



Eine neue Ära

Die Deutsche Bahn und der Volkswagen Konzern – das ist eine lange Partnerschaft mit spannender Perspektive für die Zukunft. Denn in den vergangenen Jahrzehnten hat sich die Bahn zu einem der wichtigsten Dienstleister für den Automobilhersteller entwickelt. In den komplexen Lieferketten von heute bringt der Logistiker seine ganze Expertise und ein gigantisches Netzwerk ein, um klimafreundliche Transporte zwischen Herstellern, Zulieferern und Kunden möglich zu machen. So rüsten sich der Automobilhersteller und DB Cargo für die Zukunft.

1 — Pro Jahr sind etwa 90.000 Wagen mit Fahrzeugen des VW Konzerns unterwegs.

2 — Erst seit 2007 heißt er auch offiziell „Bulli“: der VW-Transporter, der bereits seit 1950 in Serie produziert wird.

Das Wirtschaftswunder ging mit zunehmender Mobilität einher. Immer mehr und immer weiter wollten die Deutschen reisen. In diesen ersten Jahren der Bundesrepublik wurde nicht nur das Auto immer wichtiger in Deutschland. Sondern auch die Bahn stieg zu einem der wichtigsten Dienstleister für den Volkswagen Konzern in Wolfsburg auf. Der gründete 1965 die Wolfsburger Transport-Gesellschaft mbH – heute Volkswagen Konzernlogistik GmbH & Co. OHG –, um die eigenen Transportaktivitäten im wachsenden Produktionsnetzwerk zu koordinieren und weiterzuentwickeln.

Volkswagen ist heute einer der führenden Automobilkonzerne weltweit und der größte Autobauer Europas. „Für Volkswagen bieten wir ein Serviceportfolio über die gesamte Wertschöpfungskette des Automobilherstellers hinweg – von der fein gegliederten Just-in-sequence-Anlieferung an die Montagebänder über den Transport



von Autos in die Exporthäfen und zu den europäischen Verteilplätzen bis zum Betrieb von Werkseisenbahnen“, fasst Jens Nöldner, CEO von DB Cargo Logistics, zusammen. Um auf die vielen unterschiedlichen Anforderungen dieses außergewöhnlichen Konzerns reagieren zu können, baut DB Cargo bestehende Lösungen kontinuierlich weiter aus, um immer mehr Güter zu transportieren.

Gigantisches Netzwerk durch Europa

Das Netz, das DB Cargo Logistics für den Automobilhersteller gespannt hat, ist wahrlich kontinental und reicht von Spanien und Portugal bis Polen, von Norwegen bis Italien und im Osten bis zu den Produktionsstätten im russischen Kaluga und Nischni Nowgorod. Grenzüberschreitende Ganzzug- und Einzelwagenverkehre, Mehrsystemlokomotiven und intelli-

gente Güterwagen verbinden bis zu 20 Werke der Marken des Volkswagen Konzerns und 18 Originalteile-Lager miteinander. Jedes Jahr verschickt der Materialzweig von Volkswagen rund 160.000 Sendungen mit der Bahn. DB Cargo Logistics stellte 2019 dafür etwa 8.500 Züge bereit.

Auch Neufahrzeuge nehmen den Schienenweg, um zu Kunden in Europa und Übersee zu gelangen. 2019 hat DB Cargo Logistics davon 800.000 Pkw transportiert und nutzt dafür ein Netzwerk, das 14 Werke über verschiedene Hubs mit 30 Häfen und Zugangspunkten auf der Schiene verbindet.

Komponentenverkehre über die Grenzen

Wie komplex die logistischen Aufgaben sind, wird vor allem bei den internationalen Komponentenverkehren ▶

VW KONZERNSCHIENENVERKEHRE INBOUND

Produktionsstätten und Originalteile-Standorte in Deutschland





3 — Im Fahrzeugwerk Zwickau wird unter anderem der vollelektrische ID.3 produziert.

4 — Empfindliche Karosserieteile und Batterien werden in geschlossenen Schiebewandwagen direkt bis ins Werk transportiert.

► deutlich, bei denen Fahrzeugteile in vielen verschiedenen Fertigungsstufen an die Montagebänder von Volkswagen geliefert werden. Jedes Fahrzeug besteht im Durchschnitt aus rund 4.000 Einzelteilen, die an einem Ort zusammengefügt werden. Weil Lieferanten aus aller Welt eingesetzt werden, müssen die dazugehörigen Lieferketten schlank und stabil sein und über viele Jahre reibungslos funktionieren.

