



Die Neutral Container Shuttle System GmbH (Necoss) ist auf den Seehafen-Hinterlandverkehr spezialisiert.



Necoss

20 Jahre Expertise

Im April 2023 feierte die auf den Seehafen-Hinterlandverkehr spezialisierte Neutral Container Shuttle System GmbH (Necoss) 20-jähriges Firmenjubiläum. Ein besonderer Meilenstein für Geschäftsführer Sebastian Doderer und einer der Gründe, optimistisch ins Jahr 2024 zu starten.

SUT: Herr Doderer, das vergangene Jahr hielt einige Herausforderungen für den Transport- und Logistiksektor bereit. Wie haben Sie 2023 bei Necoss wahrgenommen und welche Entwicklungen erwarten Sie für 2024?

Sebastian Doderer: Aufgrund des Einbruchs im Markt und vieler verschiedener Kostentreiber war das Jahr 2023 für uns als Necoss herausfordernd. Die Störungen in den Lieferketten haben zwar im Jahresverlauf abgenommen, woraufhin wieder ein deutlich reibungsloserer Betrieb möglich war. Das merken wir unter anderem an unseren Produktionszahlen, die zeigen, dass Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit gestiegen sind. In den Häfen gibt es zwar immer noch vereinzelte Verzögerungen, trotzdem ist die derzeitige Situation schon um einiges besser als im Vergleich zum Jahr 2022. Da wir für 2024 von einer gewissen Belebung des Marktes durch die Zinsentwicklung ausgehen, sind wir zuversichtlich, was die kommenden Monate betrifft.

SUT: Am Standort Bremerhaven hatte sich Necoss für das letzte Jahr vorgenommen, den Eisenbahnverkehr von Diesel auf HVO umzustellen. War Ihr Vorhaben erfolgreich?

Sebastian Doderer: Ja, dieses Projekt hat unsere Muttergesellschaft, die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) zum März 2023 umgesetzt und wir können eine positive Bilanz daraus ziehen. Die Umstellung hat reibungslos

funktioniert, 2023 haben wir bereits einige Hunderttausend Liter in den Rangierlokomotiven vertankt. Da feststand, dass die Bahn-Tankstelle in Bremerhaven auf HVO umgestellt und daher auch gar kein Diesel mehr zur Verfügung stellen würde, haben wir früh damit begonnen, Rücksprache mit den Motorenherstellern zu halten und die Rangierloks auf die neuen Anforderungen zu testen. Die Vorbereitungsphase wurde dabei vom Land Bremen unterstützt. Bis zum heutigen Tag können wir keine Beeinträchtigungen feststellen: Der Verbrauch beim HVO ist ähnlich wie beim Diesel, die Loks laufen problemlos und die Verbrennung ist deutlich sauberer. 750 Tonnen CO₂ haben wir so allein im letzten Jahr einsparen können. Der Liter HVO ist zwar etwas teurer, weshalb wir unseren Kunden mit einem kleinen Energiezuschlag begegnen mussten, insgesamt wurde die Umstellung in der Branche jedoch gut aufgenommen.

SUT: Wie sieht es währenddessen mit Ihrer Transportroute zwischen dem Standort Hamburg und dem 2023 in Betrieb genommenen Schwarzwald-Terminal Horb aus?

Sebastian Doderer: Da wir die notwendige Auslastung für den Zug im Laufe des Jahres leider nicht erreicht haben, wird die Route vom Hamburger Hafen bis nach Horb seit Fahrplanwechsel nicht mehr von uns durchgeführt. Die Kapazitäten sind von unserer Seite zwar weiterhin vorhanden, die Ladungsmenge –





Necoss

Necoss-Geschäftsführer Sebastian Doderer.

möglicherweise auch bedingt durch den allgemeinen Rückgang im Kombinierten Verkehr – war jedoch nicht ausreichend für einen dauerhaften Betrieb. Sicherlich war auch die mehrmonatige Vollsperrung der dortigen Bahnstrecke, der Gäubahn, eine schwere Bürde für die Etablierung eines Neuverkehrs.

SUT: Wie würden Sie die aktuellen Entwicklungen im Kombinierten Verkehr einschätzen?

