

Stark durch Erfahrung

Mit Sebastian Doderer, Geschäftsführer der Neutral Container Shuttle System GmbH (Necoss) und Leiter des Bereichs Schienengüterverkehr der Eisenbahn und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVW), sprach SUT über die aktuellen Chancen und Herausforderungen im Containerverkehr.



Sebastian Doderer, Geschäftsführer bei Necoss und Leiter des Bereichs Schienengüterverkehr bei der EVW.

SUT: Herr Doderer, in unserem letzten Gespräch ging es für 2024 um eine erhoffte Belebung des Marktes. Wie nehmen Sie nun ein Jahr später die allgemeine Entwicklung im deutschen Containersektor wahr?

Sebastian Doderer: Rückblickend hat sich diese Belebung leider nicht wirklich eingestellt, man könnte stattdessen eher von einer Stagnation sprechen. Für dieses Jahr ist meine ehrliche Einschätzung, dass hinsichtlich dieser erhofften Belebung leider nicht sehr viel passieren wird. Im Moment ist die wirtschaftliche Gesamtsituation unverändert problematisch, weshalb es auch kein Wachstum im Verkehrssektor gibt, zumindest nicht im Seehafen-Hinterland-Verkehr.

SUT: Was bedeutet das für Necoss?

Sebastian Doderer: Für Necoss bedeutet das, dass Markt-

wachstum derzeit nur durch Verdrängung im Markt entstehen kann. Insgesamt verschieben sich die Anteile zwar teilweise etwas zwischen den verschiedenen Anbietern, es gibt momentan jedoch kein generelles Wachstum im Markt. Somit kann man sagen, dass der Wettbewerb aktuell sehr intensiv ist.

SUT: Kommen wir zur Deutschen Bahn und dem weiterhin anhaltenden Ungleichgewicht zwischen Trassenpreisförderung und Trassengebühren. Können Sie Ihre Gedanken unter den aktuellen Bedingungen nochmal neu für uns einordnen?

Sebastian Doderer: Die Trassenpreisförderung wurde Anfang des Jahres 2024 unangekündigt gekürzt, was die Eisenbahn natürlich hart getroffen hat. Zwar gibt es derzeit keine weiteren Streichungen, das Problem ist jedoch, dass die Trassenpreise stark erhöht wurden – auch zum Jahr 2025 mit einer Preissteigerung um 16 Prozent. In einem Markt, in dem es kein Wachstum gibt, ist eine solche Erhöhung natürlich schwierig weiterzugeben. Häufig führt dies leider dazu, dass die Verkehre so teuer werden, dass sie eventuell doch auf die Straße abwandern. Das ist jedoch eigentlich genau das falsche Signal. Dieses Jahr ist zwar die Förderung nicht zurückgenommen worden, aber durch den starken Preisanstieg ist der Effekt eigentlich der gleiche wie im vergangenen Jahr.

SUT: Das bedeutet, dass die notwendige Korridorsanierung der DB zwar stattfindet, durch die erhöhten Preise verlagern sich jedoch trotzdem viele Güter auf den Lkw.

Sebastian Doderer: Ja, oder zumindest zeitweise. Der Gütertransport auf der Schiene ist aktuell jedenfalls sehr viel teurer. Ich finde es gut, dass die Korridorsanierung stattfindet, denn diese ist dringend notwendig. Dass dieser Prozess nun eben auch eine Preissteigerung von solch einem Ausmaß mit sich bringt, ist dennoch problematisch. Derzeitige Prognosen gehen zudem von einer weiteren Trassenpreissteigerung im kommenden Jahr aus. Im Licht der bevorstehenden Bundestagswahl wird dieses Thema jedoch hoffentlich noch einmal neu bewertet werden.

SUT: Sind Sie von der geplanten Korridorsanierung zwischen Hamburg und Berlin ab August 2025 betroffen und wenn ja, inwiefern arbeiten Sie an alternativen Routen für Ihre Kunden?

Sebastian Doderer: Als Necoss sind wir nicht unmittelbar betroffen, da wir auf dieser Strecke keine Züge fahren. Als EVW-Muttergesellschaft fahren wir jedoch für andere Kunden Züge auf dieser Strecke, die in der Zeit der Streckensperrung über Magdeburg umgeleitet werden. Alle hierfür nötigen Schritte wurden bereits vorbereitet.

