Wir liefern Texte und Gestaltungsvorschläge“, erklärt der Mitarbeiter. Das MultimediaCentrum im Werk Wolfsburg entwickle dann das Layout. Und falls gedruckt wird, ist das die Aufgabe der hausinternen Druckerei.

Allerdings werden die „aktuellen notizen“ inzwischen überwiegend online im „KundenCenter direkt“ bereitgestellt, seit knapp einem Jahr die Weiterentwicklung von „WA@WEB“.

Bekannt, etabliert und zuverlässig

Der Name „aktuelle notizen“ aber ist geblieben. Grußendorf erinnert sich: „Wir haben auch zu diesem Thema vor etwa zwölf Jahren eine Kundenbefragung vornehmen lassen. Die Agentur hat uns anschließend geraten, unbedingt beim Namen zu bleiben, denn dieser sei in der Belegschaft extrem bekannt und etabliert und stehe für schnelle

und zuverlässige Information.“ Und wie viele „aktuelle notizen“ sind seit Mitte Mai 1974 erschienen? Grußendorf hat gemeinsam mit Harry Wolf nachgezählt, dem Mann der ersten Stunde dieses Mediums, der längst

im Ruhestand ist. Das Ergebnis: Mehr als 2.000-mal gab es besondere Angebote und Informationen für Mitarbeiter, entweder als Flyer, Aushang oder Beilage zur Entgeltabrechnung.



Die Gesichter hinter „aktuelle notizen“: Joachim Grußendorf (links) und Harry Wolf.



BLICK IN DIE KOMPONENTE



Moderne Technik: Tino Herwig statet den Prototyp eines Base-Elektroantriebs mit zusätzlichen Messsensoren aus.

Handarbeit: E-Antriebe aus Kassel

Jedes Produkt aus dem Kasseler Vorseriencenter (VSC) ist ein Unikat. Die 285-köpfige Mannschaft fertigt im Manufakturbetrieb Prototypen und Kleinstserien von Getrieben und E-Antrieben für die Komponente. Dabei arbeitet sie eng mit der Entwicklung in Kassel, Wolfsburg und Ingolstadt zusammen.

Tino Herwig ist wie alle seine Kollegen aus dem VSC ein Experte durch und durch. Was in der Serienfertigung auf viele Arbeitsstationen aufgeteilt wird, muss er allein beherrschen. In Handarbeit baut er einen E-Antrieb Base zusammen, dessen Einzelteile zuvor im Maschinenpark des VSC oder bei Dienstleistern hergestellt wurden.

Massenware gibt es nicht

Serien- oder Massenware gibt es in den frühen Baustufen so gut wie nicht. Jedes Zahnrad wird eigens für seinen Zweck gefräst, jede Blechlamelle lasergeschnitten und per Hand zum „Paket“ zusammengeklebt. Und sogar die Leichtmetallgehäuse sind Einzelanfertigungen. Dieser Aufwand ist wichtig: Nur so können die Entwickler ihre Computermodelle real testen.

Antriebe mit Sensoren gespickt

Mit den so gefertigten Prototypen sammeln sie enorme Datenmengen, die anschließend ausgewertet und in Verbesserungen umgesetzt werden. Dann beginnt das Spiel von vorn: Prototyp bauen, testen, weiter optimieren. Um diese Tests so effizient wie möglich vorzunehmen, sind die Antriebe mit Sensoren gespickt. Den Antrieb selbst dürfen diese Drähte, Sonden und Chips nicht beim Betrieb stören.

Rund 1.300 Getriebe und E-Antriebe verlassen im Schnitt jährlich das VSC, jedes wertvoll wie ein Kleinwagen. Am Ende eines fast zweijährigen Entwicklungszeitraums steht ein fertiger, ausgereifter Antrieb für die Serie. Gleichzeitig erstellen die Planer eine effiziente Fertigungslinie, in die die Erfahrungen aus dem VSC mit einfließen. Und bei Bedarf unterstützt die Prototypenschmiede auch beim Produktanlauf.

Thomas Schäfer: Unser P

Der Sub-Sahara-Chef über Ziele, Herausforderungen und die Qualifizierung

Thomas Schäfer ist Vorstandsvorsitzender von Volkswagen Südafrika. Außerdem verantwortet er das Geschäft in der gesamten Sub-Sahara-Region (49 Staaten), in der die Marke Volkswagen nun auch in Äthiopien, Ruanda, Kenia, Nigeria und demnächst auch in Ghana aktiv ist.

360° sprach mit Thomas Schäfer über ...

... den Start des groß angelegten Afrika-Engagements: Ende 2015 hat die Marke Volkswagen beschlossen: Wir wollen Afrika anders angehen als bisher. Wir entscheiden zum Beispiel nicht nach der Marktgröße, wo wir uns engagieren, sondern klären: Wer ist am fortschrittlichsten unterwegs? Dabei sind wir auf vier Länder gekommen: Kenia, Ruanda, Äthiopien und Ghana. In Südafrika habe ich dann in der jeweiligen Botschaft der vier Länder unsere Pläne vorgestellt. Die sind positiv aufgenommen worden – und erste Ergebnisse schon nach kurzer Zeit sichtbar. Dafür haben wir ganz pragmatische Entscheidungen gebraucht. Wir arbeiten dabei wie ein Start-up. Konzernchef Herbert Diess lässt uns freie Hand.

... Herausforderungen für Autobauer in Afrika:

Da gibt es vor allem drei:

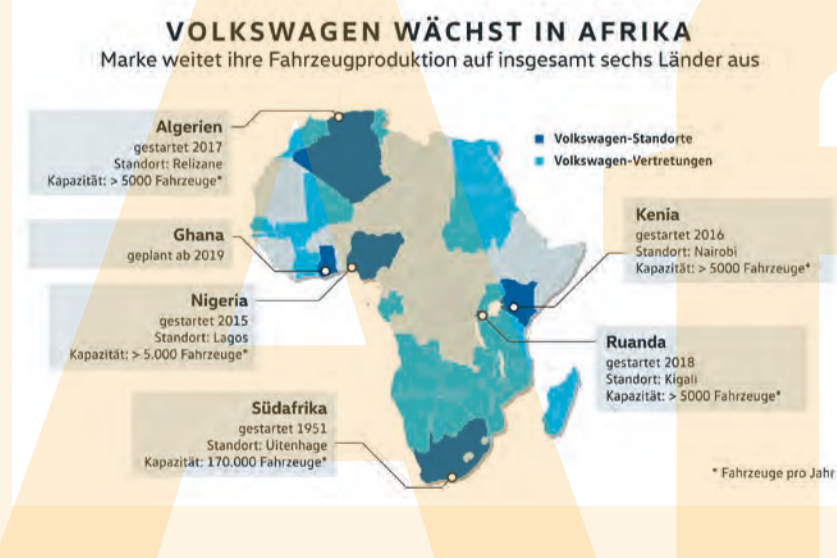
1. Es gibt einen riesigen Gebrauchtwagenmarkt. Dieser wird überschwemmt von meist uralten, qualitativ schlechten und deshalb billigen Fahrzeugen aus dem Mittleren Osten, Japan und den USA.
2. Die Kraftstoffqualität ist vielerorts schlecht. Das liegt unter anderem am hohen Mangengehalt. Darauf müssen wir uns bei der Wahl der Motoren einstellen.
3. Es gibt kaum Finanzierungsmöglichkeiten wie Leasing: In Afrika zahlen die Menschen Autos meist bar. Das Schöne, und das macht Mut: Es geht anders. Südafrika

Am Werkstor in Uitenhage: Thomas Schäfer ist seit knapp viereinhalb Jahren Vorstandschef von Volkswagen Südafrika.

zum Beispiel verbietet die Einfuhr von Gebrauchtwagen. Dort gibt es besseren Kraftstoff und Finanzierungsmöglichkeiten. Schon seit 1951 sind wir Bestandteil der südafrikanischen Gesellschaft. Unsere dort gesammelten Erfahrungen wollen wir nun auch in anderen Ländern nutzen.

... die Gründe für das Afrika-Engagement von Volkswagen:

Afrika hat die Nachkolonialphase größtenteils überwunden und ist längst kein hoffnungsloser Kontinent mehr. Im Gegenteil: Es herrscht Aufbruchstimmung. Die Afrikaner wollen industrialisieren, weil sie wissen, dass darin ihre Zukunft liegt. Auch deshalb bin ich überzeugt: Afrika wird sich schneller entwickeln, als viele vermuten. Die junge, voll digitalisierte, weil mit dem Smartphone groß gewordene Bevölkerung mit einem Durchschnittsalter von nicht einmal 20 Jahren hält nichts zurück. Sie will etwas verändern. Außerdem hinkt Afrika keineswegs in allen Dingen hinterher. Ruanda etwa, nach dem Völkermord im Jahr 1994 wieder geeint, ist nicht



Ein Passat auf den Straßen von Kigali: Volkswagen startete im Sommer vergangenen Jahres eine lokale Produktion und ein Car-Sharing-Angebot in Ruanda.

nur in Afrika führend bei Digitalisierung und der Erzeugung von Energie aus erneuerbaren Energien.

Ein anderer Aspekt, der für unser stärkeres Afrika-Engagement spricht: die Bevölkerungsentwicklung. Nigeria etwa hat heute schon 220 Millionen Einwohner und damit knapp viermal so viele wie Südafrika mit unserem Werk Uitenhage. Und Äthiopien, wo wir ebenfalls Fahrzeuge montieren wollen, hat 120 Millionen Einwohner und damit knapp 50 Prozent mehr als Deutschland zum Beispiel.

Außerdem sollen sich die Rahmenbedingungen ändern: Wenn es klappt, was viele moderne, engagierte afrikanische Staatschefs planen, entsteht in Afrika eine Freihandelszone wie die Europäische Union. Diese umfasst

dann fast 50 Staaten. Und dann haben wir einen Markt ohne Schranken mit mehr als einer Milliarde Menschen, der bis 2050 auf 2,5 Milliarden Menschen wachsen wird.

