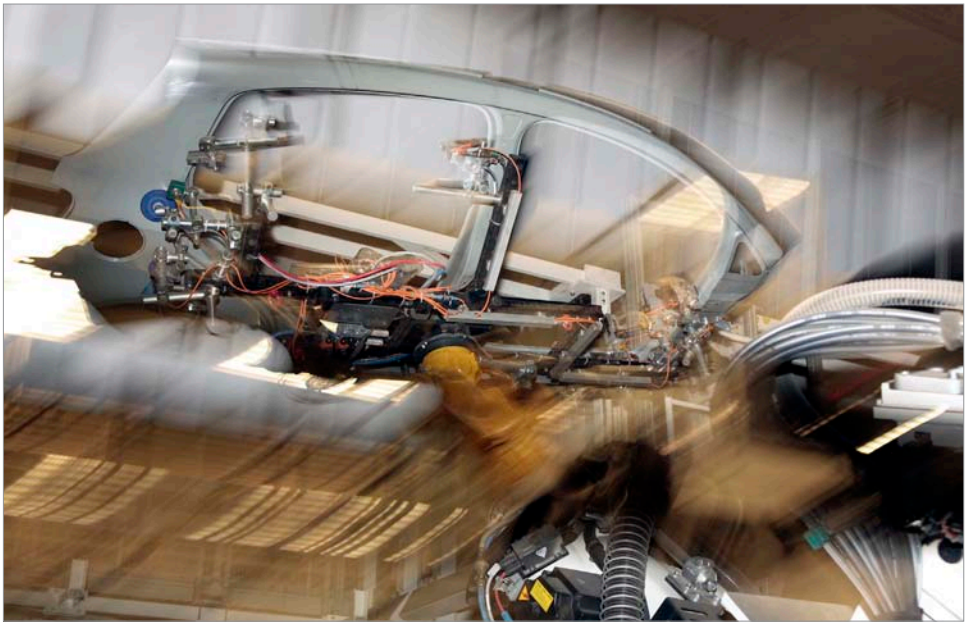
PROJEKTBEISPIEL

Volkswagen Besucherdienstbroschüre „Gästebuch“



Ein Volkswagen entsteht

Die Besucherdienstbroschüre „Gästebuch“ stellt in Text und Bild den Produktionsprozess eines Automobils im Stammwerk Wolfsburg vor. Erzählt und illustriert im Stil einer Reportage führt die Publikation aus der Perspektive einer Gästetour zu den wichtigsten Stationen und Attraktionen des Automobilbaus – vom Abwickeln der Stahlcoils, dem Karosseriebau, der Lackiererei und weiteren Etappen, bis hin zur Auslieferung der fertigen Fahrzeuge. Produktions- und Entwicklungsbereiche die für den Gast nicht einsehbar, für den Zusammenhang aber wichtig sind, z.B. Sicherheit, Umweltschutz, Forschung und Entwicklung u.a., werden in Exkursen dargestellt.

Die Botschaft: Das „Gästebuch“ entwirft ein differenziertes und komplexes Bild von Volkswagen als Mobilitätsdienstleister. Es zeigt eindrücklich die Kompetenz im Automobilbau, das weltweite Logistiknetzwerk, die Mitarbeiter in ihrer Arbeitswelt und die Verantwortung für Gesellschaft, Umwelt und unsere mobile Zukunft.

>

PROJEKTBEISPIEL

Konzeption Inhalt

Aufgabe

Um ihrer Stellung und Bedeutung für die Autostadt gerecht zu werden, wurden die Volkswagen Besucherdienste zu einem Kompetenzzentrum (Center of Excellence) ausgebaut und aufgewertet. Die Räumlichkeiten wurden neu gestaltet und mit dem neuen Werkforum entstand ein multifunktionales Presse- und Tagungszentrum. Hier werden nicht nur die Gäste exklusiv für die Werktour empfangen sondern auch Fachtagungen veranstaltet und betreut.

Aufgabe war es, das Werk und die Produktion mit ihren vielfältigen Aspekten – präsentiert auf einer Gästetour – repräsentativ und imageträchtig darzustellen und gleichzeitig der Neupositionierung der Besucherdienste Rechnung zu tragen.

Darüber hinaus galt es die Standortbroschüre des Werkes Wolfsburg zu ersetzen.

Methodik

Auf Basis eines Briefinggesprächs mit anschließender Besichtigung des Standortes Wolfsburg wurde von B+B ein Konzept für ein neues Publikationsformat der Volkswagen-Besucherdienste entwickelt: Ausgehend vom Kundenanliegen und dem Status Quo, formulierten wir die Aufgabenstellung bzgl. Inhalt/visuelle Idee, Nutzer/Zielgruppen, Umfang, Format, Sprachversionen, Verarbeitung, Titel, Zitate, Text- und Fotostil.