Im Volkswagen Konzern legen daher die Marken detailliert fest, wann welches Fahrzeug produziert wird. Jedes Komponentenwerk und jeder Lieferant erfährt, zu welchem Zeitpunkt die Teile für die Produktion bereitgestellt werden müssen. Bei DB Cargo Logistics sorgen beispielsweise die Mitarbeiter des Bereichs Components in Hannover anschließend dafür, dass die Komponententransporte mit den geforderten Volumina pünktlich rollen.

Wie solch eine langjährige zuverlässige Lösung aussieht, zeigen die Russland-Transporte. Seit 2007 fährt DB Cargo Logistics Fahrzeug-Komponenten aus Deutschland und Tschechien nach Kaluga und Nischni Nowgorod in Russland und koordiniert zahlreiche Operateure und Subdienstleister. Fünf Tage brauchen die

Züge für die Strecke von Wolfsburg bis Kaluga. Besonders stolz sind die Logistiker auf smarte IT-Lösungen, die die Zoll- und Grenzprozesse an der Grenze zwischen den Wirtschaftsgebieten der EU und der GUS in Brest beschleunigt haben.

Der Verkehr ist ein Riesenerfolg: 2020 bringt die Güterbahn den 500.000. Container von Deutschland nach Russland. Ein Container an den anderen gestellt, ergibt so eine Gesamtlänge, die ungefähr der vierfachen Entfernung von Berlin nach Moskau entspricht.

Just-in-sequence-Lieferungen

Eine so enge Zusammenarbeit zwischen Hersteller und Dienstleister funktioniert nur, wenn beide miteinander harmonieren und die Abläufe in den Werken und den Transportnetzwerken miteinander verzahnen. Gemeinsam haben die Logistiker im Volkswagen Konzern und der Bahn innovative und integrierte Lösungen aus einem Guss entwickelt, die perfekt zu den Anforderungen des Automobilherstellers im Eingang und Ausgang passen.

„Vor zehn Jahren konnten wir nur Transporte von Gleisanschluss zu Gleisanschluss. Für komplexere Ver-

kehre musste der Kunde seine Kompetenzen selbst einbringen“, sagt Kai Birnstein, der bei DB Cargo Logistics den Bereich Components leitet.

„Heute haben wir ein ausgedehntes Partnernetzwerk für Lkw-Verkehre, Zugangspunkte für den Umschlag zwischen Straße und Schiene und so viel Expertise, dass wir effiziente gesamthafte Konzepte anbieten können.“

Wie bei der Versorgung des Audi-Werks in Brüssel zum Beispiel: In Belgiens Hauptstadt entsteht seit September 2018 der erste vollelektrische Audi, der e-tron. Die Komponenten dafür bringt DB Cargo Logistics aus den Werken Ingolstadt, Neckarsulm und Győr, exakt in der Reihenfolge, wie sie später im Werk verbaut werden. Auch die Fertigfahrzeuge gelangen per Bahn in die Seehäfen für den Export. „Das Werk liegt mitten im Stadtgebiet von Brüssel und verfügt über wenig Pufferflächen, um Verspätungen durch einen eigenen Lagerbestand auszugleichen“, so Michael Gaschütz aus dem Components-Team. „Wir müssen also extrem pünktlich agieren.“

Dabei kamen den beiden Partnern die Erfahrungen zugute, die sie bei einem ähnlichen Auftrag seit vielen Jahren machen – seit 1996 verkehren Pendelzüge zwischen Ingolstadt und



„Wir müssen extrem pünktlich agieren.“

MICHAEL GASCHÜTZ

Leiter Sales & Operations Center Components, DB Cargo Logistics

dem ungarischen Audi-Werk in Győr. Die Bahn verbindet die beiden Werke im Achtstundentakt miteinander, mit hoher Präzision und just in sequence.

Schnelle Reaktionsfähigkeit bei Fertigfahrzeugen

Auch bei der Auslieferung von Fertigfahrzeugen kann DB Cargo Logistics schnell und flexibel reagieren. Volkswagen hat die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass die Fahrzeuge mit der Bahn befördert werden können, durch Gleisanschlüsse in den Werken und den Bau von speziellen Schiebebühnen für die Fahrzeugverladung.

„Die Logistikanforderungen ändern sich am Markt – und wir entwickeln neue Konzepte mit unseren Kunden. Mit unserem Netzwerk sind wir auch für einen zukünftigen Ausbau des Schienenanteils in der Fahrzeugdistribution sehr gut aufgestellt“, sagt Alexander Röckelein aus dem ▶



PARTNERSCHAFTLICHE LÖSUNGEN

Herr Birnstein, welche Rolle spielt heute das Thema Nachhaltigkeit in der Logistik der Automobilhersteller – und was bedeutet das für DB Cargo?

