



Hand in Hand

Im Werk Saarlouis produziert Ford mit beispielhafter Produktivität. Im direkten Umfeld angesiedelte Zulieferer ermöglichen eine flexible Produktion.

Nachbarschaftshilfe: Im Supplier Park haben sich Zulieferer angesiedelt – direkt auf dem Ford-Werksgelände, wo täglich rund 1.000 Focus C-Max (oben) vom Band laufen.

Mit rund 38.000 Einwohnern gehört die saarländische Stadt Saarlouis, im Dreiländereck unweit der Grenzen zu Frankreich und Luxemburg gelegen, nicht gerade zu den bedeutenden Metropolen.

Beim Thema Auto zählt die Stadt jedoch zu den Großen. In Saarlouis ist seit 1970 ein Ford-Werk beheimatet, der zweite Standort der Marke in Deutschland neben dem Stammsitz in Köln. Mehr als neun Millionen Fahrzeuge hat Ford hier seitdem produziert. Neben der eindrucksvollen Gesamtzahl glänzt das Ford-Werk mit beispielhafter Effizienz: Die Fabrik zählt zu den produktivsten Standorten in Europa. Nur das Nissan-Werk im britischen Burnstone gilt als noch besser – was die Zahl der hergestellten Autos pro Mitarbeiter betrifft.

Die hohe Produktivität basiert auf einer straffen Organisation vor Ort. Für Albert Lidauer, bei Ford verantwortlicher Direktor für die Produktion in den fünf europäischen Fahrzeug-Montagewerken, liegt das Erfolgsgeheimnis darin, die Prozesse weitge-

hend zu standardisieren. Wenn vom Arbeiter am Band kein Schritt zu viel getan wird, jedes Werkzeug sich am richtigen Platz befindet und alle Bauteile rechtzeitig an der Fertigungsstraße vorliegen, läuft die Produktion wie geschmiert. Lidauer setzt da-

bei auch auf die Teamarbeit, „bei der das Sozialverhalten trainiert wird“. Mehr Verantwortung für den Einzelnen hilft Fehler zu vermeiden.

Die wurden in der Vergangenheit

offensichtlich zu oft gemacht. Schon 1998 begann Ford damit, Zulieferer in nächster Nähe auf dem Werksgelände im rund 260.000 Quadratmeter großen Supplier Park anzusiedeln. Johnson Controls war als Sitzhersteller das erste externe Unternehmen vor Ort. „Wenn die Teile aus der Nähe ans Band geliefert werden, entfällt beispielsweise das

Bauteile werden genau nach Bedarf an das Montageband geliefert



Fotos: Wilhelm Mierendorf

Einblicke Zulieferer Brose mit neuem Standort im Saarland



Kurze Wege: In nächster Nähe zum Ford-Werk produziert Brose Türmodule, die zur direkten Montage ans Fließband des Autoherstellers geliefert werden.

Nur vier Monate brauchte der Coburger Tür- und Sitzsystemhersteller Brose, um in Saarwellingen, einen Steinwurf vom Ford-Werk Saarlouis entfernt, ein neues Werk aus dem Boden zu stampfen. Brose investierte „einen höheren einstelligen Millionenbetrag“ in den neuen Standort. Zunächst entstanden 70 Arbeitsplätze, mit dem Start des Focus-Nachfolgers sollen es 2004 etwa 110 werden. Ursprünglich wollte sich Brose, jüngster Ford-Zulieferer vor Ort, im Supplier Park auf dem Werksgelände ansiedeln. Doch das Vorzeige-Areal ist zum

Bersten voll. Daher müssen die fertigen Türmodule per Lkw zu Ford gebracht werden. Die Nähe reicht, um „just in sequence“ zu liefern: Im ungünstigsten Fall kommt der Abruf 60 Minuten bevor das Türmodul bei Ford montiert wird. In jeder Produktionslinie bei Brose druckt ein Computer die aktuellen Ford-Aufträge aus. Wenn ein Lkw rückwärts an die Verladebühne rollt, werden über Infrarotkontakt die Daten der Beladung ausgetauscht. So ist stets feststellbar, wo sich welches Türmodul, das bereits für ein bestimmtes Ford-Modell vorgesehen ist, befindet.

Problem der Verpackung und deren Entsorgung“, erklärt Lidauer. Ganz zu schweigen von der Frage, welchen Sinn es macht, fertige Dachhimmel in aufwändiger und Platz verbrauchender Schutzhülle 2.000 Kilometer quer durch Europa zu transportieren. Jetzt kommt nur noch das Basismaterial aus dem Ausland, die Fertigstellung erfolgt vor Ort.

