



Das Terminal Neuss Trimodal setzt auf optimierte, multimodale, stabile Transportwege.



Martin Heying

KV unter Druck

Karsten Scheidhauer ist Geschäftsführer des Hafenterminals Neuss Trimodal und des Zugdienstleisters Optimodal. Im Gespräch mit SUT beschreibt er die prekäre Situation der Kombinierten Verkehre (KV), insbesondere im Zusammenhang mit dem Bahnverkehr.

SUT: Sind Sie mit der aktuellen Lage im trimodalen, Kombinierten Verkehr (KV) zufrieden?

Karsten Scheidhauer: Was Ladungen auf der Schiene betrifft, haben wir es inzwischen mit einer regelrechten Kostenexplosion seitens des Netzbetreibers zu tun, was vor allem angesichts der zurzeit eher bescheidenen Containermengen eine enorme zusätzliche Belastung bedeutet.

SUT: Können Sie diese Kritik etwas spezifizieren?

Karsten Scheidhauer: Die Trassenpreise steigen und auch die Stornogebühren erhöhen sich. Abhängig vom Zeitpunkt einer Stornierung müssen inzwischen bis zu 200 Prozent des Trassenpreises aufgewendet werden. Erhöhungen dieser Größenor-

dung liegen wohl darin begründet, dass Trassen als wertvolles Gut betrachtet werden. Dass Kapazität dieser Art als hohes Gut bewertet wird, hat die DB-Netz sogar vor dem Verwaltungsge-

Anzeige

„Während die Trassenpreise einerseits steigen, haben wir andererseits eine schlechte Verfügbarkeit des Netzes.“


NEUE RUHRORTER SCHIFFSWERFT GMBH
 Neubau - Reparatur - Servicecenter



KOMPETENZ, FLEXIBILITÄT, ZUVERLÄSSIGKEIT UND INDIVIDUALITÄT SEIT 1921

Das Team der NRSW wünscht frohe Weihnachten und ein gesundes, erfolgreiches Jahr!



Neue Ruhrorter Schiffswerft GmbH • Schlickstraße 15 47138 Duisburg • Tel. 0203 / 45005 0 • info@nrsw.de • www.nrsw.de



Martin Heying

Am Terminal Neuss Trimodal werden neben Containern auch Lkw-Auflieger umgeschlagen.

richtshof in Köln erstritten. DB-Netz veröffentlichte auf deren Homepage für den Zeitraum vom 27.11.2023 bis zum 27.12.2023, sogar eine unterjährige Tarifierhöhung und begründete dies mit der Verschmelzung der DB Netz AG und DB Station & Service AG zur DB InfraGO AG. Das hätte für den Schienengüterverkehr eine deutliche gegenüber den Entgelten des TPS 2022/23 bedeutet. Ich vermute, dass man die dadurch entstehenden Mindereinnahmen ausgleichen wollte, indem man die Trassenpreise zu Lasten des Fern- und Güterverkehrs erhöht. Die Bundesnetzagentur (BNA) hat das wohl abgelehnt, aber entspannen können wir uns trotzdem nicht

SUT: Die Erhöhung ist doch abgewendet?

Karsten Scheidhauer: Sicher, doch nun will man, ohne dass eine Entspannung auf dem Markt ersichtlich wäre, das TPS für das Fahrplanjahr 2024/2025 zu Ungunsten des Güterverkehrs ändern. Nach meinen Informationen steigt demnach bei einem Standardzug im Güterverkehr das Trassenentgelt einige Prozent. Da auch die BNA einem jüngeren Beschluss zufolge, nach der jetzigen Gesetzeslage den Schienengüterverkehr stärker belasten will, kann man hier vermutlich keine Hilfe mehr erwarten. Ich befürchte zudem, dass wir im kommenden Jahr eine weitere Steigerung der Anzahl Konkurse erleben werden. 60 Pleiten je 10.000 Firmen würden mich nicht wirklich überraschen. Damit beginnt eine enorme Negativspirale, denn es gehen Arbeitsplätze und somit Kaufkraft verloren. Ergänzt wird diese, aus meiner Sicht fast schon dramatische Lage durch viele Vertreter der sogenannte Generation Z, die viel fordern, aber wenig liefern.