Die Konzeption beinhaltete die Recherche und Beschreibung des Inhalts mittels einer stringenten Story und die inhaltlich/formale Gliederung mit Umschlag, Einleitung, Hauptstrang (Focus Besucher/Focus Mitarbeiter), Nebenstränge (Exkurse) und Anhang. Der Titel wurde in einem Namensfindungsprozess entschieden. In einem weiteren Schritt legten wir die Parameter für die Gestaltung und den Fotostil fest.

>

PROJEKTBEISPIEL

Umsetzung

Nach Präsentation und Verabschiedung erfolgte die Umsetzung des Konzepts mit der Besucherdienstbroschüre für das Stammwerk Wolfsburg, als Pilotprojekt für alle weiteren inländischen Werke, mit dem neuen Titel „Gästebuch“.

Konzeption Inhalt/Text

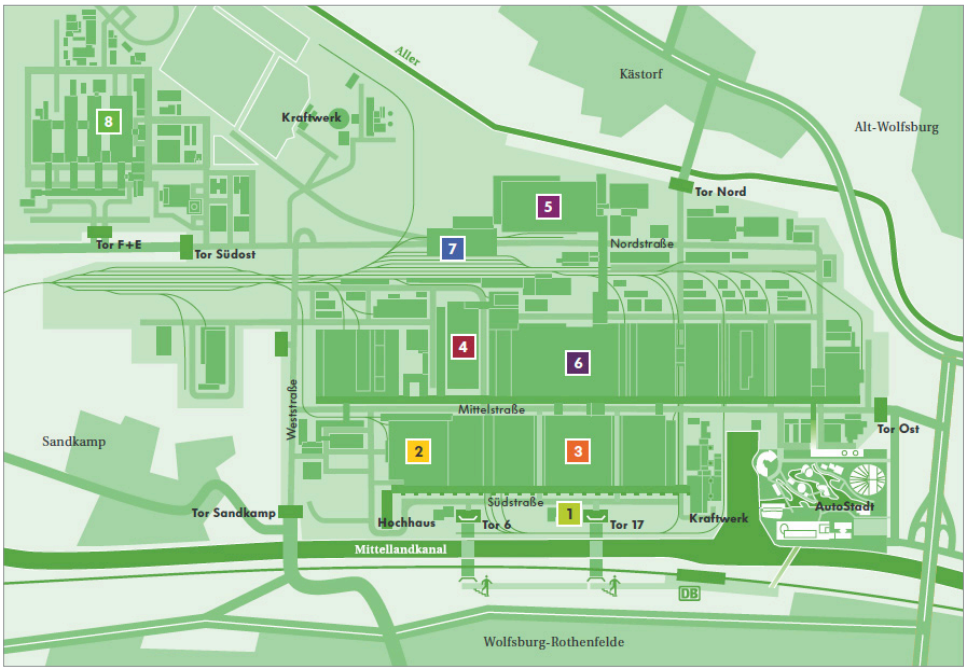
Unsere Vorarbeit dafür umfasste die Koordination der Termine und die Projektbesprechungen mit den Produktions- und Projektleitern der einzelnen Fertigungsstationen und der Nebenschauplätze. Zum einen führten wir Einzel- und Gruppengespräche vor Ort im Werk, zum anderen versetzten wir uns als Teilnehmer einer Werktour in die Rolle des Besuchers. Aus diesen beiden Perspektiven – des Mitarbeiters und Besuchers – entwickelten wir dann gemeinsam mit unserer Projektpartnerin, der Journalistin Lydia Schumacher, Inhalte, Zitate und Textideen.

Maschinen stampfen ihren Rhythmus im Presswerk. Geruch von Metall, Hydrauliköl. Funken fliegen. Roboter im Ballett schweißen Stahlblech an Stahlblech – fauchend im schnellen Takt. Zählpunkt drei: Vorsicht Laser! Transportschlitten surren. Nachschub. Hände an Schaltern und Hebeln. Unter der Hallendecke: Deep Black und Oryxwhite. Förderketten rasseln. In langer Reihe Karosserie an Karosserie. Schwebend zur nächsten Station. Ein Volkswagen entsteht ...

PROJEKTBEISPIEL

Konzeption Foto/ Bildredaktion

Die gefundenene Inhalte bildeten gleichzeitig die Grundlage für das Fotostoryboard. Für die anschließende Bildproduktion führten wir den Fotografen über mehrere Wochen hinweg durch alle wichtigen Stationen der Fertigung, vom Presswerk bis hin zum Crashtest in der Forschung und Entwicklung.
In der Bildredaktion werteten wir das gewonnene Fotomaterial aus und stimmten die getroffene Auswahl mit den Projektbeteiligten ab.