... die bisherige Arbeit in Afrika: Wir schaffen Grundlagen. Wenn es in Afrika richtig losgeht, wollen wir sofort starten können – wie in China vor 30 Jahren. Außerdem beschäftigten wir uns mit der Frage: Was muss getan werden, um einen Absatzmarkt für unsere Produkte zu schaffen? Auch dieses Vorgehen ist anders: Bisher haben wir als Unternehmen meist geschaut, wo es einen Markt gibt, und sind dort eingetreten. Nun versuchen wir einen Markt zu schaffen: In Ruanda etwa setzen wir

Von 1951 bis heute: So entwic

In seiner Strategie „Transform 2025+“ stärkt Volkswagen die Regionen und konzentriert sich auf neue, aufstrebende Märkte. Die Sub-Sahara-Region spielt dabei eine zunehmend wichtige Rolle. Obwohl der afrikanische Automarkt derzeit relativ klein ist, könnte sich die Region zu einem Wachstumsmarkt entwickeln. Die Marke Volkswagen hat deshalb ihr Engagement in der jüngeren Vergangenheit deutlich ausgebaut.

August 1951, Südafrika: Das Werk Uitenhage ist das erste von Volkswagen außerhalb Deutschlands. Heute bauen dort rund 4.000 Mitarbeiter etwa 160.000 Polo und Polo Vivo pro Jahr. In Südafrika ist Volkswagen mit dem Absatz von rund 70.000 Fahrzeugen pro Jahr mit Abstand Marktführer. Dies belegen auch aktuelle Zahlen: Im März dieses Jahres verkaufte das Unternehmen am Kap 6.754 Fahrzeuge – das bedeutet einen Marktanteil von 20,5 Prozent! Ein hohes Ansehen im Land genießt Volkswagen, weil sich das Unternehmen in mehr als 100 Hilfsprojekten sozial engagiert.



Fahrzeugausstellung im Werk: Thomas Schäfer am legendären Beetle made in Südafrika, Baujahr 1951.

Dezember 2016, Kenia: Die Produktion einer Fahrzeugkomponente nahe der Hauptstadt Nairobi ist ein Meilenstein. Langfristig können in Kenia bis zu 5.000 Fahrzeuge jährlich gefertigt werden. Volkswagen Kenia – das hat Tradition: In den 1960er Jahren wurde der erste Volkswagen dort de



Plan für die Region Afrika

Eröffnung neuer Mitarbeiter in Ghana, Nigeria, Ruanda, Äthiopien und Kenia



Voller Stolz: Die Beschäftigten in Südafrika bauen den Polo und den Polo Vivo.



auf Ride-Hailing, eine Art Mitfahrdienst, und Car-Sharing mit 600 bis 800 Autos in der Hauptstadt Kigali. Diese Fahrzeuge müssen irgendwann erneuert werden, und vielleicht wird die Flotte auch größer. Vorproduzierte Autos bauen wir in Ruanda mit etwa 30 Beschäftigten zusammen. Zusätzlich brauchen wir 1.000 Fahrer – und haben so weitere Arbeitsplätze geschaffen.

... in Afrika bevorzugte Modelle:

Der afrikanische Markt ist ein Benziner-Markt. Ansonsten ist er uneinheitlich – es gibt nicht das Auto für Afrika. Gefragt sind Pick-ups, große und mittelgroße SUV und auch



Sozial engagiert: Das Blue-Bike-Hilfsprojekt ist eines von rund hundert, die Volkswagen in Südafrika fördert. Mit den Rädern kommen die Kinder und Jugendlichen schneller und sicherer zur Schule als zu Fuß.



Blick aufs Werk: In Uitenhage arbeiten rund 4.000 Beschäftigte.

kleine Limousinen – und alle bieten wir an.

... die Qualifizierung neuer Mitarbeiter:

Alles geht von Südafrika aus: Alle Mitarbeiter des Standorts Uitenhage sind hoch motiviert, damit es uns gelingt, einen regionalen Markt vor der Haustür zu schaffen. Sie alle kennen Afrika und haben Afrika in ihr Herz geschlossen. Und sie sind hervorragend ausgebildet und geben ihr Wissen gern

weiter an die neuen Kollegen in Äthiopien, Ruanda, Kenia, Nigeria und demnächst auch in Ghana.

... die Ziele in Afrika:

Wir von Volkswagen wollen unseren Beitrag dazu leisten,

in Afrika die Mobilität zu demokratisieren und so möglichst viele Menschen mobil zu machen – auch aus Eigeninteresse, das geben wir gern zu. Diese Aufgabe macht mir viel Spaß: Mein Team und ich können unendlich viel gestalten. Dafür braucht es Mut, Energie, Durchhaltevermögen und eine gewisse Liebe zu Afrika und Kenntnisse seiner Geschichte, um die einzelnen Länder und die Bevölkerung verstehen zu können.



Thomas Schäfer (50)

ist seit Anfang 2015 Vorstandsvorsitzender von Volkswagen Südafrika und seit Mitte 2016 auch Chef der Sub-Sahara-Region. 2012 kam der Diplom-Ingenieur von Daimler, wo er unter anderem für die Planung und Betreuung der Werke in Übersee zuständig war, zu Volkswagen. Er übernahm zunächst die Leitung der Auslandsproduktion Konzern. Schäfer ist mit einer Südafrikanerin verheiratet und sagt: „Afrika ist inzwischen mehr meine Heimat als Deutschland.“



Erweitert sich Volkswagen in Afrika

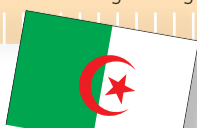
Kenia: Eröffnung der Fertigung in Nairobi mit dem Polo Vivo. Das Werk von Volkswagen fertigt Fahrzeuge für Volkswagen und andere Marken. Schon vor Jahren montierte man Käfer.

Juli 2017, Algerien: Der Volkswagen Konzern und ein lokaler Partner eröffnen unter Federführung von Seat ein Mehrmarken-Joint Venture in Relizane, etwa 280 Kilometer südwestlich von Algier. In dem Montagewerk können die Beschäftigten täglich bis zu 200 Fahrzeuge fertigen.

Juni 2018, Ruanda: Die Marke Volkswagen startet ein integriertes Mobilitätskonzept. Zu diesem gehören eine Fahrzeugfertigung, Mobilitätsdienste und ein Vertriebs- und Servicezentrum. Im Mittelpunkt stehen Car-Sharing- und Ride-Hailing-Angebote, die breiten Bevölkerungsschichten individuelle Mobilität ermöglichen. Darüber hinaus ist die lokale Fertigung von Polo und Passat angelaufen.

August 2018, Ghana und Nigeria: Volkswagen unterzeichnet Absichtserklärungen mit den Regierungen von Ghana und Nigeria. Ziel ist es, in beiden Ländern Montagewerke zu errichten. In Ghana soll darüber hinaus die Entwicklung neuer Mobilitätslösungen untersucht werden.

Februar 2019, Äthiopien: Die Marke Volkswagen unterzeichnet eine Absichtserklärung zur Entwicklung der Autoindustrie in Äthiopien. Dabei geht es um eine Fahrzeugmontage, eine Komponenten-Fertigung, Mobilitätskonzepte (zum Beispiel appbasierte Fahrdienste wie Car-Sharing und Ride-Hailing) und die Gründung eines Ausbildungszentrums.



Nutzfahrzeuge

BLICK ZU VW NUTZFAHRZEUGE

Transporter 6.1 debütiert auf der bauma

Nach der Weltpremiere des Multi-van 6.1 zeigte Volkswagen Nutzfahrzeuge in München erstmals den neuen Transporter 6.1. Der Rahmen für das Debüt des technisch weitreichend neu konzipierten Nutzfahrzeug-Bestsellers: die bauma 2019. Sie gilt als weltweit größte Messe für Baumaschinen und Baugeräte. Der neue Transporter 6.1 debütierte mit einer im Wettbewerbsumfeld einzigartigen Vielfalt der Karosserievarianten: als Kastenwagen und Kombi sowie als Einzel- und Doppelkabine mit Pritsche.

Weit mehr als Modellpflege

Volkswagen Nutzfahrzeuge hat für das tiefgreifende Update der sechsten Transporter-Generation bewusst die neue Zusatzbezeichnung 6.1 gewählt. Denn die realisierten technischen Maßnahmen gehen weit über eine gewöhnliche Modellpflege hinaus. Stellvertretend zeigt das der Wechsel von einer hydraulischen auf eine elektromechanische Servolenkung. Ein derart komplexer Systemtausch findet innerhalb einer Baureihe gewöhnlich nur bei vollständigem Generationswechsel statt.

Mehr Sicherheit durch neue Assistenzsysteme

Durch die elektromechanische Lenkung hielt ein neues Spektrum der Assistenzsysteme und damit ein Plus an Sicherheit und Komfort Einzug in die Baureihe. Zu den neuen Assistenzsystemen gehören der Lane Assist (aktives Spurhaltesystem), der Park Assist (ermöglicht das Parken mit automatischer Lenkung), der Flankenschutz (warnt bei kritischer Annäherung an Hindernisse und Personen), der Ausparkassistent (schützt beim rückwärts Ausparken) und der Trailer Assist (macht das Manövrieren mit Anhänger durch das automatische Lenken zum Kinderspiel).

In Kastenwagen und Kombi serienmäßig an Bord ist auch der neue Seitenwindassistent. Er stabilisiert den Transporter 6.1, falls der Wagen zum Beispiel auf einer Brücke von einer Windböe erfasst wird. Ebenfalls serienmäßig: Multikollisionsbremse und Berganfahrassistent.



Beim Debüt des T6.1 in München: VWN-Vertriebsvorstand Heinz-Jürgen Löw (rechts) und Chefdesigner Albert Kirzinger.