Neben umweltfreundlichen Fahrzeugen wird die nachhaltige Produktion für die ganze Branche immer wichtiger. Der Logistikbereich kann dazu insbesondere durch die Verlagerung von Straßentransporten auf die Bahn als nachhaltiges Verkehrsmittel signifikante Beiträge leisten. Um die Klimaziele zu erreichen, müssen bei allen Beteiligten auch interne Prozesse angepasst werden – die Bereitschaft dafür ist bei allen spürbar.

Welche Verkehre könnten verlagert werden?

Im Outboundbereich der Automobilhersteller ist in den vergangenen Jahren bereits nachhaltig an der Steigerung des Bahnanteils gearbeitet worden. Entladeplätze, die an das Gleisnetz angebunden sind, werden zu großen Teilen auch per Bahn mit Fahrzeugen beliefert. So bringen vor allem Ganzzüge Neufahrzeuge aus den Werken in den Export. Wir generieren aber weiteres Wachstum durch gesamtheitliche Konzepte – dafür bauen wir unsere Hubs und Netzzugangspunkte kontinuierlich aus und integrieren Einzelwagen in unsere Systeme.

Beim Inbound wiederum sind Verlagerungen schwieriger, weil viele Zulieferer keinen eigenen Gleisanschluss haben. Aber Volkswagen fragt zunehmend multimodale Lösungen an und nutzt häufig als Erster neu geschaffene Zugangspunkte zu unserem Automotive-Netzwerk.

Was bedeutet das für das Verhältnis zwischen dem Volkswagen Konzern und DB Cargo?

Mein Eindruck ist: Bei künftigen Aufträgen geht es nicht mehr nur um Ausschreibung von verschiedenen Verkehren, sondern darum, Gesamtlösungen zu entwickeln. Dabei kommt es auf ein gutes partnerschaftliches Verhältnis an, bei dem der OEM (Original Equipment Manufacturer) in gemeinsamen Arbeitsgruppen mit dem Dienstleister Lösungen entwickelt.



► Bereich Finished Vehicles bei DB Cargo Logistics.

Von Kelsterbach aus steuern die Kundenbetreuer, Planer und Disponenten von DB Cargo Logistics die Fahrzeugverkehre von Volkswagen und verknüpfen bestehende Konzepte immer wieder zu neuen Lösungen. Da werden Einzelwagen und Ganzzüge zu effizienten hybriden Produkten miteinander kombiniert. „Diese Bündelung der Mengen zu schnellen und stabilen Zügen, ergänzt um das flexible Einzelwagensystem – das kann nur der Marktführer leisten“, sagt Röckelein.

Denn ein entscheidender Punkt für die Leistungsfähigkeit des Logistikers sind die Ressourcen im DB-Verbund. Im Netzwerk für den Automobilhersteller arbeiten die DB Cargo-Landesgesellschaften in eingespielten Prozessen eng zusammen. Für internationale multimodale Lösungen aus einer Hand setzt DB Cargo auf Partner oder DB Schenker. „Bei vielen unserer Dienstleistungen profitieren wir von Lösungen, die wir mit den DB Cargo-Gesellschaften und im weiteren

Konzernverbund gemeinsam erarbeiten. Die Kooperation innerhalb des DB-Konzerns bietet unseren Kunden Services, mit denen wir perfekt auf die Anforderungen der Automobilhersteller eingehen können“, bestätigt Geschäftsführer Jens Nöldner.

Rollendes Material speziell für die Automobilindustrie

Das zahlt sich nicht nur bei internationalen Transportlösungen aus, sondern auch beim rollenden Material, bei den Wagen also, die DB Cargo Logistics einsetzt. In den Frühzeiten nutzte die Bahn klassische Rungen- und Schienenwagen, um Autos zu den Vertriebszentren und zum Kunden zu bringen. Doch schon 1953 konzipierte sie spezielle Autotransportwagen: Der wohl berühmteste ist der doppelstöckige Off 52 – der sogar in die Palette des Modellbahnbauers Märklin Eingang gefunden hat.

Heute stellt DB Cargo Logistics eine ganze Palette an Wagen zur Verfügung, die im Konzernverbund und

VOLKSWAGEN HUB IN OSNABRÜCK

Eine wichtige Rolle im Netzwerk von DB Cargo für die Volkswagen-Fahrzeugverkehre spielt das Hub in Osnabrück. Wöchentlich verkehren mehr als 50 Züge für den Volkswagen Konzern im Ein- und Ausgang. Über das Hub fahren Züge zu den Häfen Emden und Bremerhaven sowie zu den Importeursstandorten in den Niederlanden und Belgien.

