

## Automotive Rail

## Green Logistics und CO<sub>2</sub>

### Nachhaltige Logistikkonzepte

Bevor das Automobil oder Nutzfahrzeug auf die Straße kommt, hat es in all seinen Komponenten meist schon mehrere Bahnreisen hinter sich. Typische Bahnfahrer sind Erze zum Hochofen, Coils in das Presswerk, Karosserieteile in die Produktion und nicht zuletzt die kompletten Fahrzeuge aus den Werken in die Märkte. Nicht erst seit Green Logistics und der CO<sub>2</sub>-Diskussion ist der Bahnanteil in der Automobilindustrie hoch. Dennoch sind die Bemühungen zum Ausbau der Bahnverkehre weiter zu intensivieren und die Potenziale der intermodalen Transporte zu nutzen. Auch das Binnenschiff muss in die Prozessanalyse und Gestaltung der Logistikketten einbezogen werden. Darüber hinaus sind diese Ansätze dazu geeignet, den aktuellen Kapazitätsengpässen zu begegnen.

**Sicher und Sauber:** Premiumhersteller setzen auf geschlossene Autotransportwaggons, die neben Sicherheit bezüglich Vandalismus auch Einsparungen im Bereich der Transportschutzkonservierung bieten.

**Europäische und globale Vernetzung:** Produktionswerke in Osteuropa, Amerika, Asien und Südafrika tragen zu gleichmäßigeren Volumenströmen und dem Ausbau von Schienekorridoren zwischen Häfen und dem Hinterland bei. Diese kom-

pletierten Steuerung. Gemeinsam mit unserem Kooperationspartner Süddeutsche Consultants loten wir für Sie die Möglichkeiten und Stärken der verschiedenen Verkehrsträger aus.

Für namhafte Automobilhersteller und Logistikdienstleister haben wir bereits die Einsatzmöglichkeiten der Bahn auf Relationen in Europa, Indien und Südafrika analysiert. Aktuell stellen wir uns folgenden Herausforderungen:

- Anbindung der UIC-Spur in Spanien an Frankreich
- Anbindung der Produktionsstätten in Ungarn an europäische Bahnnetze
- Mehrsystemtraktion zur Überwindung unterschiedlicher Strom- und Signalsysteme
- Korridorinitiativen der Bahnen (Rail Net Europe) und Regionen (FERRMED)
- Ausbau der Transeuropäischen Bahnnetze (TEN-T) und Paneuropäischen Korridore zur Anbindung an Russland (CEE)

„Green Logistics, wirkliche Nachhaltigkeit, Effizienzerhöhung, neue umweltfreundliche Produkte – für viele noch ein unbeschriebenes Blatt. Ich appelliere an die Fahrzeuglogistikbranche: nehmen Sie die Herausforderung an und seien Sie Vorbild für Veränderungen zum Positiven, zum Umweltverträglichen.“

Egon Christ, Daimler AG

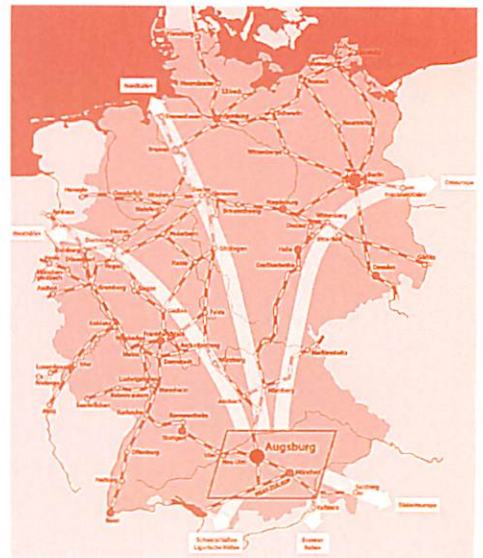


UIC = International Union of Railways  
FERRMED ist eine Initiative, um die Idee einer großen Schienengüterverkehrsachse zwischen Skandinavien und Westmittelmeer durch die Definition von Standards zu unterstützen  
TEN-T = TransEuropäenNetwork for Transport  
CEE = Central and Eastern Europe

## Standort mit Potenzial

Namhafte Handelsfirmen wie Aldi, Lidl und Amazon haben die Standortqualität der Region Augsburg bereits erkannt. Im Vordergrund stand sicherlich die sehr gute Straßenanbindung für die Distribution in Süddeutschland und den angrenzenden Ländern. Ebenso wichtig für die Ansiedlung ist jedoch die optima-

le Anbindung an die Schiene. Augsburg ist ein wichtiger Knotenpunkt im europäischen Schienennetz. Das Güterverkehrszentrum (GVZ) Augsburg bietet die besten Voraussetzungen für intermodale Logistikdienstleistungen. Stetter Consulting unterstützt das GVZ bei der qualifizierten Vermarktung seiner Flächen.



## Management Systeme

### Qualitätsmanagement in der Logistik

Zwar steht das Qualitätsmanagement in der Logistik nicht mehr so sehr im Fokus, dennoch wird es von vielen Verladern als Standard vorausgesetzt und in den Einkaufsbedingungen verankert. Die Anforderungen an die Logistiker sind eher gestiegen. So werden häufig meh-

re Zertifizierungen verlangt. Es bietet sich an, diese in einem integrierten Managementsystem zu kombinieren. Wir begleiten Sie bei der Zertifizierung nach DIN EN ISO 9001, DIN EN 14001, GMP, IFS, HACCP und SQAS.

## Transportsysteme TrailerShuttle

### Innovatives Transportkonzept für Fahrzeuge

Die Idee ist nicht neu, sie ist im Stückguttransport ein Standard, hat sich jedoch beim Transport von Fahrzeugen bisher nicht durchgesetzt: ein Trailer steht zur Beladung an der Rampe, die Zugmaschine kommt mit einem leeren Trailer auf den Hof, stellt ihn ab, nimmt den beladenen Trailer auf und ist schon wieder

„on the road“. Der Kostendruck in der Transportbranche zwingt die Dienstleister zum effizienten Einsatz ihrer Ressourcen: Ein LKW samt Fahrer verdient sein Geld rollend auf der Autobahn und nicht wartend an der Rampe.

Compound beladen, der LKW-Fahrer tauscht nur die Trailer und fährt zum nächsten Wechsel- oder Entladeplatz.

Ein Pilotbetrieb wurde im Jahr 2009 in Begleitung von Stetter Consulting erfolgreich durchgeführt. Der Business Case zeigte, dass in Abhängigkeit von der Transportentfernung Einsparpotenziale bis zu 15% realisierbar sind. Voraussetzung hierfür ist jedoch eine kontinuierliche Verfügbarkeit von Fahrzeugen, um stabile Umläufe zu ermöglichen. Der nächste Testbetrieb ist bereits in Planung. In kommenden Ausschreibungen könnte der TrailerShuttle bereits als Alternativkonzept Berücksichtigung finden.



## Referenzen Auszug

DAIMLER

BLG LOGISTICS

nolte

ERHARD SPORT  
STARK IN JEDER DISZIPLIN



Q.CELLS