Glückwunsch: Christoph Nieschwietz (Leitung Energie- und CO₂-Management im Konzern, l.) und Mario Blank, Leiter Logistik und Planung der Gläsernen Manufaktur.

Dresden erster klimaneutraler Standort

Jetzt ist es offiziell: Die Gläserne Manufaktur in Dresden ist der erste Standort der Marke Volkswagen, der bilanziell klimaneutral ist. Das bescheinigte Christoph Nieschwietz, Leiter Energie- und CO₂-Management im Konzern, dem Standort: „Die Gläserne Manufaktur erfüllt alle internen Kriterien von Volkswagen. Alle e-Golf aus Dresden werden in der hiesigen Montage CO₂-neutral hergestellt. Pro Jahr werden so 3.600 Tonnen CO₂ eingespart.“

Um dies sichtbar zu machen, wurden vier Schilder in und vor der Manufaktur angebracht. „Wir wollen verstärkt auf die Klimaneutralität der Fertigung in Dresden hinweisen – immerhin haben wir täglich 400 bis 500 Besucher. 2018 waren es insgesamt 135.000“, betont Mario Blank, Logistik- und Planungschef der Manufaktur.

Hintergrund: Die Stromversorgung in der Manufaktur ist durch Volkswagen Naturstrom® CO₂-frei. Zusätzlich werden die CO₂-Emissionen der Wärmeversorgung mit Klimaschutzprojekten zu hundert Prozent ausgeglichen. Generell ist der Ausbau der E-Mobilität ein wichtiger Baustein auf dem Weg zur bilanziellen CO₂-Neutralität. Dekarbonisierung ist dabei das Schlüsselwort in der Nachhaltigkeits-Strategie von Volkswagen. Damit ist der Ausstieg aus fossiler Energie gemeint. In Dresden wird nun ein erster wichtiger Baustein umgesetzt.



Weltweit die Nummer 1 in der Mittelklasse: Emden baut den 30-millionsten Passat.



Eine Million Sharan – Produktionsjubiläum bei Volkswagen Autoeuropa in Portugal. In Palmela ist der millionste Sharan vom Band gelaufen.



Glückliche Mannschaft: Am Standort Pamplona ist jetzt der achtmillionste Polo vom Band gelaufen.



Produktionsjubiläen in Emden, Pamplona und Palmela

Passat, Polo und Sharan: Mannschaften in den Werken stolz auf Stückzahlen

Drei auf einen Streich: Grund zur Freude gab es jetzt an drei Standorten. Insgesamt 39 Millionen produzierte Fahrzeuge verliehen die Hallen in Emden, Palmela und Pamplona.

Der 30-millionste Passat ist im Werk Emden vom Band gelaufen. Über 8 Millionen gebaute Polo freut sich die Mannschaft des Werks in

Pamplona (Spanien). 1 Million Sharan hat das Team im portugiesischen Palmela produziert.

Ob Anlauf eines neuen Modells oder ein Produktionsjubiläum: Für die rund 120.000 Beschäftigten der Produktion weltweit handelt es sich dabei um



Andreas Tostmann, Produktionsvorstand

Ereignisse, die mit Stolz erfüllen – und deshalb auch gemeinsam gefeiert werden. „Ein Produktionsjubiläum ist immer wieder eine Bestätigung, dass die Kunden von unseren Fahrzeugen überzeugt sind und die Qualität unserer Arbeit zu schätzen wissen. Jedes

Jubiläum macht zudem deutlich, was wir als Produktionsmannschaft gemeinsam bereits geleistet haben“, sagt Andreas Tostmann, Produktionsvorstand der Marke Volkswagen.

Volkswagen ist einer der erfolgreichsten Volumenhersteller der Welt. In der Kernmarke des Konzerns sind bereits mehr als 160 Millionen Autos vom Band gelaufen.

Produktion trifft auf IT

Mit der Volkswagen Industrial Cloud, die gemeinsam mit Amazon Web Services (AWS) entsteht, schafft Volkswagen eine Grundlage für die durchgängige Digitalisierung in der Produktion und Logistik. In dieser Cloud sollen alle wichtigen Produktionsdaten zusammenfließen und verwaltet werden. Bereits seit Anfang 2018 arbeiten rund 30 Fachexperten der Digitalisierung aus der Produktion und der IT der Marke Volkswagen in sechs agilen, interdisziplinären Teams zusammen. Ihre Aufgabe: Gemeinsam die digitale und voll vernetzte Fabrikautomation der Zukunft zu gestalten.

„Dafür entwickeln sie Apps und Services, welche auf die Produktionsdaten auf der Volkswagen Industrial Cloud zurückgreifen“, erklärt Sebastian Volk, einer der Verantwortlichen für das Digitale Produktionsmanagement (DPM). Maschinen, Produktionssysteme und Anlagen machen Abläufe in der Fertigung und Logistik hocheffizient. Eine vernetzte Steuerung von Anlagen und Maschinen in Echtzeit schafft nicht nur mehr Transparenz, sondern ermöglicht zusätzlich, das Potenzial der so entstehenden Daten entsprechend zu nutzen.

Mit Lichttechnologie zu weniger Nacharbeit

Einsatz am T-Roc

Ein Mitarbeiterteam aus Montage, Karosseriebau, Produktmanagement und Planung im Werk Palmela hat ein tragbares, berührungsloses Messgerät entwickelt, um die Abstandsmessungen beim neuen T-Roc automatisch vorzunehmen. Mit dem Einsatz der neuen Technologie soll die Nacharbeit am T-Roc um zehn Prozent gesenkt werden.

Grundlage für die Neuentwicklung bildet die sogenannte Lichtoptik-Tri-

angulation. Ein Verfahren, das für die optische Abstandsmessung verwendet wird. Gemessen und miteinander verglichen werden dabei die Abstände zwischen der Heckklappe und dem Rücklicht, die im Karosseriebau und auch in der Montage erhoben werden.

Derzeit werden die erforderlichen Korrekturwerte durch Sichtprüfungen und mechanische Messungen ermittelt. Die Datenaufzeichnung im digitalen Format erfolgt bei Bedarf manuell. Mit dem Messgerät werden



Neues Werkzeug: Mit dem Messgerät werden automatisch und digital Abstände und Einschlüsse auf allen Glasarten gemessen.



Das Team: Gisela Garcia (Produktmanagement und Planung), Hélder Vicente (Montage) und Joaquim Dias (Produktmanagement und Planung) präsentieren das neu entwickelte Gerät.

nun automatisch und digital Abstände und Einschlüsse (Lücken und Spalte) auf allen Glasarten gemessen. Ebenso ist die Messung von Oberflächenteilen aus Kunststoff oder Metall möglich. Auch die Verwaltung beziehungsweise Archivierung vorheriger Messungen erfolgt nun auch automatisch. Das neu entwickelte Gerät wird bei der Analyse der Ausrichtung des T-Roc-Deckels eingesetzt. Die Kosten für dieses Messgerät liegen dabei unter den für die derzeit auf dem Markt

befindlichen Technologien. Dies ist eine Innovation innerhalb des GoodMan-Projekts, das sich für die Entwicklung intelligenter Inspektionswerkzeuge einsetzt und als Teil des internationalen Programms Horizon 2020 registriert und genehmigt ist. Dieses europäische Programm zielt darauf ab, „Null-Fertigungsfehler“-Produktionstechnologien zu entwickeln, die das Auftreten und Ausbreiten von Defekten in einer Logik verhindern.

Josuha Guilavogui: „Ich bin stolz, Wolfsburger zu sein“

360°-Interview mit dem Kapitän des Bundesligisten VfL über Arbeiterstädte, Reisen und Europa

Josuha Guilavogui (28) ist der Kapitän des VfL Wolfsburg. 360° hat mit dem Mittelfeldspieler über den Aufwärtstrend des Fußball-Bundesligisten gesprochen, über Arbeiterstädte, seine schönste Rolle und das ver-einte Europa.

Sie spielen schon fast fünf Jahre beim VfL. Hätten Sie bei Ihrem Wechsel im Sommer 2014 gedacht, so lange in Wolfsburg zu bleiben? Ganz ehrlich: Früher hätte ich nie gedacht, überhaupt einmal in Deutschland zu spielen. Als ich noch bei St.-Étienne war, war die englische Premier League immer eine Liga, in der ich mich aufgrund meiner Spielweise gesehen habe. Dann aber kam der Wechsel zu Atlético Madrid. Nach einem Jahr mit Verletzungen hatte ich die Chance, nach Wolfsburg zu wechseln. Hier haben wir in all den Jahren viele Höhen und Tiefen erlebt. Ich bin stolz, Wolfsburger zu sein, auch meine Familie fühlt sich in der Stadt wohl. Und mit der Geburt meines Sohnes ist auch die nächste Generation Guilavogui ein Wolfsburger.

Gibt es Parallelen zwischen St.-Étienne, Madrid und Wolfsburg? Wolfsburg und St.-Étienne sind beides Städte mit einer Arbeitermentalität – das gefällt mir, damit identifiziere ich mich. Madrid hingegen kann man mit Wolfsburg oder St.-Étienne nur schwer vergleichen. Das ist die spanische Hauptstadt, dort ist viel los. Es ist eine ganz andere Art der Kultur, die dort gelebt wird. Dass man zum Beispiel erst spät zu Abend isst, gefällt mir. Wolfsburg ist ruhiger und eine Stadt mit geringer Kriminalität. Um seine Kinder aufwachsen zu sehen, ist Wolfsburg die perfekte Stadt.

