

Logistische Stellungnahme

„Bahnstrecke 3015“

Stadtrat Koblenz, 27.09.2018

© Prof. Dr. Jörg Lux
Hochschule Koblenz

Grundlagen Bahntransport

Der Schienengüterverkehr wird klassisch bei weiträumigen Massengütern eingesetzt. In der modernen Logistik sind heute Kombiverkehre sehr wichtig.

Charakteristika des Schienengüterverkehrs

- Hohe **Massenleistungsfähigkeit** und damit niedrige Einzelkosten je ME
- Besondere Eignung bei langem und direktem Transport
- Hohe Geschwindigkeit bei Direkttransporten
- Hohe Termintreue
- Hohe Unabhängigkeit von anderen Verkehrsträgern
- Hohe Transportsicherheit, insbesondere bei Gefahrgut
- Strenge Bindung an Zeit- und Fahrpläne
- Niedrige Geschwindigkeiten bei Einzelwagen durch Rangieren
- Lange Grenzaufenthalte bei Technologiewechseln etc.

Klassisch:

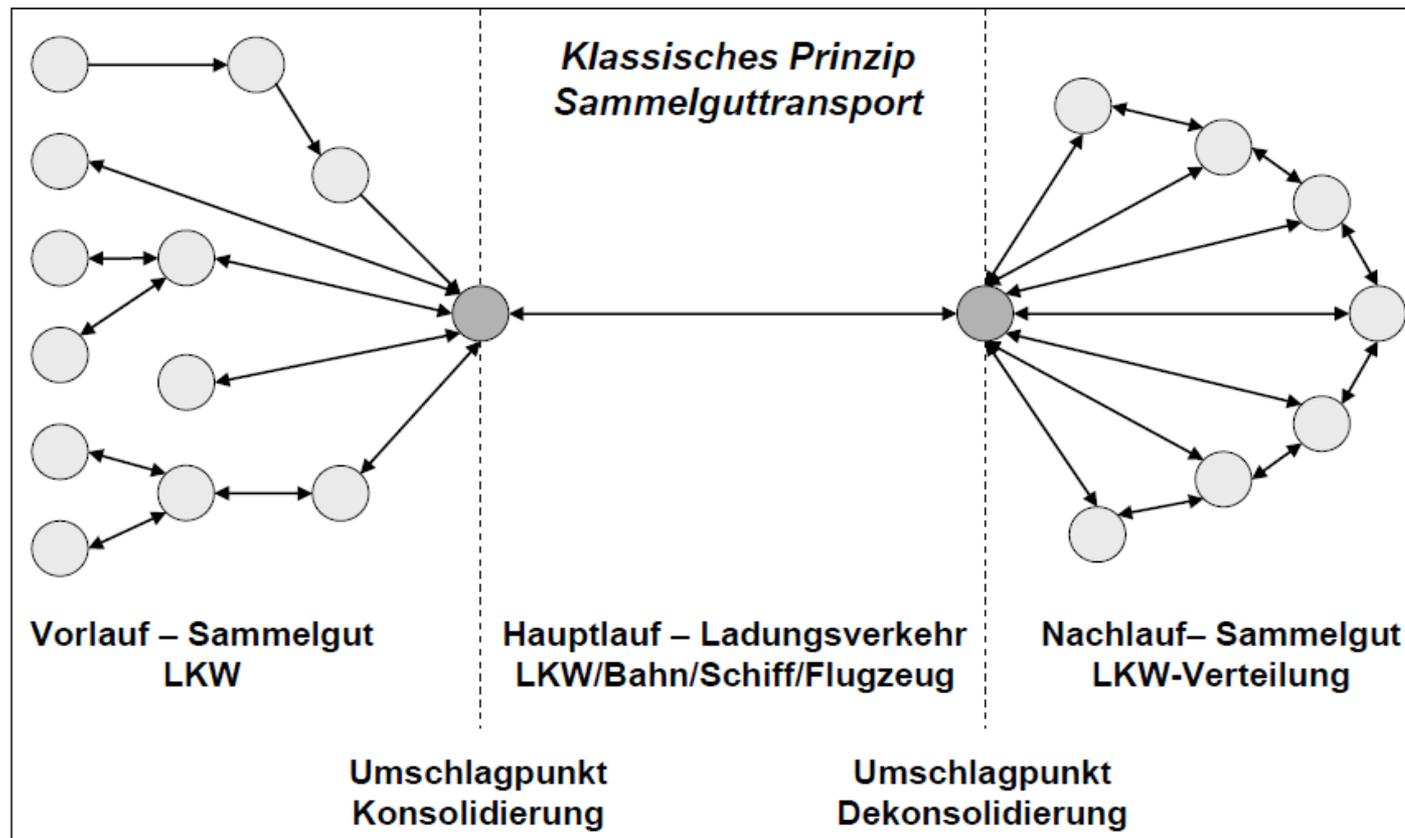
Schüttgüter, wie z.B. Kohle, Sand, Kies.
Flüssiggüter und Gase
Stückgüter, wie z.B. Stahl-Coils

Modern:

Kombinationsverkehre, z.B. Containerverkehre in Langdistanzen (Hauptläufe) oder Autotransporte für den Überseeexport

Der Bahntransport für Güter lohnt nur auf langer Strecke

Das grundsätzliche Konzept des Sammelgutverkehrs beruht auf der systematischen Konsolidierung und Dekonsolidierung verteilter Sendungsströme.