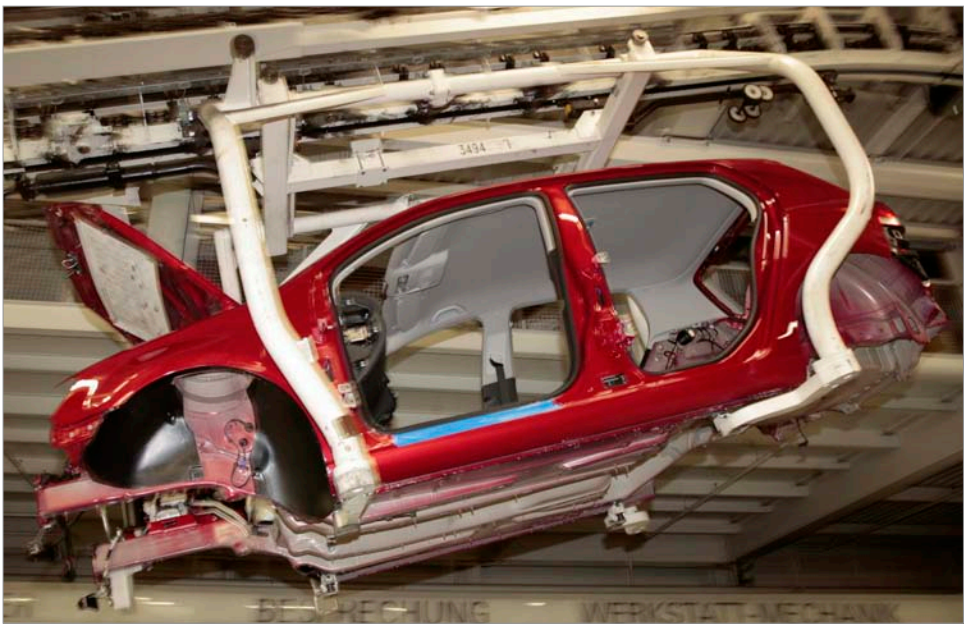
Gliederung

Als Navigation durch das „Gästebuch“ dient die Illustration eines Werkplans auf einer Ausklappseite. Auf dieser sind farblich kodiert die einzelnen Fertigungsstationen als Highlights der Tour markiert. Das Farbklima taucht auf den Einzelseiten wieder auf und gliedert so formal die Broschüre.

PROJEKTBEISPIEL

Gestaltung/ Reinzeichnung/ Übersetzung

Text, Illustration und Bilder wurden in einem Broschürenlayout zusammengefasst und als Dummy präsentiert. In weiteren Schritten folgte die Abwicklung der Übersetzung für die englische Fassung und die Reinzeichnung für den Druck.

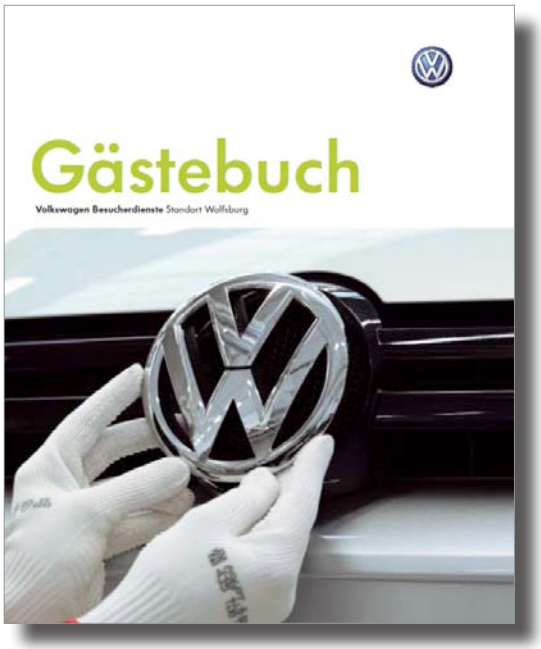


Projektsteuerung

Ein wesentlicher Teil unserer Leistungen war die Projektsteuerung: Sie beinhaltete die Organisation, Koordination und Abwicklung mit dem Kunden/Auftraggeber, den Besucherdienst-Mitarbeitern, den Werksangehörigen in der Produktion sowie mit unseren Projektpartnern für Text, Foto und Übersetzung. Darüber hinaus kalkulierten wir die Budgets für die Litho, den Druck und die Fotohonorare und überwachten abschließend die Produktion vor Ort in der Druckerei.

PROJEKTBEISPIEL

Titel



Einführung/ Ausklappseite

PROJEKTBEISPIEL

Innenseiten
Stationen

Station Presswerk

Wir dirigieren
viele Tonnen Stahl
ins Presswerk.
Von sanften Riesen
werden sie hier
in Form gebracht. >>

Dumpf dröhnende Paukenschläge gehen der Produktion im Presswerk ihren Rhythmus. Auf 78.000 Quadratmetern werden täglich 2.500 Tonnen Stahlblech im Sechs-Sekunden-Takt verformt. 400.000 Einzelteile für künftige Karosserien verlassen an einem Arbeitstag die Halle. Eine Hilfte der Bleche wird gleich an Ort und Stelle weiter verarbeitet. Die andere steht dem weltweiten Fertigungsverbund zur Verfügung. 1.900 Menschen arbeiten im größten Presswerk des Konzerns.