Warum läuft es in dieser Saison beim VfL besser als in der vergangenen und der vorvergangenen? Nach dem 4:1 in Hoffenheim belegte das Team den



Dynamisch: Josuha Guilavogui (rechts) zieht auf und davon.

achten Platz mit Blickrichtung internationaler Wettbewerb. Die Stimmung in der Kabine ist eine andere als in den Jahren zuvor. Spieler wie Jérôme Roussillon, Wout Weghorst oder Daniel Ginczek haben unsere Mannschaft auf und neben dem Platz verbessert. Bruno Labbadia und sein Trainerteam haben uns außerdem optimal auf die Saison vorbereitet: Wir sind spürbar frischer und fitter als in der vergangenen Saison. Und: Jeder einzelne Spieler – egal, ob in der Startelf oder von der Bank kommend – weiß, was auf dem Platz zu tun ist.

Seit Saisonstart sind Sie Mannschaftskapitän. Was bedeutet Ihnen dieses Amt? Es ist eine große Ehre für mich! Und auch meine Freunde und meine Familie sind stolz, dass ich der Kapitän des VfL bin.

Oliver Glasner (45) vom österreichischen Erstligisten Linz folgt in der nächsten Saison auf Bruno Labbadia. Was wissen Sie über den nächsten VfL-Trainer? Ich habe mich mit unserem Torwart Pavao Pervan über den neuen Trainer

unterhalten. Pavao hat mehrere Jahre mit Oliver Glasner zusammengearbeitet. Der Trainer ist bekannt für seine offensive Mentalität, ähnlich wie Adi Hütter von Eintracht Frankfurt. Jetzt hoffe ich aber erst einmal, dass wir die Qualifikation für Europa schaffen. Und wenn wir dann europäisch spielen, können wir die Arbeit von Oliver Glasner zweimal in der Woche sehen.

Sie leben als Franzose in Deutschland. Was sind die Unterschiede zum Leben in Ihrem Heimatland? Mir fehlen die französischen Baguettes und Croissants (lacht). In Frankreich ist es außerdem einfacher für mich, meine Freizeit zu gestalten. Wenn ich hier zum Beispiel ins Kino gehe, ist es anspruchsvoll, den ganzen Film auf Deutsch zu sehen. Das bedeutet aber



In Wolfsburg und beim VfL fühlt er sich wohl: Josuha Guilavogui.



„Es ist ein gutes Gefühl, in der europäischen Gemeinschaft zu leben.“

Josuha Guilavogui

Besuch im Nachwuchsleistungszentrum: Dabei entstand dieses Foto von Guilavogui.

Vor wenigen Wochen sind Sie zum zweiten Mal Papa geworden. Ist die Vater- Ihre Lieblingsrolle? Wenn ich nach Hause komme und meine Tochter und meinen neugeborenen Sohn sehe, ist das für mich das größte Glück. Man sollte es zu schätzen wissen, Eltern sein zu dürfen. Einigen Menschen bleibt dies leider verwehrt. Für mich ist es das Schönste auf der ganzen Welt.

Ende Mai ist Europawahl. Was bedeutet Ihnen ein vereintes Europa? Ein geeintes Europa ist ein besonderes und wichtiges Thema für mich. Es ist ein gutes Gefühl, in der europäischen Gemeinschaft zu leben. Durch diese Gemeinschaft wird uns beispielsweise das Reisen in andere Länder leicht gemacht. Wie immer gibt es Menschen, die dazu eine andere Meinung haben. Ich denke, dass wir in der heutigen Welt aufeinander achten sollten und uns bei Problemen gegenseitig helfen müssen.

Restprogramm des VfL Wolfsburg
Samstag, 11. Mai, 15.30 Uhr: VfB Stuttgart – VfL Wolfsburg
Samstag, 18. Mai, 15.30 Uhr: VfL Wolfsburg – FC Augsburg
 Karten unter www.vfl-wolfsburg.de

JOSUHA GUILAVOGUI (28)

spielt seit Sommer 2014 für den Fußball-Bundesligisten VfL und ist damit aktuell einer der dienstältesten Wolfsburger Profis. Seit Beginn dieser Saison ist er Mannschaftsführer. Der

Mittelfeldakteur wechselte von Atlético Madrid nach Wolfsburg. Zuvor war er in seiner französischen Heimat vor allem für AS Saint-Étienne aktiv gewesen. Guilavogui ist verheiratet und Vater zweier Kinder.



PARTNER DFB-POKAL

Finalkarten zu gewinnen!

Fußball-Fans, aufgepasst! Sportkommunikation und Interne Kommunikation verlosen 10 x 2 Sitzplatzkarten für das DFB-Pokalfinale zwischen Bayern München und RB Leipzig am Samstag, 25. Mai. Anpfiff ist um 20 Uhr im Berliner Olympiastadion. Hintergrund der Verlosung: Volkswagen ist Partner des DFB-Pokals.

Rekordsieger gegen Rookie – unter diesem Vorzeichen steht die Partie zwischen dem 18-maligen Pokalsieger

aus München und den Leipziguern, die zum ersten Mal in ihrer jungen Vereinsgeschichte das Endspiel erreicht haben. Wer Tickets für das Finale in Berlin gewinnen möchte, schreibt bis Donnerstag, 16. Mai, 14 Uhr eine Mail an sportkommunikation@volkswagen.de und gibt außer seinem Namen und seiner Stammmummer eine Telefonnummer an, unter der er gut zu erreichen ist.

Sportkommunikation und Interne Kommunikation wünschen viel Glück!



Verdienter Erfolg: Der VfL Wolfsburg bejubelt den fünften Pokalsieg in Folge.

Rekordtitelträger: VfL feiert

Wolfsburger Bundesliga-Fußballerinnen gewinnen Pokalfinale gegen Freiburg 1:0

Der VfL Wolfsburg hat zum fünften Mal hintereinander den DFB-Pokal der Frauen gewonnen: Nach dem verdienten 1:0-Sieg gegen den SC Freiburg ist die Mannschaft von Trainer Stephan Lerch sogar neuer

Rekordtitelträger. Den entscheidenden Treffer vor 17.000 Zuschauern in Köln erzielte Stürmerin Ewa Pajor auf Vorschlag von Torjägerin Pernille Harder.

„Es macht mich stolz, dass wir den Pokal zum fünften Mal in Folge

gewonnen haben“, sagt Harder. Und Mitspielerin Alexandra Popp betont: „Das Spiel war sehr kräftezehrend. Ich bin glücklich, dass wir den Pokal wieder mitnehmen konnten. Die Mannschaft hat sich den Sieg verdient.“

Besuch aus Schwedens Königshaus: Carl Philip in Wolfsburg

Der Prinz testet die neue Generation von E-Fahrzeugen

Prinz Carl Philip von Schweden hat sich in Wolfsburg über die Elektromobilitäts-Strategie von Volkswagen informiert. Außerdem testete er die neue Generation von E-Fahrzeugen des Konzerns, darunter Fahrzeuge aus der ID. Familie. Schweden ist einer der größten Märkte für E-Fahrzeuge in Europa.

Andreas Renschler, Chef von Traton und Mitglied des Konzernvorstands: „Schweden ist Vorbild

beim Thema Klimaschutz. Schon heute kommt mehr als die Hälfte des erzeugten Stroms aus erneuerbaren Energien. Das ist eine wesentliche Voraussetzung, um Elektromobilität sowohl für Pkw als auch für Lkw und Busse nachhaltig zu machen.“ Renschler weiter: „Wir haben in

Schweden eine Reihe innovativer Projekte rund um Elektromobilität und testen in Kürze mit Scania selbstfahrende E-Busse im öffentlichen Nahverkehr.“

Im Smart Production Lab der IT-City in Wolfsburg begleitete Carl Philip 34 schwedische Start-up-Unternehmer, die auch die Hannover Messe besuchten. Die Start-ups nahmen bei Volkswagen an einem Innovationstag teil. Ziel: Die schwedisch-deutsche Zusammenarbeit zu intensivieren mit Blick auf innovative Fertigungstechnologien und Industrie 4.0.



Spannend: Jan Wipke (rechts), Leiter des Smart Production Lab der IT-City, zeigt Prinz Carl Philip von Schweden (links) die Technik eines fahrerlosen Transportfahrzeugs.

Eintrag ins Volkswagen Gästebuch: Prinz Carl Philip von Schweden (links) mit Andreas Renschler, Chef von Traton und Mitglied des Konzernvorstands.



Hatten viel Spaß an den Rennsimulatoren: Maximilian Arnold (von links), Yannick Gerhardt, Renato Steffen und Phillip Menzel. Anschließend stellten sich alle auf dem Siegereck zum Erinnerungsfoto auf.

VfL-Profis testen neue Rennsimulatoren

Maximilian Arnold und Co. in der Autostadt

Sportlenkrod statt Fußballschuhe: So lautete das Motto für vier Spieler des Fußball-Bundesligisten VfL Wolfsburg auf der neuen virtuellen Rennstrecke („SIM Mobility“) der Autostadt in Wolfsburg. Die Mittelfeldakteure Maximilian Arnold, Renato Steffen und Yannick Gerhardt sowie Torhüter Phillip Menzel testeten in den neuen Rennsimulatoren ihre Fahrkünste und traten auch gleich gegeneinander

an – Adrenalinschub inklusive! Das Ergebnis: Arnold setzte sich gegen seine Teamkollegen durch. Der erfahrene VfL-Profi: „Ich bin durchgeschwitzt und weiß nun, wie sich Profi-Rennfahrer fühlen. Es war ein tolles Gefühl!“ Gäste der Autostadt können die „SIM Mobility“ täglich von 11 bis 18 Uhr erleben. Mit einer gültigen Tages- oder Jahreskarte liegt der Preis für eine 20-minütige Simulatorenfahrt bei 12 Euro.

RÜCKSPIEGEL – ein Blick in die Geschichtsbücher von Volkswagen



Cabrio auf Basis des Käfers: Der Hebmüller genießt Kultstatus in Oldtimerkreisen.