Seit dem Start des Supplier Park, in den etwa 260 Millionen Euro investiert wurden, haben sich 13 Lieferanten um die Ford-Fabrik gruppiert, die insgesamt 15 Module vorproduzieren. Das Areal ist ausgelastet, weitere Zulieferer mussten bereits in ein rund zwei Kilometer entferntes Industriegebiet im benachbarten Saarwellingen ausweichen. 1.820 Mitarbeiter sind allein bei den Zulieferern beschäftigt, alle Arbeitsplätze entstanden neu. Besonders stolz ist Ford darauf, dass im Stammwerk keine Stellen abgebaut werden mussten und nebenan neue entstanden. „Wir haben dafür gesorgt, dass die Arbeitsplätze in Deutschland bleiben“, freut sich Peter Trenz, der bei Ford die Zulieferer im Supplier Park koordiniert. Die liefern ihre Teile nur

noch auf Zuruf ans Montageband. Bei dieser Just-in-Sequence-Produktion beträgt die Vorlaufzeit zwischen der Bestellung eines Bauteils und der Lieferung 15 bis 70 Minuten – eine äußerst enge Zeitspanne, in der (fast) nichts schief gehen darf. Der Vorteil: Zulieferer und Hersteller sparen Lagerkosten.

Zentrales Element ist ein langer, überirdisch gebauter Tunnel, der zum Produktionsstart des neuen Focus C-Max auf 1,5 Kilometer verlängert wurde. Über die Conveyor genannte Röhre werden Bauteile wie Motoren, Getriebe und Karosserieteile von den Zulieferern zu Ford transportiert. So kommen beispielsweise die Instrumententafeln von SAS, Dachhimmel von Autoliv, Motor und Getriebe von LMS und Kabelbäume von Lear. „Die Qualität und die Kosten passen, die Liefertreue ist exzellent“, lobt Trenz. Manche Zulieferer wiederum sind stolz auf die „partnerschaftliche Zusammenarbeit“ mit Ford, die über ein klassisches Lieferantenverhältnis deutlich hinausgeht.

Die Anlieferung kompletter Module hat auch den Teiledurchsatz in der Autofabrik reduziert.

Während früher noch 5.300 unterschiedliche Bauteile zu Ford geliefert wurden, sind es heute nur noch 3.000. Auch der Teilebestand im Werk reduzierte sich von durchschnittlich 2,6 auf nur noch 1,7 Tage.

Neben dem neuen C-Max läuft auch die Focus Limousine in Saarlouis vom Band. In die Fertigungsanlagen für den C-Max hat Ford über 400 Millionen Euro investiert. Täglich verlassen bis zu 1.735 neue Fahrzeuge das saarländische Ford-Werk, wobei für den in 32 Länder exportierten C-Max knapp über 1.000 Exemplare

Tunnelverkehr: Über ein 1,5 Kilometer langes Transportsystem werden die Bauteile von den Zulieferern an das Produktionsband von Ford gebracht.



Ford Focus C-Max Produktion



Vielfalt: Der Focus C-Max wird auf der C1-Plattform des Ford-Konzerns gebaut – genau wie der neue Focus, Mazda 3 und Volvo S40.

vorgesehen sind. Die 7.200 Mitarbeiter im saarländischen Ford-Werk arbeiten im Drei-Schicht-Betrieb rund um die Uhr.

Der Standort Saarlouis gilt nicht nur bei Ford als Vorzeigefabrik und hatte sogar Vorbildcharakter für das Stammwerk in Köln. Als nächstes soll das Werk im belgischen Genk mit einem Investitionsvolumen von 900 Millionen Euro modernisiert werden, anschließend folgt die Fabrik im spanischen Valencia.

Das Ziel: Neben der hohen Produktivität sollen die Werke



Flexibel: Ford Focus und C-Max werden in Saarlouis auf gemeinsamen Produktionsstraßen gefertigt.

möglichst flexibel arbeiten. So werden in Saarlouis die Kompaktklasse-Limousine Focus und der Minivan C-Max auf derselben Produktionsstraße gebaut. Spontan kann das Werk dadurch auch auf Kundenwünsche reagieren und die Verteilung der Stückzahlen variieren.

„Bis zum Jahr 2006 wollen wir in allen vier europäischen Werken eine bestimmte Flexibilität erreichen“, erläutert Lidauer, der früher selbst verschiedene Werke geleitet hat. In drei Jahren sollen die Ford-Werker überall

die aktuellen Modelle der Marke bauen können.

