

Auftakt für DB Cargo in Sebaldsbrück

# In zehn Minuten von der Schiene aufs Band

Batterien kommen nun per Zug ins Mercedes-Werk



Im Automobil-Logistikcenter von DB Cargo in Sebaldsbrück: Ein Greifstapler lädt einen Lkw-Trailer vom Güterzug. Darin sind bis zu 21 Batterien für den neuen Mercedes EQE, der seit einigen Wochen auch in Bremen gefertigt wird.

**FLORIAN SCHWIEGERSHAUSEN**

**Bremen.** Für die Montage der Elektrofahrzeuge im Mercedes-Werk transportiert ab sofort die DB Cargo die tonnenschweren Batterien von Stuttgart nach Sebaldsbrück. Zum Auftakt des Projekts „Automotive Logistics Center“ kamen Mercedes-Logistikvorstand Jörg Burzer und die DB-Cargo-Vorstandsvorsitzende Sigrid Nikutta in die Hansestadt, um auf das rote Knöpfchen zu drücken – als symbolischer Startschuss.

Regelmäßig bringen Güterzüge Lithium-Ionen-Akkus vom Werk Hedelfingen per Zug ins Bremer Werk. Am Neckar werden sie in Sattelaufleger verladen. Vom Platz und vom Gewicht her passen bis zu 21 Batterien für das neue EQE-Modell in einen solchen Anhänger. In Sebaldsbrück lädt ein Greifstapler den ganzen Anhänger samt Batterien vom Waggon. Um diese Anhänger zu transportieren, also die paar Meter zur Lagerhalle und später hinüber ins Werk zu bringen, hat die Deutsche Bahn extra Elektro-Zugfahrzeuge angeschafft.

Vor der Zwischenlagerung werden die Batterien nochmals auf ihre Funktionstüchtigkeit geprüft, und sobald das Signal aus dem Werk kommt, fährt der Lkw die Batterien zum Werk hinüber. „In zehn Minuten haben wir die Batterien von hier direkt am Band“, sagte Jens Nöldner, Chef von DB Cargo Logistics.

Um hier so für den Autobauer arbeiten zu können, hat die Deutsche Bahn nach eigenen Angaben einen hohen zweistelligen Millionenbetrag in den Standort am Bremer Bahnwerk investiert. Gut 100 Beschäftigte sollen jetzt rund um die Uhr für die Batterielogistik arbeiten.

Mercedes-Vorstand Burzer sagte: „Die CO<sub>2</sub>-neutrale Transportlogistik ist ein wichtiger Schritt auf unserem Weg zu einer klimaneutralen Fahrzeugflotte und deren Herstellung.“ Zur Problematik der fehlenden Halbleiter äußerte er sich ebenfalls: „Im Bremer Werk haben wir ganz gut angefangen, im Januar war nichts zu hören von Kurzarbeit. Aber das Halbleiterthema wird uns das ganze Jahr noch beschäftigen – wie auch die gesamte Automobilindustrie.“

### **Bekanntnis zum Standort**

Burzer erinnerte daran, dass es in Bremen war, als 2019 mit dem EQC der erste E-Mercedes vom Band lief: „Bremen war der Start in die Elektro-Zukunft.“ Der Standort mit all den Antriebsvarianten, die hier gebaut werden, trage maßgeblich zur Effizienz und Produktivität des Unternehmens bei.

Bahn-Vorständin Sigrid Nikutta hob den Vorteil hervor: „Ein einziger Güterzug kann die Fracht von bis zu 52 Lkw befördern und spart automatisch 80 bis 100 Prozent des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Vergleich zum reinen Straßentransport ein.“ Gleichzeitig gab sie zu bedenken, dass die Antriebsbatterien für E-Autos nicht gerade leicht und sensibel im Handling seien. Als für das gemeinsame Foto die Pläne vom Sattelaufleger zur Seite geschoben wurde, um die Batterien auf der Ladefläche zu zeigen, sagte Burzer spontan: „Bei Regen könnten wir das so nicht machen.“ Denn Nässe mögen die Akkus überhaupt nicht. Ebenso muss während des Transports eine bestimmte Temperatur herrschen und auch große Erschütterungen auf der 650 Kilometer langen Strecke sind alles andere als erwünscht.

Sowohl Nikutta als auch Burzer verdeutlichten, welche Bedeutung die Verzahnung von Schiene und Lieferkette für beide Unternehmen hat. Für Mercedes verbessert sich die CO<sub>2</sub>-Bilanz, wenn die Batterien aus dem Werk Hedelfingen per Zug in die Hansestadt gefahren werden. Für die Deutsche Bahn soll dieses Projekt der Autobranche zeigen, wie sie bedarfsgerecht Schiene und Logistik miteinander verbinden kann.

Der Auftrag von Mercedes solle nur der Auftakt sein: „Wir gehen davon aus, dass das hier Modell für die gesamte Automobilindustrie sein wird. Wir zeigen, dass wir die Lieferung bis ans Band und vom Band weg machen können.“ Das gehe nicht nur mit Batterien, sondern auch mit anderen Autoteilen. „Deshalb ist das für uns ein ganz wichtiges Lernfeld“, so Nikutta.

Für DB Cargo zusammen mit dem Eisenbahnwerk nebenan stärkt der Batterietransport auf alle Fälle den Bremer Standort. Die Bahn hat dafür das benachbarte Gelände neben dem Mercedes-Werk erworben und mit Gleisen entwickelt. In Zukunft könne es durchaus passieren, dass Vertreter anderer Autohersteller nach Bremen kommen, um sich hier vor Ort den Batterieumschlag anzuschauen.

---