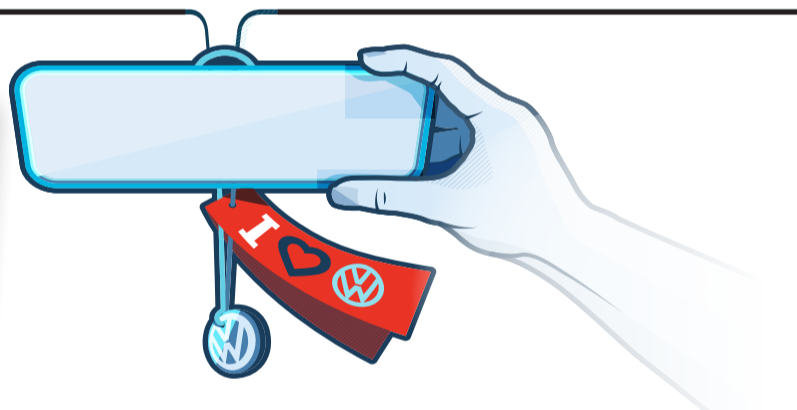
Vor 70 Jahren: Elegant, elegant – das Hebmüller-Cabrio

Eines der elegantesten Fahrzeuge der Marke Volkswagen feiert seinen 70. Geburtstag – das zweisitzige Käfer Cabrio Typ 14, gebaut von den Karosseriewerken Joseph Hebmüller und Söhne in Wülfrath in Nordrhein-Westfalen.

1948 entwickeln Karmann in Osnabrück und der Wülfrather Karosseriebauer Hebmüller Cabrios auf Basis der Limousine des VW Käfer. Während Karmann eine viersitzige Version entwirft, kreiert Hebmüller eine sportlich-elegante mit lang gezogenem Heck und einer Notsitzbank. Volkswagen Generaldirektor Heinrich Nordhoff gefallen beide Entwürfe gut – und so erteilt er Aufträge zum

Bau von 1.000 Exemplaren bei Karmann und 2.000 bei Hebmüller.

Im April 1949 beginnt die Serienfertigung bei Hebmüller. Doch bereits nach wenigen Monaten, im Juli 1949, vernichtet ein Großbrand nahezu die gesamten Produktionsanlagen in Wülfrath. Von diesem schweren wirtschaftlichen Schaden erholt sich das Unternehmen nicht mehr. Zwar entstehen nach dem Brand wieder Cabrios, aber 1952 muss Hebmüller wegen finanzieller Schwierigkeiten schließen. Deshalb entstehen nur 696 Exemplare dieses vorzugsweise in der Farbkombination Schwarz-Rot lackierten Wagens – die letzten zwölf davon bei Karmann in Osnabrück.



Vor 45 Jahren: Der Golf kommt

Als Nachfolger des Käfer hat der Golf 1974 keinen leichten Start. Ein neues Design und ein wassergekühlter Frontantrieb bedeuten eine komplette Abkehr vom Konzept des Vorgängers. Umso wichtiger ist während der Modelleinführung die Kommunikationsarbeit: Am 30. April des Jahres 1974 stellt die Presseabteilung den Journalisten die ersten Bilder und Informationen zum Golf zur Verfügung. Und schon wenige Tage

später, am 20. Mai, zeigt sie Medienvertretern das Fahrzeug in München. Während der Vorstellung präsentieren die Volkswagen Mitarbeiter den Golf als „Fortschrittswagen“. Die hohen Erwartungen an die neue Baureihe erfüllen sich: Mit mehr als 35 Millionen Einheiten ist der inzwischen in sieben Generationen gebaute Golf eines der erfolgreichsten Modelle der Autogeschichte.



Neues Design, wassergekühlter Frontantrieb: der Golf im Jahr 1974.



Absatzflaute: Volkswagen reduzierte vor rund 44 Jahren die Zahl der Angestellten – einvernehmlich und sozialverträglich.

Vor 44 Jahren: Ölkrise bringt Volkswagen in Bedrängnis

Mitte der 1970er Jahre befindet sich die Volkswagenwerk AG in einer schwierigen Phase. Die weltweite Ölkrise führt zu einer Flaute im Autogeschäft, die auch bei Volkswagen stark zu spüren ist. In der Vorstandssitzung vom 22. April 1975 werden Pläne zur Reduzierung der Angestellten-Belegschaft beschlossen.

Nach anfänglichen Konflikten zwischen Gesamtbetriebsrat und Unternehmensleitung erfolgt der Personalabbau einvernehmlich und sozialverträglich. Doch mit der neuen Generation der wassergekühlten Modelle Passat und Golf gelingt Volkswagen die Fahrt aus der Krise: 1976 steigert das Unternehmen den Absatz wieder um gut 15 Prozent. Einer der Gründe: die Baukastenkonzeption des neuen Fertigungskonzeptes.

„Das ist einfach nur gigantisch“

Skisprungweltmeister und Olympiasieger im Viererbob: Erfolgreiche Wintersportler besuchen das Zwickauer Fahrzeugwerk

Was macht ein Doppelweltmeister und Olympiasieger im Viererbob vor der 12 Meter hohen Großteilstufenpresse im Zwickauer Fahrzeugwerk? Er staunt! „Das ist einfach nur gigantisch“, sagt Candy Bauer. „Wie man ein Auto baut, kann man sich ja vielleicht noch grob vorstellen, aber diese Abläufe hautnah zu erleben, ist total beeindruckend“, so der Zschopauer. Bauer ist Hauptfeldwebel der Bundeswehr und als „Anschieber“ im Bob von Francesco Friedrich aktuell einer der erfolgreichsten sächsischen Wintersportler. Gemeinsam mit 21 weiteren Spitzensportlern verschiedener Winterdisziplinen besuchte der 33-Jährige im April das Zwickauer Volkswagen Werk. Die prominenten Besucher sind allesamt in der Sportfördergruppe der Bundeswehr in Frankenberg organisiert. In der Wettiner Kaserne werden sie bei der Organisation von Training, Wettkämpfen und Lehrgängen unterstützt. Teil der Saisonvorbereitung war auch der Besuch im größten sächsischen Industrieunternehmen. Und man

merkte jedem einzelnen Teilnehmer an, dass der Ausflug in die Produktionshallen keinen lästigen PR-Termin darstellte. Sympathisch, offen und interessiert nahmen die jungen Sportlerinnen und Sportler die Informationen und Eindrücke auf. Gespannt folgten sie dem Planungschef Lars Thielemann, als dieser allgemeine Infos zu Volkswagen Sachsen erläuterte.

Rundgang durch Fertigung wird zum Erlebnis

Der anschließende Rundgang durch Presswerk, Karosseriebau und Fahrzeugendmontage war für die sportlichen Gäste wie viele Kolleginnen und Kollegen ein Erlebnis. So nahm Fertigungsleiter Dirk Greifeld, der die Werktour begleitete, den nordischen Kombiniierer Eric Frenzel gleich mal mit in ein laufendes Teamgespräch in der Montage. Der Doppelolympiasieger und mehrfache Weltmeister und Weltcupgewinner hatte keinerlei Berührungängste und war sofort

Teil der Runde. Der 31-Jährige schwätzte ausgelassen mit dem Team und versuchte sich kurze Zeit später selbst als Autobauer. Unter aktiver Mithilfe montierte Frenzel den Luftausströmer. „Stellst dich ganz gut an, kannst gleich hier anfangen“, meinte Frank Zech aus der Meisterschaft 2 unter dem Schmunzeln seiner Kollegen. Der Top-Skispringer Richard Freitag eiferte seinem Kumpel ein paar Takte später nach und versuchte sich als Assistent von Jörg Steinkopf an der Türenmontage. Die gesamte



Bernd Nobis lässt Langläuferin Katharina Henning, selbst Fahrerin eines Golf Variant, in einem neuem Modell Probe sitzen.



Skispringer Richard Freitag unterstützt bei der Türmontage.

Sportgruppe staunte, wie der frisch gebackene Mannschafts-Weltmeister mit dem Manipulator kämpfte. Der Chemnitzer Eisschnellläufer Nico Ihle schaute skeptisch zu: „Jetzt wird das ein Freitagsauto.“ Es gab bei der knapp dreistündigen Stippvisite im Werk noch viele kleine Geschichten und Episoden, die Athleten und Belegschaft gleichermaßen zusammenführten. Der ehemalige erfolgreiche Skilangläufer und jetzige Trainer René Sommerfeldt fasste den Besuch für seine Bundeswehr-Sportler treffend zusammen: „Es war extrem spannend und sehr eindrucksvoll und erfüllt uns Sachsen mit Stolz und Selbstbewusstsein.“



Sächsische Spitzensportler verschiedener Winterdisziplinen besuchten das Zwickauer Volkswagen Werk.



Sven Zech unterstützt Eric Frenzel bei der Montage des Luftausströmers, im Hintergrund Fertigungsleiter Dirk Greifeld.



Die Bauarbeiten für die Fahrradbrücke sind in vollem Gange.