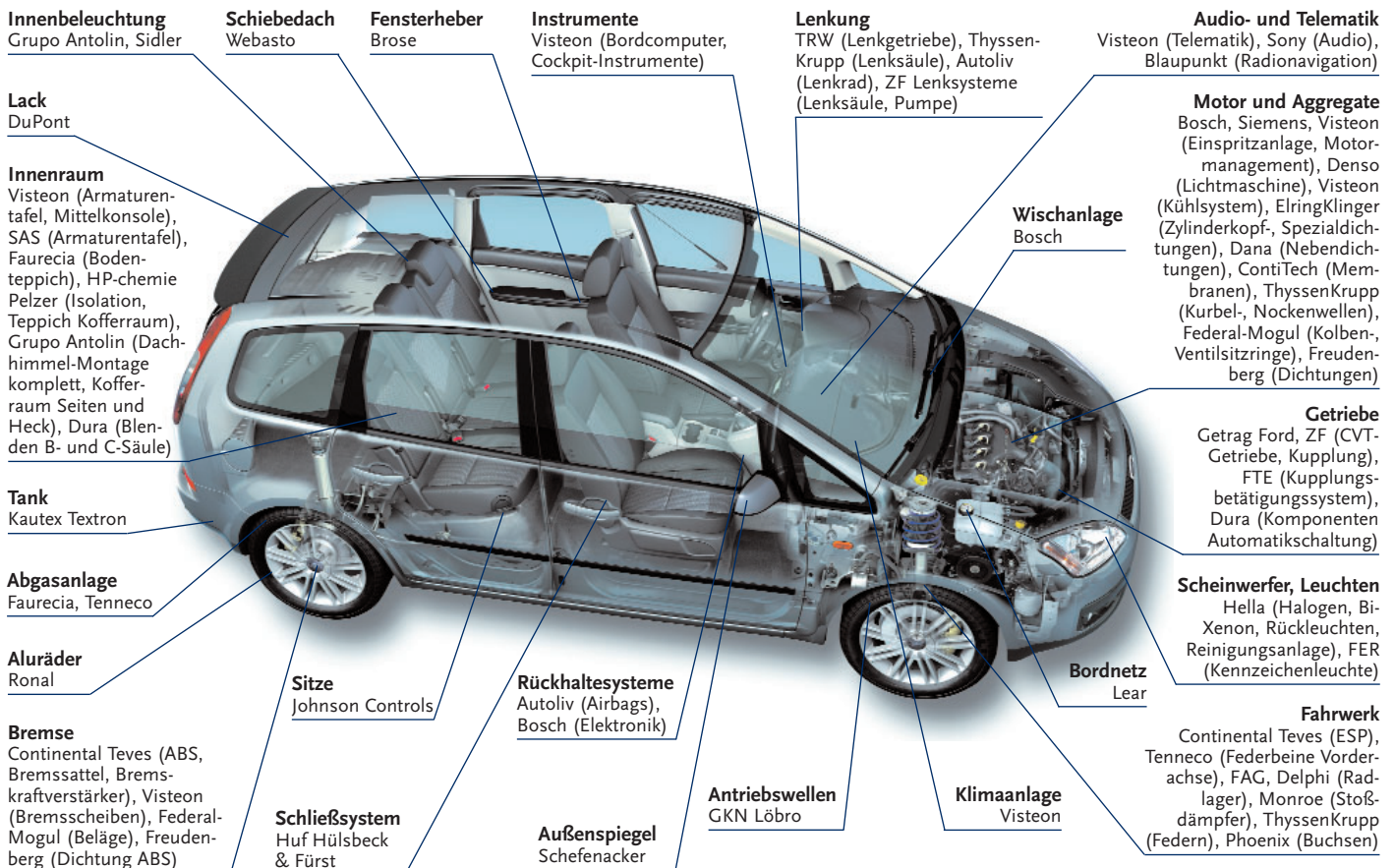
Damit sieht Lidauer auch die Chance, modische Nischenmodelle mit einem hohen Neuigkeitswert, aber begrenzter Laufzeit schneller auf den Markt bringen zu können – was bisher keine Stärke von Ford war. „Die Mitarbeiter“, sagt Lidauer, „müssen in den Werken verschiedene Autos bauen können.“

Dann gäbe es Saarlouis, zumindest aus der Sicht von Ford, gleich an vier Orten in Europa.

Ulrich Bethscheider-Kieser

Wer liefert was?

Welche Automobilzulieferer sind an der Produktion des Ford Focus C-Max beteiligt? Eine Auswahl der wichtigsten Komponenten.



Quelle: Herstellerangaben © Automobilwoche