Sebastian Doderer: Der KV braucht Menge, sonst lohnt sich der von hohen Fixkosten geprägte Bahnverkehr nicht. Wir haben an vielen Beispielen im Hafen-Hinterland-Verkehr gesehen, dass Züge im vergangenen Jahr nicht mehr ausreichend ausgelastet waren. Wir haben natürlich alle die Hoffnung, dass die ins Stocken geratene Verkehrsverlagerung auch mithilfe der Lkw-Maut-Erhöhung wieder fortschreitet. Der Rückgang im KV war aufgrund des Rückgangs im Welthandel ja nicht nur im maritimen, sondern auch in anderen Bereichen sichtbar, da auch kontinental weniger verlagert wurde wie auch in der Vergangenheit. Daher freuen wir uns, dass wir an dem Projekt „Vernetzungskonzept Kombinierte Verkehr Niedersachsen“ des Logistikportals Niedersachsen e.V. mitwirken können. Ausgehend vom MegaHub-Terminal Hannover Lehrte werden im Rahmen einer Konzeptstudie die Potenziale für eine stärkere Vernetzung im KV-Bereich untersucht. Dazu zählen unter anderem neue Shuttle-Verkehre zwischen KV-Standorten, aber zum Beispiel auch Aktivitäten, die sich aus der Neuen Seidenstraße ergeben könnten. Weiterhin geht es auch um die Potenziale von Sonderverkehren abseits klassischer KV-Lösungen, zum Beispiel für Saisonverkehre oder im Notfallmanagement. Ziel dieser neuen Zugrelationen ist natürlich die Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene.

SUT: Auch von der nationalen Hafenstrategie erhoffen Sie sich neue Impulse, die zur Zukunftsfähigkeit der deutschen Seehäfen beitragen sollen. Eines Ihrer Hauptanliegen stellt dabei der Ausbau der Bahnkapazitäten dar. Können Sie darauf konkreter eingehen?

Sebastian Doderer: Besonders im Bereich Infrastrukturausbau wissen wir alle, dass es einen sehr großen Bedarf gibt. Vor dem

Hintergrund der aktuellen Haushaltsdebatten sind wir besorgt darüber, dass die geplanten Investitionen, zum Beispiel in die Hochleistungskorridore, nicht mehr garantiert sind. Sollten zudem im Jahr 2025 die Trassengebühren wie angekündigt massiv erhöht und die Trassenpreisförderung schon 2024 stark reduziert werden, ist das sicherlich eine katastrophale Entwicklung für den Bahnverkehr. Unsere Verbände kämpfen gegen diese Entwicklung an. Auf der 7. Bahnkonferenz Schienengüterverkehr und Seehäfen im vergangenen Dezember wurde zudem bemängelt, dass die Bundesregierung zwar bereit ist, in die Bahnstrecken in Deutschland zu investieren, jedoch nicht in die Modernisierung der Bahnanlagen in den Häfen. Die Aufrechterhaltung der Bahn-Infrastruktur stellt die Hafenbetreiber jedoch oftmals vor große Herausforderungen. Bedenkt man, dass rund 20 Prozent des gesamten deutschen Güterverkehrs auf der Schiene aus den Häfen kommt, entsteht hier eine ungleiche Belastung. Ich mache mir in dem Sinne Gedanken um die Zukunft der deutschen Häfen, denn hier bestehen grundsätzliche Unterschiede zu den europäischen Wettbewerbern. Allerdings bin ich generell kein Pessimist und wir arbeiten auch bei Necoss permanent daran, attraktive Transportlösungen auf die Schiene zu bringen, zum Beispiel, indem wir unseren Kunden mehr Flexibilität und teilweise höhere Frequenzen bieten. Zudem sehe ich sehr viele Vorteile in einer stärkeren Verknüpfung der Bereiche kontinental und maritim.

Sarah Kuhn

Anzeige



IHR PARTNER FÜR RANGIERDIENSTLEISTUNGEN

In der **Elbe-Weser-Region** und in den Häfen **Bremerhaven, Hamburg** und **Wilhelmshaven**.

FÜR INFOS
SCANNEN!



evb

so nah ist
ganz weit vorn