Radweg ins Werk

Am Verkehrsknotenpunkt Mosel entsteht eine neue Fahrradbrücke

Der Ausbau des großen Verkehrsknoten Mosel ist weitgehend abgeschlossen und die Zufahrt zum Fahrzeugwerk und zu den Parkplätzen am Tor West über die neuen Auf- und Abfahrtsrampen gegeben. Und dennoch drehen sich dort, wo bisher die alte Zufahrtbrücke zum Werk gestanden hat, die Kräne erneut. Auf einer Gesamtlänge von rund 90 Meter entsteht derzeit eine neue Fußgänger-/Radwegbrücke mit rund 3,5 Meter

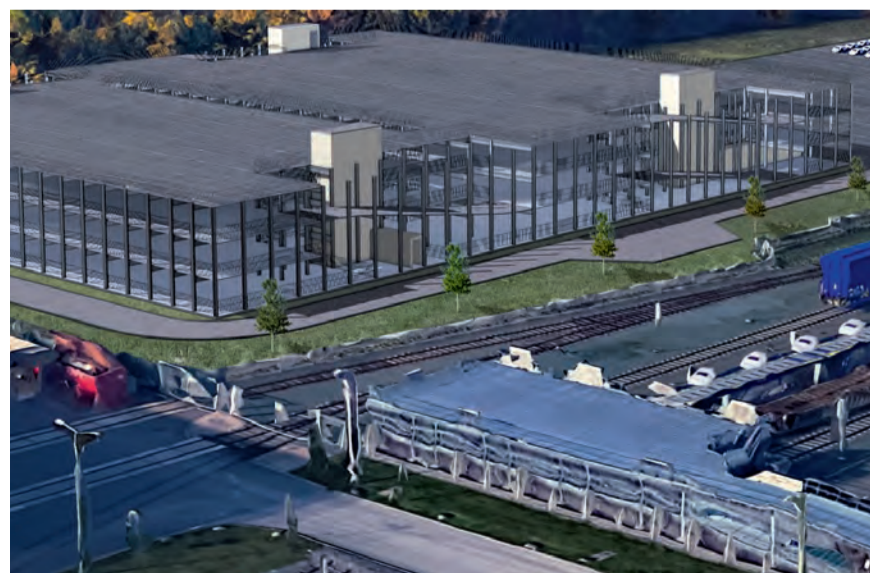
Breite. Die Gründung erfolgt wegen der ungünstigen Baugrundsituation auf Stahlbetonfundamentplatten, die durch 20 Meter lange Großbohrpfähle getragen werden. Der Brückenüberbau wird in Verbundbauweise hergestellt und als ein Teil auf die Träger aufgesetzt. Die Fertigstellung des Bauwerkes ist für den Dezember 2019 geplant. Ein weiterführender Ausbau der Radwege in Richtung Glauchau und Zwickau ist in Planung.

Neue Parkpalette

950 Stellplätze für Neufahrzeuge entstehen

Das Bauvorhaben Neubau Parkpalette für Neufahrzeuge am Platz 6 ist in vollem Gange. Aktuell finden die vorbereitenden Maßnahmen zur Baufeldfreimachung und die medientechnische Erschließung des Baufeldes statt. Dazu werden in den nächsten Monaten unter anderem ca. 18.000 Quadratmeter Baugrundstabilisierung durchgeführt, ca. 800 Meter Entwässerungskanal, Strom-, Daten- und Schutzrohre sowie Wasserleitungen verlegt und

ca. 3.750 Quadratmeter Straßen, Wege und Plätze hergestellt. Das Bauwerk wird eine Höhe von 11,60 Meter erreichen. Auf vier Ebenen werden 950 Stellplätze zur Verfügung stehen. Die Parkpalette ist notwendig, um Abstellflächen, die im Zuge von weiteren Baumaßnahmen entfallen, ausgleichend zu schaffen. So wird beispielsweise auf dem bisherigen Abstellplatz für Neufahrzeuge im Südbereich des Fahrzeugwerks eine neue Logistikhalle entstehen.



Grafische Darstellung: So wird die Parkpalette aussehen.



Technischer Projektleiter Dietmar Neels

Auftrag für neue Presse erteilt

Ein wichtiger Bestandteil des Transformationsprozesses zum MEB-Standort ist die Entscheidung für die Investitionen für eine neue Pressenlinie. Künftig werden somit alle relevanten Bauteile für den ID. am Standort Zwickau gefertigt. Hierfür wird zunächst am Presswerk ein Anbau realisiert. Baustart ist im Juni 2019. Die Installation der servomechanischen Großteilstufenpresse folgt dann ab dem 2. Quartal 2020. Um dieses Großprojekt zu sichern, verstärkt seit März dieses Jahres Dietmar Neels das Presswerkteam. Er verantwortet künftig die technische Projektleitung und operative Steuerung des Aufbaus der neuen Presse. Vorher war er Leiter Press Center bei FAW-Volkswagen Automotive Co. Ltd. China, Changchun.

WIR LEBEN KULTUR

Gemeinsam, mutig, kundennah, effizient, aufrichtig und achtsam: Der Kulturwandel bei Volkswagen ist in vollem Gange und spiegelt sich auch in unseren Unternehmenswerten wider. Damit die Umsetzung gelingt, sind alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gefragt. Bei Volkswagen Sachsen wurden deswegen mehrere Kulturformate gestartet, um allen die Chance zu geben, einen Beitrag zum Kulturwandel leisten zu können.



KulturFRÜHSTÜCK

Offene Gespräche, ehrliche Meinungen und die Möglichkeit des direkten Meinungsaustausches in einer lockeren, vertrauensvollen Atmosphäre: Die Idee hinter dem gemeinsamen Frühstück ist einfach, aber extrem wertvoll. Die Geschäftsführung lädt deswegen gemeinsam mit dem Betriebsrat in regelmäßigen Abständen zu Kaffee und Brötchen ein. Im Laufe des Jahres wird das Frühstück an allen drei Standorten der Volkswagen Sachsen GmbH stattfinden. Die Termine sind so gewählt, dass alle Schichten die Chance zur Teilnahme bekommen. Neben der Geschäftsführung nutzen auch immer mehr Führungskräfte die Chance und laden ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein.



KulturECHO

Ende Januar machte die KulTour Halt bei Volkswagen Sachsen – gemeinsam mit Konzernvorstand Gunnar Kilian und dem Vorsitzenden des Konzernbetriebsrats Bernd Osterloh diskutierten die 155 Teilnehmer unsere Unternehmenskultur. Danach stand fest: Dieses tolle Veranstaltungsformat schreitet nach Wiederholungen. Mit dem KulturECHO, das in Zwickau, Chemnitz und Dresden stattfinden wird, knüpft Volkswagen Sachsen gleich mehrmals in diesem Jahr an das Format an. Die Podiumsdiskussion mit Geschäftsführung und Betriebsrat wird jeweils zwei Stunden dauern.



ManagementFOCUS

Gegenseitiger Austausch, Netzwerke und aktuelle Informationen sind für Führungskräfte ein wertvolles Gut. Alle sechs bis acht Wochen findet deswegen künftig der Management-FOCUS statt. Neben Management sind auch der Gesamtbetriebsrat und die Leiter im Tarif eingeladen.



MeisterFOCUS

Im Rahmen des Meistertags informiert künftig mindestens ein Geschäftsführer über aktuelle Themen und steht für einen offenen Dialog zur Verfügung. Wichtig ist hierbei, Ansprechpartner zu sein und die Möglichkeit zu bieten, Fragen direkt an die Unternehmensleitung stellen zu können.

KULTURKALENDER:

Um Ihnen eine Übersicht über die Formate zu geben, haben wir für Sie einen Kulturkalender erstellt. Diesen finden Sie im Volkswagen Portal/ Aktuelles und in der Mitarbeiterapp.

Doppelt konzentriert

Führungstandems unterstützen Transformationsprozess

Seit Jahresbeginn sind in unterschiedlichen Bereichen im Werk Zwickau und auf verschiedenen Arbeitsebenen sogenannte Führungstandems unterwegs. Aber warum eigentlich? Reicht nicht ein Leiter? Diesen Fragen sind wir bei einem Treffen mit dem Führungstandem im Bereich der Fahrzeugfertigung – Dirk Greifeld, Fertigungsleiter MQB, und Robert Vogrinc, Fertigungsleiter MEB – nachgegangen.

Der Bedarf für eine gedoppelte Fertigungsleitung entstand, als mit dem Beginn der Vorserienfertigung des ID, eine neue Stufe im Transformationsprozess von der Produktion von Fahrzeugen mit herkömmlichem Antrieb auf Elektroautos gezündet wurde.

Konzentration auf anstehende Aufgaben steht im Mittelpunkt

Denn damit stieg die Zahl der Schnittstellen, an denen sich „Alt“ und „Neu“ begegnen. Vogrinc macht das am Beispiel der Instandhaltung deutlich: „Eine 100-prozentige Trennung von Instandhaltung MQB und Instandhaltung MEB würde weder praktikabel noch sinnvoll sein.“ Eine Ressourcenteilung hingegen erleichtert die Transformation. Gleichzeitig muss sich jeder Bereich – MQB und MEB – auf seine anstehenden Aufgaben konzentrieren. Und diese könnten unterschiedlicher nicht sein, wie Vogrinc erklärt: „Während beim MQB das Volumen im Vordergrund steht, geht es beim MEB darum, herauszufinden, was wie gebaut werden kann, damit es dann



Als Führungstandem können sich Dirk Greifeld (links, Fertigungsleiter MQB) und Robert Vogrinc (Fertigungsleiter MEB) voll und ganz auf ihre Aufgaben konzentrieren.

später auch serientauglich ist. Beides benötigt die volle Konzentration. Es hat entscheidende Vorteile, wenn einer das Volumengeschäft leiten und der andere ein technisch vollkommen neues Produkt zur Serienreife führen kann.“

Aber verstärkt die Aufgabenteilung in den Leitungsebenen nicht

das Gefühl der Mannschaft, in zwei „Lager“ von traditioneller und zukünftiger Fertigung geteilt zu sein? „Auf keinen Fall“, sagt MQB-Fertigungsleiter Greifeld. „Im Gegenteil: Die Führungstandems signalisieren der Mannschaft, dass jede Aufgabe in allen Managementebenen sehr ernst genommen wird.“ Für den MQB-Bereich

reich heißt das laut Greifeld konkret, „die Konzentration auch weiterhin hochzuhalten, die Fahrzeuge mit der gleichen Präzision wie bisher zu fertigen und mit einer störungsfreien Produktion der auf dieser Plattform fußenden Autos die finanziellen Rahmenbedingungen für die Transformation zur ID-Familie zu schaffen.“

Eine ganz andere Welt

Trainingscenter E-Mobilität überzeugt mit innovativem Konzept

Seit der Eröffnung am 4. März haben bereits mehr als 350 Mitarbeiter eine Schulung im Trainingscenter E-Mobilität im Fahrzeugwerk Zwickau durchlaufen, weitere 1.500 sollen allein in diesem Jahr noch kommen.