SUT: Warum kommen diese Preiserhöhungen für Sie zu einer Unzeit?

Karsten Scheidhauer: Während die Preise derart steigen, haben wir im Gegensatz dazu aber eine signifikant schlechte Verfügbarkeit des Netzes. Wenn beispielsweise das Stellwerk in Neuss spontan mehrere Stunden, oder gar das gesamte Wochenende nicht mehr besetzt ist, fährt kein Zug mehr aus

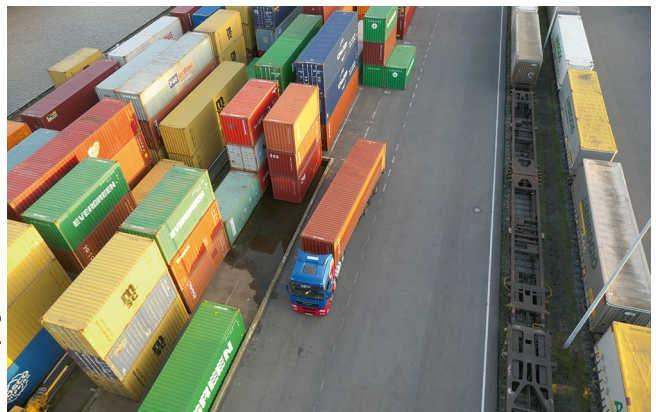
dem Terminal heraus oder hinein. Wenn aber Züge im Terminal fehlen, hat das massive ökonomische Folgen, da das Terminal sehr hohe Fixkosten hat. Vermehrte Weichen- und Gleisbrüche erschweren den Operateuren das Tagesgeschäft zusätzlich. Hinzu kommen jetzt Einschränkungen durch Baumaßnahmen. Ab 2024 soll es ja pro Jahr zu mehreren fünfmonatigen Vollsperrungen von Hauptstrecken kommen. Und der schleppende Ausbau der Betuwe-Linie zeigt, dass das Baumanagement unterirdisch ist, und das lässt nichts Gutes für die derzeitige Netzsanierung der Bahn erwarten. Hinzu kommt, dass wir bei der Bahn nicht auf Verständnis stoßen, wenn wir mal Kulanz- oder Schadenersatz-Forderungen ansprechen. Unser System der Synchromodalität, also der optimalen Transportkette unter Nutzung aller Verkehrsträger, gerät immer mehr unter Druck und schlimmstenfalls drohen dann Kundenverluste an die Straße.

SUT: Sie sprachen die hohen Fixkosten an und das Fehlen von Zügen im Terminal, können Sie das etwas ausführen?

Karsten Scheidhauer: Faktoren wie Energiekosten, Personal und Anlagenpacht fallen unabhängig von der Auslastung des Terminals an. Daher zählt jeder Zug. Die allgemeine wirtschaftliche Situation in Verbindung mit der suboptimalen Netzversorgung bewirkt aber, dass dem Terminal 40 bis 50 Züge im Jahr fehlen. Bei einem Standardzug mit 30 Einheiten und 40 Euro per Hub macht das ein Minus, das ein Terminal am Rhein nicht so ohne Weiteres kompensieren kann. Hinzu kommt, dass wir im Gegensatz zum Binnenschiff beim Zugverkehr weniger Verhandlungsspielraum haben. Denn der Trassenpreis ist immer gleich, ob der Zug nun fünf oder 500 TEU transportiert. Das ist durch die Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB) festgelegt.