Stahl kommt auf der Rolle an – 3.000 Meter geroltes Stahlblech. Per Waggon wird das Coil hast In Time in das Erdgeschoss des Presswerkes geliefert. Ein Deckenkran hebt den bis zu 27 Tonnen schweren Stahlkokon mit dem Coilgeriist und transportiert ihn zur Plattinenschneide-Anlage. Wie Alufolie im Haushalt wird das Stahlblech ausgepackt, ausgerollt und geglättet. Zwischen den versetzt angeordneten Rollen der Richtanlage läuft die eingefaltete Blechlage hindurch, bis sie vollkommen plan ist.

Schon beim ersten Schritt zählt die Qualität des werdenden Fahrzeuges. Deshalb ist diese neue Schneideanlage komplett verschlossen – kein Staub soll sich auf die Platinen legen. Nach dem Planziehen in der Richtanlage läuft das abgewickelte Stahlblech in das Zentrum der Anlage. Mit kräftigen 800 Tonnen (8.000 kN) Druck schneidet das jeweilige Werkzeug in der Presse die Teile aus. Bis zu zwei Stück schafft die Schneideanlage mit einem einzigen Hub. Die Geometrie der Platinen ist so gewählt, dass sie das Tempo erhöht und den Verschnitt des Materials deutlich reduziert.

Diese Anlage der neuesten Generation, insgesamt ist sie 70 Meter lang, ermöglicht der Produktion eine hohe Flexibilität. Hier können die Werkzeuge in nur wenigen Minuten ausgewechselt werden. Wurde eben noch die Platine für ein Seitenteil inklusive der Fensterausschnitte produziert, können nach kurzer Unterbrechung Platinen für Dächer oder Unterbodenteile entstehen. Schwerlasttransporter bringen die gestapelten Platinen zur nächsten Station: Hier sind Tiefziehpressen am Werk, die jeden zweidimensionale Einzelteil in seine endgültige dreidimensionale Form zwingen.

Stahlblech ist ein sensibler Werkstoff, der nichts verzeiht. Jeder Fehlgriff würde seine Spuren hinterlassen, deshalb ist Umsicht gefragt. Die Mitarbeiter und auch die Maschinen hier im Presswerk gehen präzise und vorsichtig zugleich ans Werk. Nach jedem Schritt wird die Qualität der einzelnen Teile visuell kontrolliert. Blechteile mit kleinsten Dellen, Falten oder gar Rissen haben keine Chance – sie werden aussortiert und beim Stahlproduzenten erneut Teil eines Coils. Stahl wird zu 100 Prozent wieder verwertet. Um die Qualität zu sichern, werden während der laufenden Produktion Stichproben entnommen und mit dem Urmaß des jeweiligen Fahrzeuges verglichen.

In der Pressenstraße 400 wartet ein sanfter Riese: die Großraumsaugerpresse. In sechs aufeinander folgenden Arbeitsgängen entstehen hier Seitenteile, Dächer oder Türen für Golf, Touran, Tiguan oder für die Modelle anderer Konzernmarken. Diese Presse ersteht mit 1.200 Tonnen (12.000 kN) die mit Abstand höchste Presskraft. Um die Vibrationen aufzufangen, wurden die Fundamente aus Stahlbeton 25 Meter tief in der Erde verankert. Zum Schutz der Mitarbeiter ist diese Presse zwar komplett eingehaust – dennoch muss jeder hier im Presswerk Gehörschutz tragen. Im Moment des Verformens übt der Gigant gewaltigen Druck aus. Aber der Transport von einem Tiefzieh-Schritt zum nächsten erfolgt behutsam: Saugnäpfe heben das einzelne Blech via Unterdruck vorsichtig an und bewegen es zum nächsten Verformungsschritt weiter. Diese „Sauger" geben der Pressenstraße ihren Namen.

Ihre endgültige Form erhält die Platine Schritt für Schritt in je einem Werkzeug. Dieses besteht aus einem Ober- und einem Unterteil – aus Matrize und Stempel. Die Platine wird durch Blechhalter ringsum am Ausweichen gehindert. Wenn der Pressenstempel mit voller Kraft herab fährt, wird die Platine verformt. Ideen der Designer werden hier umgesetzt – als Markierungen in den Werkzeugen. Zum Beispiel die Charakterlinie, die den neuen Golf ziert und ihm noch mehr Dynamik verleiht: Sie ist als eine wenige Millimeter tiefe Längs-Sicke bereits im Werkzeug erkennbar. Ein Werkzeug wiegt bis zu 50 Tonnen Gewicht.

In jeder Pressenstraße werden unterschiedliche Teile gefertigt, das macht häufige Werkzeugwechsel erforderlich. Die sechs Werkzeuge der Großraumsaugerpresse auf der einen Seite herausschieben und auf der anderen Seite neue Werkzeuge hinein – nach wenigen Minuten schon kann ein anderes Karosserieteil gefertigt werden. Das macht die Produktion auch in diesem Bereich schneller, flexibler und spart Lagerraum. Mit Blick auf Umweltschutz und Energieersparnis ist die Modernisierung der Maschinen immer ein wichtiges Thema bei Volkswagen.