In insgesamt neun Modulen werden spielerisch und mittels moderner Trainingsstände wesentliche Grundlagen zur E-Mobilität vermittelt. Die Teilnehmer zeigten sich allesamt hellauf begeistert vom neuartigen Qualifizierungskonzept.

Im „E-Motion-Room“ des Trainingscenters erarbeiten sich die Mitarbeiter zunächst elektrotechnische Grundlagen im Zusammen-

hang mit der Geschichte des ersten Elektromotors. Anschließend setzen sie sich mit der bewegten Geschichte des Standortes und der steten Transformation auseinander. Den Abschluss des ersten Moduls bilden Aufgaben zur Batteriekapazität, der Werkbelegung und der MEB-Plattform.

Die zentralen Hochvolt-Baugrup-

pen der MEB-Modelle werden in einem interaktiven VR-Training erläutert. Eine Energie-Erlebnis-Station verdeutlicht eindrucksvoll die Zusammenhänge von elektrischer Leistung und mechanischer Arbeit. Mithilfe der geführten Lehrunterlage auf einem Tablet skizzieren die Teilnehmer das Zusammenwirken der Hochvolt-Bauteile im Fahrzeug. Weitere Trainingstische thematisieren das richtige Stecken von Hochvolt-Steckern oder den Aufbau sowie typische

Fehlerbilder der Leitungen und Anschlüsse. Im virtuellen Montage-Training können die Trainierenden bereits heute die Montagerihenfolge einschließlich aller Prozess- und Qualitätshinweise kennenlernen.

Verkürzte Variante für alle Mitarbeiter buchbar

Den Abschluss bildet ein emotionaler Film, der die anstehenden Veränderungen des Fahrzeugwerks zusammenfasst und einen Ausblick gibt, wie die MEB-Modelle die Mobilität von morgen prägen werden.

Das mit dem Education Award 2018 der Volkswagen AG ausgezeichnete Trainingskonzept können nicht nur Mitarbeiter der Montage erleben. Für alle anderen steht eine auf ca. zwei Stunden verkürzte Variante zur Verfügung. Die Vorgesetzten können die Teilnahme für ihre Mitarbeiter buchen.

„Ich wusste zunächst nicht, was mich erwartet. Jetzt bin ich auf jeden Fall positiv überrascht und begeistert.“

Ina Rickert, Qualitätssicherung Fertigung



Im Trainingscenter lernen die Mitarbeiter die Grundlagen der E-Mobilität.

„Beindruckend! Man betritt plötzlich eine ganz andere Welt. So eine Schulung habe ich bisher noch nicht erlebt.“

Ramy Gedari, Fahrzeugendmontage

Kinderferienbetreuung in Chemnitz

Osterferien werden im Motorenwerk zum Erlebnis

Auf zehn Kinder im Alter von sechs bis zwölf Jahren warteten vielfältige Aktionen im und um das Volkswagen Gelände. Vom Kennenlernen und einer Schatzsuche am Dienstag bis hin zum gemeinsamen Abschluss mit den Eltern lagen viele spannende Momente, ein Großteil des Programms wurde dabei vom Betriebsrat organisiert. Am Mittwoch lernten die Kinder bei einem Rundgang verschiedene Bereiche des Motorenwerks kennen und konnten auf spielerische Art selbst aktiv werden. Möglichkeit dazu bot sich zum Beispiel bei kleinen Mitmachaktionen und beim „Werksbingo“. Ein Höhepunkt des Tages war ein Feuerwehreinsatz mit der Werksicherheit. Am Donnerstag drehte sich dann alles um die Biene. Dafür bekamen die Kinder Besuch von dem Imker, der die Bienenkästen im Werk betreibt und eine Schauwabe mitbrachte. Danach wurde Honig verkostet und die Kinder haben Bienenwachskerzen gebastelt. Zum Abschluss gab es am Freitag eine gemeinsame Veranstaltung mit allen Eltern, Betreuern und Helfern. Unterstützt wurden die Mitarbeiter von zwei Sozialpädagoginnen vom Regenbogenbus e.V. aus Chemnitz.



Andreas Lüttich erklärt, wie man den Zylinderkopf mit einer Messuhr prüft.

Dank an die Chemnitzer Belegschaft

Die Bewohner des Kinder- und Jugendheims Burgstädt hatten Mitarbeiter des Motorenwerks Chemnitz am 4. April zu einem Dankeschön-Kaffee eingeladen. Mit einem kleinen Programm wollten die Jungen und Mädchen der Einrichtung, die zur Kinderarche Sachsen gehört, etwas zurückgeben. Denn: „Es ist schön, dass es noch Menschen gibt, die auch an die denken, denen es nicht so gut geht“, waren sie sich einig. Vorausgegangen war die Weihnachtspäckchenaktion des Motorenwerks. Dazu wurden die Weihnachtsbäume auf dem Werksgelände mit Wunschzetteln von Kindern versehen. Wer sich beteiligen wollte, konnte einen Zettel seiner Wahl an einem der Bäume abnehmen und das Geschenk anschließend kaufen. Insgesamt kamen bei dieser Aktion 150 Präsente zusammen, die an sechs verschiedene soziale Einrichtungen übergeben wurden.



Bewohnerin des Kinder- und Jugendheims Burgstädt mit der Leiterin der Einrichtung, Annett Schreckenbach-Lauenhardt, und Christian Naumann, Betriebsrat im Motorenwerk Chemnitz.

Am Limit – Motoren aus Chemnitz gefragt

Motorenkapazität wird schrittweise erweitert



In Chemnitz sollen bereits in diesem Jahr deutlich mehr Motoren als 2018 gebaut werden.

Im Zukunftspakt wurden für das Motorenwerk Chemnitz perspektivisch mehr als 900.000 Motoren pro Jahr geplant. Nachdem 2018 rund 800.000 gebaut wurden, wird die Kapazität nun schrittweise erweitert.

Werkleiter Uwe Thesling: „Der Zukunftspakt betrachtet Produktivität und Beschäftigung gleichermaßen. Mit der schrittweisen Erhöhung der Ausbringung schaffen wir unsere Performanceziele und geben der Beschäftigung positive Impulse.“ Mit Unterstützung von Kollegen aus Polen, Zwickau und Dresden wollen die Chemnitzer bereits in diesem

Jahr deutlich mehr Motoren bauen als 2018. „Wir investieren dafür nur auf kleiner Flamme und verdienen mit den kompakten TSI-Motoren (3- und 4-Zylinder) das Geld für die Transformation hin zur E-Mobilität.“ Die kapazitive Entwicklung wirkt sich auf die Fabrikfahrweise aus. Dazu wurde in Chemnitz seit April ein neues, alternatives Schichtsystem mit 4 Schichten eingeführt. In der Montage wurde ein 8. Schichtzug aufgebaut. Parallel werden neue Fertigungsverfahren wie die Plasmabeschichtung der Zylinderlaufflächen integriert. Dafür entfallen die bisherigen Graugussbuchsen.

Typführertag im Motorenwerk

Vom 14. bis 16. Mai findet im Motorenwerk Chemnitz der 13. Typführertag iVM (integriertes Ventiltriebsmodul) für die Motorvarianten EA211 und EA288 statt. Bei dem Arbeitstreffen kommen Komponenten-Werke aus der ganzen Welt zusammen, um sich über aktuelle Themen auszutauschen und gemeinsame Maßnahmen und Handlungsschwerpunkte zu definieren.

Entwicklertag mit 50 Teilnehmern

Rund 50 Teilnehmer haben sich am 7. Mai im Motorenwerk in Chemnitz zum Entwicklertag getroffen, der gemeinsam von Qualitätssicherung und Planung durchgeführt wurde. Das Treffen gehört zu den zentralen Bausteinen der Typführung. Im Mittelpunkt standen die aktuelle Feldsituation, Prozessschwerpunkte aus den Werken sowie die Motoren- und Bauteilbewertung. Außerdem wurden unterschiedliche Bearbeitungs- und Technologiethemata, die Schwerpunkte aus den Steuerkreisen und Pilohtallen und Anträge aus den Werkerteams diskutiert. Neben der Leitung der Aggregate Basis-Entwicklung des EA211 waren Führungskräfte der Konzern-Qualität-Komponente, der Fahrzeug-Absicherung Ottomotoren sowie der Qualitätssicherung und Planung der EA211-bauenden Werke anwesend.

Ergonomieprojekt erfolgreich umgesetzt

Schwungradmontage erfolgt jetzt vollautomatisch

An der Montagelinie 4 im Motorenwerk Chemnitz wurde ein wichtiger Fertigungsprozess automatisiert. Das Ergonomieprojekt „Montage Schwungrad“ hatte bei den Mitarbeitern vor Ort Priorität. Die manuelle Handlingsbelastung durch das Bauteilgewicht von ca. 14 Kilogramm sollte verringert werden. Bisherige Montagelösungen haben sich nicht als optimal erwiesen. So wurden in einem fachübergreifenden Workshop unterschiedliche Konzepte bewertet und im Ergebnis eine vollautomatische Montage favorisiert. Bei der jetzt installierten Anlage wurde der gesamte Ablauf angepasst. Bereits die Anlieferung der Palette mit Schwungradern, das Einsortieren und die Entnahme aus den zugewiesenen

Zwischenablagen, die Schraubenzuführung und das Heften des Bauteils am Motor erfolgen automatisch. Die finale Montage übernimmt ein Roboter. Damit ist kein manueller Eingriff in den Prozess mehr notwendig und die ergonomische Belastung für den Menschen entfällt. „Es wurde hier eine gute Lösung gefunden. Die Integration eines automatischen Werkzeugwechslers wird derzeit geplant und wäre im nächsten Schritt eine gute Ergänzung“, betont der Unterabteilungsleiter der Montagelinie 4, Alexander Uhle. Die Umsetzung des Projektes ist damit aber nicht abgeschlossen. Das Modell wird nun zeitversetzt und modifiziert auf alle Motormontagelinien in Chemnitz ausgerollt.



