
In Hannover entsteht die Zukunft einer Automobilikone

Von Jens Riedel, cen

Zwei Jahre lang hat sich Volkswagen Nutzfahrzeuge nach dem Auslaufen der Amarok-Fertigung auf die Produktion des ID Buzz vorbereitet. Das Stammwerk in Hannover ist nach den Pkw-Werken Zwickau und Emden nun der dritte ID-Standort des VW-Konzerns. Und ein ganz besonderer, denn hier wird vermutlich eine zukünftige Automobilikone gebaut. „Das ist ein Auto, das mit vielen Emotionen beladen ist“, sagt Logistik- und Produktionsvorstand Dr. Josef Baumert mit Blick auf die lange Bulli-Historie und den besonderen Stellenwert der Baureihe.

Gleich drei verschiedene Bulli-Typen mit der Antriebskonzepten werden in Hannover im Mix größtenteils auf einer Montagelinie gebaut: Der Transporter T6.1 mit Verbrennungsmotoren, der T7 Multivan aus als Plug-in-Hybrid und der neue E-Bulli. Der ID Buzz schert nun an einer Stelle aus der Reihe aus: Dann wenn die elektrischen Komponenten eingebaut werden. 4000 Mitarbeiter wurden im Vorfeld eigens für das erste batterieelektrische Fahrzeug im Werk in Hannover geschult. Der Hochvoltelektriker ist eines der Berufsfelder, die neu hinzugekommen sind.

Die Werke in Braunschweig, Kassel und Salzgitter liefern unter anderem das Batteriesystem und den Elektroantrieb. Für die Achsenfertigung wurde ein neues Montagewerk in Barsinghausen in der Nähe von Hannover errichtet. Ab 2024 sollen die Batterien auch direkt am Stammsitz produziert werden. Stolz ist das Unternehmen darauf, dass der allergrößte Teil des neuen Modells „Made in Germany“ ist.

Derzeit läuft in Hannover die Fertigung der Fahrzeuge für den Marktanlauf im Herbst. Aktuell sind es 45 Einheiten von ID Buzz und ID Buzz Cargo am Tag. Ende des Jahres sollen es 180 Stück sein. Josef Baumert rechnet dafür dieses Jahr mit insgesamt 15.000 bis 16.000 gebauten Fahrzeugen. 2023 sollen es dann 50.000 bis 60.000 Einheiten sein, darunter auch die Version mit langem Radstand, die vor allem in den USA ihren Markt finden soll. Bis zu 130.000 ID Buzz könnten perspektivisch in Hannover pro Jahr vom Band rollen. Mit ihm ist der Automatisierungsgrad in der Montage auf 92 Prozent gestiegen. Über 700 Roboter werden allein in Karosseriebau eingesetzt. Sie werden von so genannten Anlageführern überwacht. Die Maschinen melden selbst, wenn ihnen Material fehlt oder eine Störung vorliegt. Erst dann muss der Mensch wieder eingreifen und die Ursachen beseitigen. Und die nächsten Automatisierungsschritte werden bereits auf kleinen Versuchsanlagen getestet.

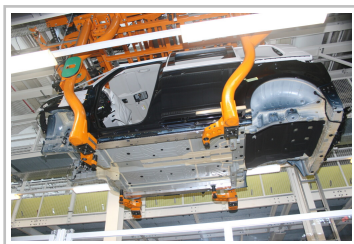
Von möglichen Entlassungen will Volkswagen Nutzfahrzeuge mit seinen 8000 Beschäftigten in Hannover angesichts der fortschreitenden Automati- und Digitalisierung dennoch nichts wissen: „Alle Mitarbeiter sollen in die Transformation mitgenommen werden“, versichert Produktions- und Logistikvorstand Baumert. Sie übernehmen teilweise neue Aufgaben. (Jens Riedel, cen)

Bilder zum Artikel



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover.

Foto: Autoren-Union Mobilität



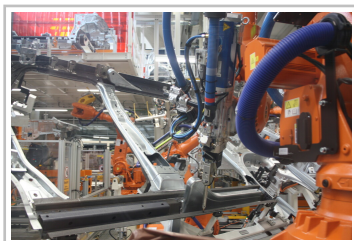
Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover: Eine Tür kommt.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover.

Foto: Autoren-Union Mobilität



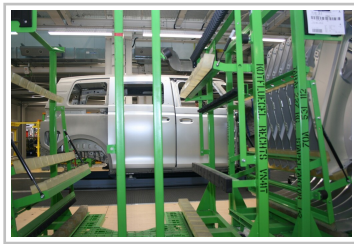
Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover:
Anlagenstand.

Foto: Autoren-Union Mobilität



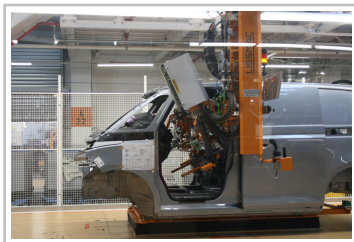
Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover:
Anlagenstand.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover: Ein
Roboter setzt das Cockpit ein.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover: Ein
Roboter setzt das Cockpit ein.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover: Ein Fahrzeug kurz vor der Endkontrolle.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover: Endkontrolle.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover: Prüfstand für die Achseinmessung und Endkontrolle.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover: Endkontrolle.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des VW ID Buzz im Werk Hannover.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Produktion des ID Buzz.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VWN



Produktion des ID Buzz.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VWN



Produktion des ID Buzz.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VWN



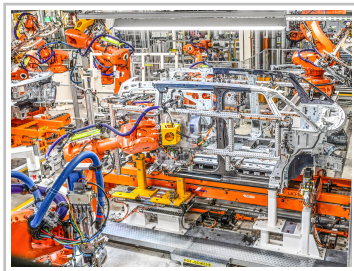
Produktion des ID Buzz.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VWN



Produktion des ID Buzz.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VWN



Produktion des ID Buzz.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VWN