Die kontrollierten Karosserieteile werden in Spezialbehältern verstaut und ins Lager gebracht. Hier warten sie bis zu ihrer Weiterverarbeitung in einer anderen Produktionsstätte – oder gleich nebenan im Karosseriebau.

PROJEKTBEISPIEL

Innenseiten
Stationen

Station **Lackiererei**

In der Lackiererei wird aus der Rohkarosserie ein Glanzstück. Die perfekte Haut schützt jeden Volkswagen – bei Sonne, Wind und Regen. >>

Wenn die Fahrzeugkarosserien in die Lackiererei schweben, sind sie noch einheitlich metallisch Grau. Das wird sich gleich ändern. 1.232 Mitarbeiter kümmern sich hier in Wolfsburg um die perfekte Haut der Volkswagen.

In Halle 12 kommen die fertigen Karossen an. Gleiche Farben rücken als Gruppen zusammen, denn das spart Material und schont die Ressourcen. Die Reihenfolge wurde bereits vorher im Logistik-Leitstand festgelegt. Fünf bis zehn Karosserien bilden eine Blockfolge gleicher Farbe. Jetzt werden sie auf Transportgestellen befestigt und – gehen baden. 13 Mal wird dieser Vorgang wiederholt, denn jede Karosserie muss völlig frei von Schmierstoffen, Ölen und Fetten sein, damit die Füll- und Lackschichten auf Dauer perfekt haften.

Die Haut eines Volkswagens besteht aus fünf Schichten. Zu unterst die Zinkphosphat-Beschichtung, darauf die Kathodische Tauch-Lackierung, die Füllerschicht, der vom Kunden gewünschte Decklack und obenauf der schützende Klarlack.

Zwar sind alle verarbeiteten Bleche verzinkt, aber im Verlauf des Karosseriebaus kann diese Schicht Kratzer erhalten haben. Zur Sicherheit wird die Karosserie zuerst mit einer Lage Zinkphosphat versehen – und geht deshalb wieder baden. In einem kombinierten elektrochemischen Verfahren wird anschließend die Kathodische Tauchlackierung (KTL) aufgetragen. Beim Eintauchen der Karosserie in das Becken mit 500 Kubikmetern der Lösung wird diese elektrisch aufgeladen. Auf diese Weise haftet der Lack an. Die Wärmezufuhr im anschließenden Trocknungsprozess löst eine chemische Reaktion aus, wodurch die KTL-Schicht dauerhaft härtet.

Der Golf taucht mit der Nase voran ins Becken und mit der Nase vorne taucht er auch wieder auf. Der Touran vollführt einen Purzelbaum im Becken – sieht also kurze Zeit auf dem Dach. Ob von vorne, von hinten, über Kopf – der Eintauchwinkel ist wichtig für die Durchflutung aller Bereiche jeder Karosserie. Dass sich der Tauchwinkel auf das Ergebnis auswirkt, haben Produktionsplaner herausgefunden. Sie analysieren immer wieder alle Schritte der Produktion bis ins kleinste Detail und optimieren sowohl die Produktivität als auch die Ergebnisqualität. Ein neues Gestell ermöglicht gleich mehrere Eintauchwinkel.

Jetzt folgt der Qualitätscheck, denn Zinkphosphat und KTL sollen das Fahrzeug dauerhaft vor Korrosion schützen. Dann via Transportskid über die Laufbrücke in Halle 15 b: Unterbodenschutz. Alle Blechverbindungen werden mit einer PVC-Schicht abgedichtet. Reinigung – wie in einer Waschstraße, nur trocken. Ausfedern entfernen auch das kleinste Staubkorn. Auch feinste Baumwollfäden aus der Kleidung würden das Ergebnis verschlechtern. Deshalb tragen alle Mitarbeiter in der Lackiererei fusselfreie Spezialkleidung.

In Einzelkabinen tragen Roboter die Füllerschicht auf. Sie gleicht feine Unebenheiten aus. Und sie schützt das Automobil vor Steinschlag, denn sie verleiht der Außenhaut eine gewisse Elastizität. Im nächsten Schritt wird die Karosserie innen und außen bunt: „Base-Coat"-Auftrag. Handlingroboter öffnen die Türen, Haube und Klappe. Lackierroboter versprühen zuerst die Farbschichte im Innenraum. Mitarbeiter übernehmen die Details. Die Außenhaut wird in einem elektrostatischen Verfahren mit Hochrotationsglocken aufgetragen.

Kunden können den Golf in 23 Farben bestellen. Neu sind die Farben „Shark Blue", „Deep Black", ein intensives klares Rot namens „Amarilis" und das Silber mit Champagner-Effekt trägt den poetischen Namen „Silverleave". Einen ganz besonderen Effekt hat die Lackiererei Wolfsburg zur Serienreife entwickelt: die Perlmutt-Farbe „Oryxwhite". Spezielle Pigmente streuen ein Weiß dar, das Tiefe suggeriert, weil es dreidimensional wirkt.