Nutzen der Reaktivierung der Strecke 3015 unter logistisch/ wirtschaftlichen Aspekten

Vorteile:

- **Die Grundstücke sind auch für evtl. zukünftige Industrieansiedelung mit monolithischer Massen-Produktstruktur nutzbar. (Petrochemie, Schieferabbau, Stahlindustrie, Fahrzeuge...)
(Anmerkung: Dieser Fall ist sehr unwahrscheinlich!)**
- **Möglichkeit der Personenbeförderung wird stark eingeschränkt erhalten.**

Nachteile:

- **Kein Bedarf durch jetzige Logistikstruktur der Unternehmen an Bahnanbindung vorhanden, da vielfach Warenverteiltzentren/ Paketdienste dort angesiedelt sind (Amazon, Lidl, Hermes,.....), welche geringe Bestandsreichweiten mit hoher und steigender Lieferflexibilität aufweisen.**

Nutzen der Reaktivierung der Strecke 3015 unter logistisch/ wirtschaftlichen Aspekten

Nachteile Eingangsfrachten:

- **Für Bahnanlieferung müsste die Hallenstruktur komplett geändert werden, da Güterzüge nur von der Seite entladen werden können.
Ausnahme Container: Hierzu wird auf dem Gelände der Immobilie eine Schienen/Weichenfunktion sowie eine Krananlage zur Vereinzelung benötigt.**
- **Durch unterschiedliche Artikelstruktur verschiedener Hersteller erfolgt Anlieferung in Kleinmengen, somit für Bahnverkehr unrentabel.**
- **Nur wenige Versender/Lieferanten verfügen über einen eigenen Bahnanschluss und sind i.d.R. auf LKW Versand ausgerichtet.**
- **Bahntransport bei geringen Mengen < 500.000 Tonnen unwirtschaftlich**

Nachteile Ausgangsfrachten:

- **Warenverteilzentren beliefern vielfach Geschäfte über LKW oder Privathaushalte über DHL, was mit der Bahn nicht möglich ist.**
- **Trend geht zu schnellerer Anlieferung im Halbtages- / Stundentakt.**

Die vorhandene Gebäudestruktur der Logistik –Zentren ist für wirtschaftliche Bahnanlieferung nicht geeignet

Abb. aus Urheberrechtsgründen entfernt (E-Mail v. 3.12.2018)

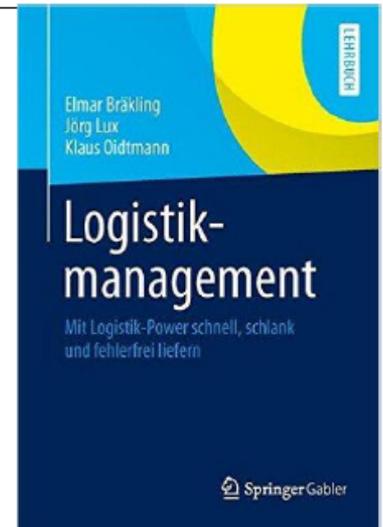
Kontakt Daten



Prof. Dr. Jörg Lux
ABWL, insb. Logistik und OR

*Hochschule Koblenz
Fachbereich Wirtschaftswissenschaften
RheinMoselCampus
Konrad-Zuse-Straße 1
56075 Koblenz*

*Tel.: 0261-9528-186
Cell: 0172-6514730
eMail: Lux@hs-koblenz.de*



*Lehre:
Logistik & OR, Supply Chain Management, Lean Management*

*Forschung:
Zukunftsforschung, Produktionsplanung und Steuerungssysteme, Holistische Produktionssysteme nach Lean
Philosophien, Ganzheitliche Supply Chain Strukturen*

*Projekte:
Aufbau der „Modellfabrik Koblenz“ und Lehrfabrik Ansbach
Diverse Hochschul-Industrieprojekte in den Themenfeldern Lean-Logistik und Produktion*

*Training, Coaching, Beratung:
Lean Management für Führungskräfte, Lean Management mit SAP R/3, Change- Management Projekte,
Produktions – und Logistikstrategieberatung und Umsetzung.*