Auch über andere zentrale Rangierbahnhöfe von DB Cargo werden die Zielmärkte regelmäßig angefahren. Ob über München nach Italien oder über Mannheim in die Schweiz – für jedes Werk und jede Region gibt es eine zuverlässige und tägliche Anbindung. So kann DB Cargo dank dieses europäischen Netzwerks rasch reagieren, wenn ein Automobilhersteller einen Exporthafen neu bestimmt oder regionale Distributionsstrukturen verändert.



5

5 — Das Batteriesystem für den ID.3 kommt in geschlossenen Schiebewandwagen aus dem VW-Werk Braunschweig.



6

6 — Die Hochvoltbatterie ist modular aufgebaut und enthält bis zu zwölf Batteriemodule mit jeweils 24 Lithium-Ionen-Zellen.



7

7 — Zukünftig will VW nahezu alle Karosserieteile für seine Elektroautos selbst im Zwickauer Werk fertigen.

in engen Partnerschaften speziell für den Transport von bestimmten Fahrzeugtypen entwickelt wurden: Wagen mit höhenverstellbarer oberer Ladeebene für SUVs und Vans. Flachwagen für besonders große Nutzfahrzeuge. Oder die TT-Wagen für Komponentenverkehre: Mit drei Metern Innenhöhe bieten sie einen mit dem Lkw vergleichbaren Laderaum.

Eine Frage der Partnerschaft

Aber wie gelingt es, ein solch weitreichendes Netzwerk zu betreiben und so viele Services für die unterschiedlichsten Anforderungen anzubieten und erfolgreich durchzuführen?

Die Bahn hat es geschafft, zu einem Partner des Kunden zu werden und durch jahrzehntelange Erfahrung den Bedarf des Automobilherstellers schnell und zuverlässig zu erkennen. Das ist im Falle von Volkswagen besonders herausfordernd, weil sich der weltweit produzierende Automobilhersteller ständig weiterentwickelt. So ist auch die Logistik dauernden evolu-

tionären Veränderungen unterworfen. Weil beispielsweise Fahrerangel, strengere Regeln für Fahrer und eine angespannte Verkehrssituation in Deutschland dazu führen, dass der Lkw längst nicht mehr so flexibel ist wie vor vielen Jahren, werden heute Transportlösungen, die mehrere Verkehrsträger miteinander verbinden, immer wichtiger.

Hinzu kommt das Thema Nachhaltigkeit. „CO₂-Emissionen sind zu einem der wichtigsten Themen in der Automobilbranche geworden“, sagt Kai Birnstein. Die Verlagerung auf die Schiene ist ein klimapolitisches Gebot: Verkehre sind sehr viel nachhaltiger, wenn die langen Hauptläufe auf der Schiene und nur die kurzen Vor- und Nachläufe auf der Straße stattfinden. DB Cargo bietet zudem mit dem Produkt **DBeco plus** die Möglichkeit, Güter innerhalb von Deutschland und Österreich zu 100 Prozent CO₂-frei zu transportieren.

Der Volkswagen Konzern stellt aktuell die entsprechenden Weichen, damit ab 2021 die Material- und Fahrzeugtransporte auf der Schiene vollständig mit Grünstrom laufen. Mehr als 26.700 Tonnen des Klimagases werden so gegenüber der Nutzung des regulären deutschen Strommixes jährlich eingespart.

Auch der Umbau zur Elektromobilität führt zu einem tiefgreifenden Strukturwandel – weniger beim logistischen Umfang als vielmehr bei der Reichweite und der Konzeption der Lieferketten. Dazu gehören zum Beispiel die Transporte für Lithium-Ionen-Zellen: DB Cargo Logistics ist zum Wegbereiter der CO₂-neutralen Supply Chain für Batterie- und Zellmodultransporte geworden und hat mit der Volkswagen-Konzernlogistik ein schienenbasiertes Logistikkonzept entwickelt, um solche Zellen aus Polen und anderen Ländern in die deutschen Werke und bald auch an andere Standorte zu bringen. Allein durch den Batterietransport auf der Schiene kann der Automobilhersteller ab 2021 mehr als 7.000 Tonnen CO₂ im Jahr einsparen. Klimaschutz ist dem Automobilhersteller wichtig. Mit dem Programm goTOzero impact logistics arbeitet die Volkswagen-Konzernlogistik daran,

DBeco plus: GRÜNE TRANSPORTS FÜR DIE AUTOINDUSTRIE

Die Schiene steht für den umweltfreundlichen Transport von Gütern. Um den Ausstoß klimaschädlicher Emissionen weiter zu reduzieren, bietet DB Cargo seinen Kunden Transporte mit dem Produkt **DBeco plus**. Dabei wird die Fracht innerhalb Deutschlands zu 100 Prozent CO₂-frei mit Ökostrom transportiert.