Super im Erscheinungsbild – das allein reicht nicht aus. Neue Farben müssen in der Groß-Lackiererei mit einem Tagesdurchlauf von bis zu 1.400 Karosserien harte Kriterien erfüllen. Tag für Tag muss das Material das gleiche hochwertige Ergebnis bringen. Und jeder Lack muss auch bei der Anwendung in einer Werkstatt ein perfektes Ergebnis bringen.

Volkswagen setzt in der neuen Lackiererei Wolfsburg ausschließlich Lacke auf wasserlöslicher Basis ein. Alle Reinigungs- und Spülmedien sind frei von Lösemitteln und giftige Schwermetalle wurden völlig aus dem Prozess entfernt. Was aus den Schornsteinen entweicht, ist vorwiegend reiner Wasserdampf. Diese Maßnahmen schonen die Umwelt und die Gesundheit der Mitmenschen.

Für den glänzenden Auftritt und damit die Farbe lange so bleibt, wie sie die Lackiererei gleich verlässt, sorgt der oberste „Clear-Coat"-Auftrag (Klarlack). Trocknen. Spot an: Die lackierte Karosserie durchfährt den Lichttunnel auf einem Pferdeband. Taghell beleuchtet und ohne jeden Schattenwurf – so können die Qualitätssicherer jede einzelne Karosserie genau prüfen. Stimmen Farbe und Glanz? Ist das Ergebnis perfekt, folgt der letzte Arbeitsschritt. Die Hohlräume im Unterboden werden noch mit Heißwachs versiegelt.

Glanzstücke entschweben – vorläufig ins Hochregallager in Halle 26. Dort parken bis zu 960 bunte Karosserien, bis sie von der Montage abgerufen werden.

PROJEKTBEISPIEL

Innenseiten
Exkurse

Exkurs Sicherheit

3.5

3.6

Die 170 Mitarbeiter des Fachbereiches Fahrzeugsicherheit der Forschung und Entwicklung von Volkswagen in Wolfsburg folgen konsequent ihrer Vision. Sie streben langfristig das unfallfreie Fahren an. Fahrzeug-Insassen und Personen in der Umgebung sollen geschützt sein. Dabei ist ihnen ein Aspekt besonders wichtig: Jedem Insassen eines Volkswagens sollen die gleichen Technologien zur Verfügung stehen wie dem eines Fahrzeuges aus dem Premium-Segment. Sie sprechen gerne von der „Demokratisierung der Sicherheit".

Mit jeder neuen Fahrzeug-Generation bewegen sie sich weiter auf dieses Ziel zu. Die technologischen Möglichkeiten, neue Materialien und die Ergebnisse der Kollegen von der Volkswagen-Unfallforschung fließen ein. Die Sicherheitsexperten liefern zu jedem Modell das optimale Ergebnis für die Kunden. Das gilt für die Unfallvermeidung durch aktive Systeme wie ESP ebenso. Das gilt aber auch für den passiven Schutz der Insassen in der Fahrgastzelle sowie für Passanten bei einem Aufprall.

Passive Sicherheit resultiert aus dem perfekten Zusammenspiel vieler Komponenten in allerkürzester Zeit. Oft sie alle zuverlässig miteinander funktionieren, wird immer wieder in Crashtests sichergestellt. Wenn das Testfahrzeug die Wand berührt, beginnt jedes Mal der Wettlauf gegen Sekundenbruchteile: Binnen einer Viertelsekunde müssen Karosserie, Deformationsraum, Gurte, Gurtstraffer, Kopfstützen und Airbags zeigen, was sie können.

Auch wenn das Schutzpotenzial des Golf V bereits sehr hoch war – für den Golf der sechsten Generation haben die Sicherheitsingenieure die Karosserie wieder detailliert überarbeitet. Aus der Unfallforschung waren unter anderem die Bedeutung der Tiefbrüstung und der B-Säule bekannt – Bereiche, die gezielt verstärkt wurden. Besonderes Augenmerk galt dabei dem Passantenschutz: Deformationsräume im Bereich Stoßfängerquerträger, Motorhaube und Kotflügel minimieren das Verletzungsrisiko für Menschen in der Fahrzeugumgebung. Höheres Schutzpotenzial haben die Konstrukteure erreicht, ohne das Gewicht zu erhöhen – durch die optimierten Profilquerschnitte und durch den Einsatz von hochfestem Stahl. Letzterer ist zum Teil so hart, dass er sich nur noch in rot glühendem Zustand umformen lässt. Resultat: mehr Sicherheit für die Insassen bei einem Frontal- oder Seitencrash ohne jede Auswirkung auf Gewicht, Betriebskosten oder CO_2-Emission.