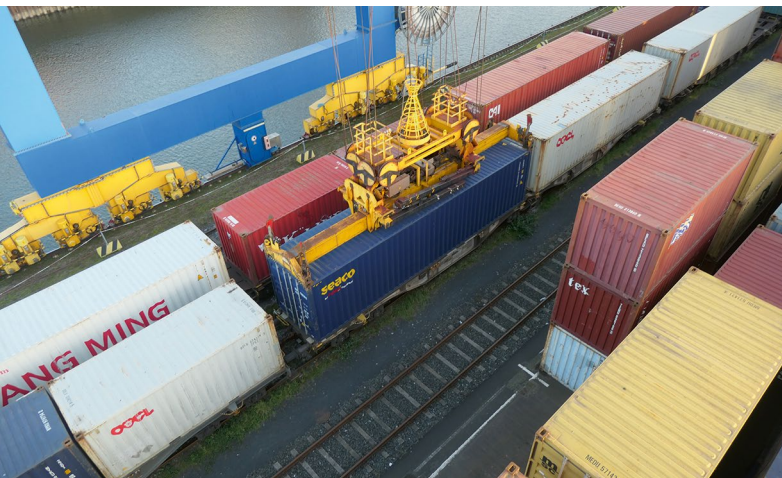
SUT: KV-Verkehre sind schon mautbegünstigt und die nun geltende CO₂-abhängige Maut sollte ebenfalls eine Verlagerung begünstigen, wie sehen Sie das?

Karsten Scheidhauer: Die Mautpolitik geht in die richtige Richtung. Die Mautbefreiung für KV auf den Kurz-Strecken wird aber nicht zu einer Verlehrsverlagerung führen. Da wäre es besser, wenn man Intermodalverkehre generell von Gebühren



Martin Heying

Lkw-Transporte finden am Terminal Neuss Trimodal im Wesentlichen nur bei der First und der Last Mile statt.



Jeder Hub zählt beim Terminal Neuss Trimodal. Daher sind ausbleibende Züge ein ernstes Problem.

befreien würde und dazu den gesamten Nahverkehr. Dann entsteht ein echter Vorteil für Intermodalverkehre oder genauer intermodale Fernverkehre. Das würde dann ziemlich sicher eine Verlagerung herbeiführen. Denn machen wir uns nichts vor:

Nach wie vor führen alle Verlagerer gerne das Wort vom „grünen Transport“. Bei anfallenden Mehrkosten sind dann die meisten doch wieder bei der günstigsten Transportoption. Wir hatten erst kürzlich wieder so einen Fall. Ein Lager im Neusser Umland wäre ideal per Zug erreichbar. Auch ein Wagenpark für die nötigen Transporte stünde zur Verfügung. Es gibt hier auch die Möglichkeit, 100 Container für den Zoll zwischenzulagern. Wir würden mit unserem synchromodalen Ansatz einen Transport per Bahn und Binnenschiff entwickeln. Es waren zu diesem Thema aber nicht einmal Gespräche möglich. Ich habe nicht selten den Eindruck, dass es planlos immer noch günstiger ist. Das liegt nicht zuletzt daran, dass die Budgets in den großen Konzernen getrennt sind. Die Mehrkosten durch wartende Lkw tauchen gegebenenfalls in den Transportkosten erst gar nicht auf. Und das geht zulasten der gesamten Mobilität im Land. Im Idealfall können wir dagegen Konzepte entwickeln, bei denen wir eine Industriebahn konzipieren, im Werk Reachstacker bereitstellen, dort im Werk für den Umschlag sorgen, unsere Dienstleistung also schon gleich vor Ort anbieten. Lkw bräuhete man hier nur noch intern für Umfuhren. Ein Zug bringt dann die Container zu uns nach Neuss ins Terminal und wir routen synchromodal, also mit dem jeweilig idealen Verkehrsträger, die Boxen weiter. Dadurch schaffen wir sichere, verlässliche und klimafreundliche Transportketten.

Martin Heying

Anzeige



Optimodal
We do it synchromodal.

VON ROTTERDAM NACH GANZ EUROPA

Qualität ist
nicht verhandelbar

WIR VERBINDEN STRASSE
MIT WASSER UND SCHIENE:
EFFIZIENT, ZUVERLÄSSIG,
UMWELTFREUNDLICH.

Ihre Ansprechpartner:

Rémon Kerkhof | Stellvertretender Geschäftsführer
Telefon: +31 (0)10 4943-902 | remon.kerkhof@optimodal.eu

Bernd Jäniche | Niederlassungsleiter Agentur Neuss
Telefon: +49 (0)2131 718995-603 | bernd.janiche@optimodal.eu

www.optimodal.eu

Good. Better. Optimodal.