Der Volkswagen Konzern ist bei nachhaltiger Logistik ein Vorreiter in der Automobilindustrie – durch die Nutzung von **DBeco plus**. Ab 2021 werden alle innerdeutschen Verkehre von DB Cargo für den Volkswagen Konzern emissionsfrei rollen.

CO₂-Emissionen zu reduzieren und so das Erreichen der Ziele des Pariser Klimaabkommens zu unterstützen.

Herausfordernde Verlagerung

Doch es ist nicht so einfach, Fracht von der Straße auf die Schiene zu bringen. Bei internationalen Verkehren zeigt sich immer wieder, dass die Voraussetzungen für Bahntransporte außerhalb Deutschlands nicht so gut sind. „Viele internationale Routen sind jedoch heute noch nicht an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt“, sagt Birnstein. „Wir können also nach und nach immer mehr Verkehre auf die Schiene verlagern.“ Dabei helfen die vielen Railports, Terminals, Hubs, Logistikzentren und andere Netzzugangspunkte, die DB Cargo Logistics mit Partnern vielerorts errichtet und betreibt.

In Deutschland dagegen sind die Hauptmagistralen gut ausgelastet. Hier soll die Digitalisierung zu mehr Kapazitäten in der Infrastruktur führen: Eine umfassende digitale Steuerung könnte die Verkehre im Netz um fast ein Drittel erhöhen. Und die Automobilhersteller nutzen schon digitale Errungenschaften wie





„Die Logistik- anforderungen ändern sich am Markt – und wir entwickeln neue Konzepte mit unseren Kunden.“

ALEXANDER RÖCKELEIN

Leiter Sales & Operations Center Finished
Vehicles, DB Cargo Logistics

► Künstliche Intelligenz oder das Internet of Things (IoT). Der Volkswagen Konzern vernetzt seine 125 Fabriken auf der ganzen Welt über eine Cloud, um Lieferengpässe und Störungen früh zu erkennen.

Auch die DB ist auf gutem Wege, diese Chancen zu nutzen. Modernste IT-Systeme für Bestellung, Transportüberwachung und Abrechnung sowie IoT-Anwendungen führen zu effizienten und automatisierten Prozessen. Die Voraussetzungen dafür sind aktuelle Daten und Sensoren: Noch in diesem Jahr soll daher die komplette DB Cargo-Flotte von rund 68.000 Güterwagen in Deutschland mit digitalen Assets ausgerüstet sein, die Informationen zu Zustand, Temperatur, Luftfeuchtigkeit oder Bewegung liefern.

Infrastruktur im Zeitalter der Digitalisierung

Mit diesen Assets will DB Cargo seine Angebote kontinuierlich weiterentwickeln und die Services für den Volkswagen Konzern erweitern. Die Perspektiven dafür sind gut. Denn

8 — DB Cargo Logistics verfügt über eine Equipment-Flotte für verschiedene Kundenanforderungen, deren Autotransportwagen mit zwei Ladeebenen für den europaweiten Transport geeignet sind.

ein entscheidender Vorteil, um schnell auf veränderte Parameter beim Kunden einzugehen, bleibt bestehen: das große, europaweite Netzwerk. Diese hocheffiziente Infrastruktur im Verbund mit der jahrzehntelangen Erfahrung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und modernster Technik führt zu den logistischen Lösungen, die für die Automobilfertigung und Fahrzeugdistribution der Zukunft unabdingbar werden. „Die Verkehre, die wir in den kommenden Jahren für Volkswagen durchführen, können wir nur in einer tieferehenden Partnerschaft umsetzen. Wir müssen Logistikketten ganz neu denken“, sagt Kai Birnstein. „Das ist für uns eine neue Ära.“ ●



Michael Gaschütz,
Leiter Sales & Operations Center Components,
DB Cargo Logistics
michael.gaschuetz@deutschebahn.com

Alexander Röckelein
Leiter Sales & Operations Center Finished Vehicles,
DB Cargo Logistics
alexander.roeckelein@deutschebahn.com