Um Verletzungen des Fahrers im Bereich der unteren Extremitäten künftig zu reduzieren, haben die Ingenieure serienmäßig einen Airbag verlangt: den Kniearbag. Er mindert deutlich das Verletzungsrisiko und hält den Fahrer zu seinem Schutz besser auf dem Sitz. Zudem wurden die Kopfstützen im Fahrgastraum optimiert – sie minimieren die beim Crash im Bereich der Halswirbelsäule auftretenden Kräfte und damit das Risiko des Schleudertraumas deutlich.

Bei einem schweren Aufprall müssen die Rückhaltesysteme in wenigen Millisekunden zuverlässig zünden, damit sich die Airbags optimal entfalten können. Genau das darf bei einem schlichten Parkrempler nicht passieren, weil dann unnötige Reparaturkosten entstehen würden. Diese Sicherheit bieten den Sicherungssystemen garantiert im neuen Golf eine innovative Technik von Volkswagen: die Körperschallsensorik. Diese Elektronik im Inneren der Fahrgastzelle hört und fühlt Signale, die bei einem Aufprall entstehen. Dadurch kann sie zuverlässig auf die Schwere des Aufpralls schließen.

Im Euro NCAP, dem Test der europäischen Verkehrsministerien und Verbraucherschutz-Organisationen, hat der Golf einmal mehr seine Qualitäten als Klassenbester bewiesen – beim Frontalcrash, beim Seitenaufprall, beim Passantenschutz. Und weil er ein internationaler Volkswagen ist, erfüllt der Golf auch die hohen Anforderungen des US-Marktes an den Aufprall von hinten. Dazu tragen die Stabilität der Fahrgastzelle, der Verlauf des Tankeinfüllstutzens und die Lage des Tanks vor der Hinterachse bei.

Exkurs Werkeisenbahn

7.5

7.6

Heute ist Walter Grolle das Auge draußen, Bernd Schaper die ausführende Hand drinnen. Beide sind Lokrangierführer – zwei von 19, die sich in Zweierteams blind aufeinander verlassen. Grolle sieht ganz vorne auf dem Waggon, der am weitesten vom Triebfahrzeug entfernt ist, überwacht den Fahrweg, schaut, ob sich Personen im Bereich der Schienen aufhalten, kontrolliert die Weichen und die Ampelschaltung an Bahnübergängen. Schaper bedient die Lok drinnen. Sehen können sie sich nicht, der Funk ist jetzt ihre einzige Verbindung. Schaper bugst zuerst laut, „Walter, es geht los!", sagt er ins Mikrofon. Erst als Grolles Stimme mit „Herkommen!" aus dem Funkgerät krächzt, gibt er Gas – zur Sicherheit für den Kollegen draußen.

Jetzt sind sie unterwegs – mit 15 Kilometern pro Stunde Höchstgeschwindigkeit. Ihre tägliche Strecke sind die 70 Kilometer der Werkseisenbahn von Volkswagen in Wolfsburg. Und sie haben wertvolle Fracht am Haken: 24 Waggons mit je zehn Neuwagen. Eben im Verladebahnhof Halle 40 angehängt, jetzt auf dem Weg zum Vorbahnhof an der Werkgrenze. Ein Zug der Deutschen Bahn AG wird sie dort heute noch abholen – exakt abgestimmt mit dem Fahrplan. Die Neuwagen sind für Übersee bestimmt und deshalb komplett mit weißer Schutzfolie umhüllt.

„Sechs Längen noch", sagt Grolle von draußen. Schaper quittiert per Funk. Eine Länge entspricht mit rund 1,5 bis 1,6 Metern der eines Waggons. So weiß Schaper genau, wann er die Geschwindigkeit drosseln muss. Er lässt nicht konzentriert dem Stimmengewirr, denn gerade nutzen mehrere Rangierteams diesen Kanal.

Und alle paar Sekunden piept es auf der Lok. „Der Tonmann will wissen, ob ich noch lebe", sagt Schaper. Diese Sicherheitsfahrschaltung erwartet immer eine Antwort von ihm, sonst stoppt sie den Zug: „Wenn mein Fuß auf dem Pedal steht, muss ich ihn alle 40 Sekunden kurz anheben."

Die Werkseisenbahn mit ihren 88 Mitarbeitern ist interner Dienstleister: Kunden sind die verschiedenen Abteilungen des Unternehmens. Aufträge von Produktion oder Vertrieb kommen bei einem der Disponenten an – bis zu 20.000 sind das im Jahr: pro Tag werden im Drei-Schicht-Betrieb 70 erledigt. 170.000 Waggons voller Material werden hier von der größten privaten Bahn Europas pro Jahr im Ein- und Ausgang bewegt. Volkswagen nutzt die Schiene als Transportweg auch der Umwelt zuliebe.