Beatrice Barthel, Teamsprecherin an der Montagelinie 4, an der automatischen Schwungradmontage.

Namen & Nachrichten



Henning Schulzki (41) ist mit Wirkung zum 1. April neuer Leiter für den Bereich Vertrieb und Marketing der Gläsernen Manufaktur in Dresden. Er ist seit knapp elf Jahren im Volkswagen Konzern tätig und hatte mehrere leitende Positionen im Vertrieb inne, unter anderem im chinesischen Joint Venture SAIC in Shanghai (China). Zuletzt arbeitete der studierte Betriebswirt im Vertrieb Europa in Wolfsburg. Schulzki stammt gebürtig aus Aschersleben (Sachsen-Anhalt) und ist verheiratet. In seiner neuen Funktion berichtet er direkt an Standortleiter Lars Dittert.



Martin Teunis ist seit 8. April kommissarischer Leiter der Qualitätssicherung der Gläsernen Manufaktur. Der 53-Jährige ist seit mehr als acht Jahren bei Volkswagen tätig. Stationen waren unter anderem das Strategische Kaufteilmanagement in Wolfsburg und die Leitung der QS-Fertigung im Werk Pune, Indien. Teunis stammt aus Braunschweig, ist verheiratet und hat einen 21-jährigen Sohn.

Frank Herold, bisheriger QS-Leiter, übernimmt die QS-Fertigung im Werk Zwickau.

Das Team der Manufaktur dankt ihm für sein Engagement, vor allem für den erfolgreichen Aufbau der Fahrzeugerprobungsstation.

Für Mitarbeiter: E-Mehrfachsteckdose eingeweiht

Start-up ChargeX installiert erstmals seine intelligente Ladelösung / Weitere Pilotprojekte geplant

Mitte April hat das Start-up ChargeX in der Gläsernen Manufaktur erstmals seine Ladelösung offiziell in Betrieb genommen. Sieben Fahrzeuge können an einen herkömmlichen Ladepunkt gleichzeitig angeschlossen werden. Ein intelligentes Lastmanagement sorgt dafür, dass sie bedarfsgerecht geladen werden.

Katrin Feicke ist begeistert. Seit Juni vergangenen Jahres fährt die Marketing-Mitarbeiterin der Gläsernen Manufaktur in Dresden einen e-Golf¹. Jeden Morgen setzt sie sich gegen 6.45 Uhr in Chemnitz in ihr Auto und kommt eine Stunde später in der Gläsernen Manufaktur in Dresden an. Dort steuert sie in der Tiefgarage die eigens dafür eingerichteten Ladepunkte an und lässt ihr Fahrzeug während der Arbeitszeit aufladen. „Das ist praktisch. Ich gehe arbeiten und kann später mit einem vollgetankten Auto wieder nach Hause fahren“, sagt die 56-Jährige. Ein Gedankengang, den Tobias Wagner 2017 aufnahm. „80 Prozent der Ladevorgänge werden daheim oder am Arbeitsplatz durchgeführt“, so der 25-jährige Gründer von ChargeX.

Algorithmus, der sich merkt, welche Strecken die Autos fahren

Seine Idee: Eine intelligente Ladelösung, die einfach und günstig für mehr E-Infrastruktur sorgt. Im Fokus dabei: Firmen, wie etwa die Gläserne Manufaktur. Ein Ort, der ihm sehr vertraut ist. Im vergangenen Jahr entwi-



Ladelösung von ChargeX: Katrin Feicke ist überzeugt.

ckelte ChargeX seine Idee im Inkubator-Programm zur Testphase weiter.

Als eingefleischte e-Golf-Fahrerin durfte Katrin Feicke jetzt als Erste einen der drei neuen Ladepunkte ausprobieren. Im April hat ChargeX für sein Produkt die CE-Zertifizierung erhalten. Es benötigt nur einen herkömmlichen Ladepunkt, der nach dem Prinzip einer Mehrfachsteckdose erweitert werden kann. Bis zu sieben Autos können so

laden. Nicht parallel, sondern intelligent. „Wir haben einen Algorithmus entwickelt, der sich merkt, welche Strecken die Autos fahren. Mithilfe dieser Informationen werden sie nach dem jeweiligen Bedarf geladen“, erklärt Tobias Wagner.

Katrin Feicke ist überzeugt: „Wenn bei uns im Haus immer mehr Mitarbeiter ein Elektroauto haben, ist das eine gute Sache. Normalerweise müsste

jemand von einem Ladepunkt wegfahren, wenn er mit dem Laden fertig ist. Durch das intelligente System entfällt dies.“ 40 dieser klugen Ladepunkte sollen bei weiteren Dresdner Unternehmen folgen, unterstützt mit mehr als 36.000 Euro aus dem Topf der städtischen Wirtschaftsförderung. Auch am Volkswagen Werk Zwickau ist eine Installation geplant, weitere Standorte sind interessiert.

Spenden für Kinder und Jugendliche

8.500 Euro an sechs Einrichtungen übergeben

Für Chancengleichheit und Gerechtigkeit: In den vergangenen Wochen hat die Gläserne Manufaktur für Volkswagen Sachsen an sechs soziale Einrichtungen insgesamt 8.500 Euro gespendet. Die Auswahl der

Organisationen erfolgte nach zweckgebundenen Projekten. Der Fokus richtete sich dabei auf die Unterstützung von benachteiligten Kindern und Jugendlichen im täglichen Leben. Bedacht wurden unter anderem ein

Verein für chronisch kranke Kinder, die Arbeit an sozialen Brennpunkten eines Mädchen- und Familientreffs und der Bau eines Bolzplatzes am Behindertenheim für Kinder und Jugendliche.



Spendenübergabe an den Mädchen- und Familientreff „LUCY“ vom Verein IN VIA.



Direkt vor Ort: Mitarbeiter vom e-Campus schulen nun auch Feuerwehrleute.

e-Campus schult Feuerwehrleute

Der Future Mobility Campus der Gläsernen Manufaktur erweitert sein Angebot. Nach dem erfolgreichen Start als Schulungszentrum für Schülerinnen und Schüler zu E-Mobilitätsthemen bietet das Team um Ronny Schulz seit März eine Weiterbildung für Feuerwehr-Mitarbeiter an. Momentan als Pilotprojekt, bei guter Nachfrage dauerhaft. Kernthema: Umgang mit E-Fahrzeugen bei einem Unfall. „Mit dem Hochlauf der Elektromobilität sind Fragen verbunden. Im e-Campus wollen wir Antworten geben. Deswegen nehmen wir jetzt verstärkt weitere Zielgruppen in den Fokus“, so Schulz. Zu diesen zählen neben Rettungskräften künftig Händler, da mit der Markteinführung der ID. Familie die Themen Software und Elektronik stärker in den Mittelpunkt rücken werden.



Raoul Schmidt-Lamontain (Baubürgermeister Dresden), Constanze Krampe (teilAuto), Robert Franke (Leiter Wirtschaftsförderung Dresden), Andreas Hemmersbach (Geschäftsführer DVB AG) und Lars Dittert (Standortleiter Gläserne Manufaktur).

MOBIpunkt eröffnet

Umweltgerechte Mobilität vor der Manufaktur

Die Gläserne Manufaktur von Volkswagen, die Landeshauptstadt Dresden und die Dresdner Verkehrsbetriebe haben gemeinsam den zweiten Mobilitätspunkt (MOBIpunkt) eröffnet. Er befindet sich direkt an der Fußgängerbrücke zur Manufaktur. Hier werden die Mobilitätsangebote Straßenbahn, Leihrad und -auto sowie Ladesäulen für E-Autos und erstmals auch E-Bikes an einem Ort gebündelt – schnelles Umsteigen inklusive.

Die Manufaktur hat die Fläche für den neuen MOBIpunkt kostenlos zur Verfügung gestellt und den Bau der E-Bike-Ladestation finanziert. Dort kann nicht nur kostenfrei geladen werden, auch die Ausleihe von Ladekabeln ist am Manufaktur-Counter möglich. „Volkswagen entwickelt sich zum Mobilitätsanbieter. Vor der Manufaktur setzen wir dies nun praktisch um“, sagte Standortleiter Lars Dittert.

Start-ups: Das sind die fünf Neuen!

Experten: Vom Diagnosesystem bis zur Bildverarbeitung

Am 6. Mai sind fünf neue Start-ups in die Manufaktur eingezogen. Die Plätze waren so begehrt wie nie: 114 Junggründer aus 33 Ländern hatten sich auf die fünf Plätze der Class #4 im Future Mobility Incubator von Volkswagen in Dresden beworben.

Und das sind die Neuen: Aviloo entwickelt ein Diagnosesystem für Batterien in Elektrofahrzeugen. Ziel ist es, stabile Wiederverkaufspreise für gebrauchte Elektrofahrzeuge zu erzielen. Kopernikus Automotive will autonomes Fahren in betrieblichen

Prozessen vorantreiben. Naventik beschäftigt sich mit der hochgenauen Satellitennavigation von morgen. Visualix ist ein Experte für Bildverarbeitung, der mit gängigen Smartphones eine zentimetergenaue Kartierung und Lokalisierung im Maßstab 1:1 und damit Indoor-Navigation ermöglicht. home-iX verschafft Unternehmen oder ganzen Branchen die Möglichkeit, sich voll am Smart-X-Markt (Smart Home, Smart Energy, Smart Metering) zu beteiligen und die Vernetzung der einzelnen Systeme untereinander zu verbessern.



Große Freude: 15.000 Euro Startkapital gibt es für jedes Start-up zum Einzug.

¹ e-Golf: Stromverbrauch, kWh/100 km: kombiniert 14,1 mit 17 Zoll-Rädern - 13,2 16 Zoll; CO₂-Emission kombiniert, g/km: 0; Effizienzklasse: A+.