Ein Disponent teilt die Fahrten ein und gibt sie per Funk weiter an eine der sieben Rangiergruppen. Der Stellwerksdienstler weiß, welche Lok wann welche Strecke braucht und stellt diese entsprechend frei. Schaper und Grolle mögen ihre Arbeit: „Wir sind jeden Tag draußen an der frischen Luft und haben Kontakt zu verschiedenen Abteilungen." Noch bevor sie Stellwerk West erreichen, wissen die beiden, dass sie anschließend Stahlcoils ins Presswerk liefern sollen. Danach heißt es: „Stahlschrott vom Presswerk abholen, zur Waage bringen und leere Waggons ausstellen."

Eine halbe Stunde später schieben sie 16 Waggons vor der Lok her – das sind immerhin 800 Tonnen Gewicht. Zum Presswerk müssen sie über die Mittelstraße. Grolle: „Ampel ist an." Schaper fährt los – während schon die ersten Waggons vorne ins Presswerk geschoben werden, steht er mit der Lok noch auf der anderen Seite der Straße. Kurzer Stau für die Kollegen in den Autos. „Die wissen ja, dass wir uns immer beeilen."

WAZ Wolfsburger Allgemeine

AZ Aller-Zeitung

02.11.2010 23:56 Uhr

VW-BESUCHERDIENSTE: GOLD FÜR DAS GÄSTEBUCH

Image-Broschüre der VW-Kommunikation prämiert

Tolle Auszeichnung für die VW-Besucherdienste am Standort Wolfsburg: Sie haben jetzt eine Goldmedaille für die Image-Broschüre „Gästebuch" der VW Kommunikation bekommen.

Goldmedaille für das „Gästebuch" von Volkswagen: Besucherdienste-Chef Walter Fink (l.) und Torsten Cramm.

© Manfred Hensel

Weiterleiten
Drucken
Text
Lesezeichen setzen:
ADD THIS

Den Preis entgegen genommen hat Besucherdienste-Chef Walter Fink in der vergangenen Woche. Klaus-Dieter Johnke, Präsident der der Internationalen Gesellschaft für Kunststofftechnik, überreichte den Award am Rande einer Fach-Messe in Düsseldorf. „Wir freuen uns wirklich sehr über diesen Preis". so Fink.

Mit dem „Gästebuch" informiert Volkswagen seine Fachbesucher. Das Besondere: Die 30 Seiten starke Broschüre informiert in allgemeinverständlicher Art. Wie kommt die Form in den Stahl? Wie oft gehen Autos baden? Wie viele Teile sind in einem Golf? Solche Fragen werden in der Broschüre beantwortet.

Konzipiert hat sie Klaus-Dieter Weiss von der VW-Kommunikation mit der Agentur Bender+Büwendt aus Berlin. Torsten Cramm von den Besucherdiensten hat mit einem Team von Experten vier Wochen lang am „Gästebuch" gearbeitet. Autorin Lydia Schumacher steuerte die Texte bei, der Berliner Fotograf Ulf Dieter hat die Arbeit im VW-Werk in ungewöhnlichen Fotos in Szene gesetzt. „Die Kollegen im Werk haben alle super mitgemacht. Zum Beispiel in der Lackiererei sind tolle Bilder entstanden", verrät Cramm.

Das „Gästebuch" hat eine Auflage von 25.000 Stück, 10.000 Exemplare zusätzlich gibt es in englischer Sprache. „Wir lassen gerade die nächste Auflage drucken", so Fink.

jl

>

PROJEKTBEISPIEL

Kunde
Volkswagen AG
Konzernkommunikation/Besucherdienste
Brieffach 1976
38436 Wolfsburg

Ansprechpartner
Klaus-Dieter Weiß, Walter Fink

Agentur
Bender+Büwendt
Design und Beratung
Tucholskystraße 24
10117 Berlin

www.bender-buewendt.de

Ansprechpartner
Axel Büwendt, post@bender@buewendt.de

Agenturprofil
- Inhalte entwickeln
- Ideen finden
- Kommunikationswege planen
- Publikationen, Benutzeroberflächen und Marken gestalten
- Projekte steuern
- Funktion und Nutzen evaluieren

Arbeiten für Volkswagen (Auswahl)
- Unternehmensbroschüre 1999 - 2005
- Benchmarking zur Unternehmensbroschüre 2005
- Autogramm Special *VolkswagenBank direkt*
- Konzeption des Forschungsmagazins *Think!*
- Medienleitfaden Volkswagen
- Berlinale-Broschüre *Volkswagen Location Tour*
- Besucherdienstflyer Salzgitter und Wolfsburg
- Besucherdienstbroschüre *Gästebuch*

PROJEKTBEISPIEL

Kunden (Auswahl)

Bibliographisches Institut GmbH, Duden, Mannheim; Giese, Hagedorn und Collegen, Personal- und Unternehmensentwicklung, CH; Bärbel Hübner, Personalentwicklung, CH; Montessori-Kinderladen-Mitte e.V., Berlin; Volkswagen AG, Wolfsburg; VolkswagenBank direkt GmbH, Braunschweig;

© **Bender+Büwendt, April 2011.**
Bitte beachten Sie das UrhG.