SUT
INTERVIEW



Fachkreis Schiene: Raymond Struck (Mitte) auf einer Pressekonferenz zur Einstellungsoffensive in Hamburg.

SUT: Machen die meisten Kunden diese Veränderungen mit oder wechseln auch viele den Verkehrsträger unter den gegebenen Umständen?

Sebastian Doderer: Ich würde sagen, dass etablierte Produkte auf der Schiene – also Verkehre, die es schon lange gibt und die stabil sind – diesen temporären Veränderungen standhalten. In einer solchen Situation kann jedoch nicht erwartet werden, dass jemand etwas Neues auf die Schiene verlagert.

SUT: Welche Projekte haben Sie für das Jahr 2025 geplant oder sind bereits in der Ausführung?

Sebastian Doderer: Zum einen expandieren wir bei der EVB im

Rangierbereich. Wir haben in Hamburg zum Jahreswechsel 2025 den Rangierservice von drei auf sechs Lokomotiven erweitert, sodass wir dort nun deutlich mehr rangieren als in der Vergangenheit. Des Weiteren haben wir als EVB gemeinsam mit dem Hafen Hamburg, dem Hafen Bremerhaven und dem Lokomotivhersteller Alstom an der Entwicklung einer Wasserstoff-Rangierlok geforscht. Seit Oktober 2024 liegt für das 18-monatige Projekt sH2unter@ports nun ein Abschlussbericht vor. Auch im Fachkreis Schiene, der sich im Rahmen der Logistik-Initiative Hamburg für die Interessen der schienenseitigen Hinterlandverkehre von und zu den deutschen Seehäfen einsetzt, gibt es Entwicklungen. So haben wir beispielsweise im letzten Jahr mit allen Beteiligten auf intensiver Ebene die Abfertigung von Containerzügen im Hamburger Hafen diskutiert. Mit dem Hafenbetreiber als auch den Terminals haben wir dabei Regelungen erarbeitet, welche die Prozessschritte der Züge im Hafen verbessern. Ziel der dabei hervorgegangenen Vereinbarung ist die Erhöhung der Planbarkeit in den Terminals mittels einer strukturierteren Voranmeldung der umzuschlagenden Containermengen. In diesem Zuge wurde auch eine spezielle IT-Lösung geschaffen, die gewährleistet, dass Eisenbahnen bis zu 24 Stunden vor ihrer Ankunft ihre Containermengen angeben, damit sich das Terminal darauf einstellen kann. Die bisherigen ungefähren Mengenangaben werden dadurch nun genau erfasst, was zu einer höheren Effizienz im Tagesgeschäft beiträgt.

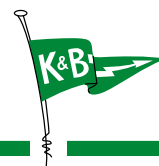
Sarah Kuhn

Anzeige

Der Fachkreis Schiene

Gemeinsam mit Stefan Marx (boxXPress) und Philipp Best (TFG Transfracht) leitet Sebastian Doderer den Fachkreis Schiene, der sich für eine bessere Performance und Wirtschaftlichkeit der Schienengüterverkehre in den deutschen Seehäfen einsetzt. Insbesondere für die Seehäfen Hamburgs und Bremens, in denen bereits heute über die Hälfte aller Container auf der Schiene ihren Weg von und zum Hafen finden, ist eine kontinuierliche und leistungsfähige Bahnanbindung von größter Bedeutung. Vor dem Hintergrund der Generalsanierung des deutschen Bahnnetzes durch die DB InfraGO hob der Fachkreis Schiene auf der 8. Bahnkonferenz im Dezember 2024 die Bedeutung eines verlässlichen und effizienten Schienennetzes erneut hervor. Grundsätzlich unterstützen Sebastian Doderer und die weiteren Mitglieder die groß angelegten Sanierungsmaßnahmen, fordern jedoch auch, dass funktionierende und verlässliche Verbindungen während der Sanierungsphasen weiterhin gewährleistet werden.

saku



Kadlec & Brödlin GmbH

SCHIFFSELEKTRIK | ELEKTRONIK
KOMMUNIKATION | NAVIGATION

**Bis zu 80% Förderung für
automatische Bahnführungssysteme...**



argonics
argoTrackPilot



ALPHATRON
AlphaRiverTrackPilot

...und Brückenanfahrwarnsysteme

Bridgescout®

by SENSORMARITIME

Krausstraße 21
47119 Duisburg
www.kadlec-broedlin.de

Tel.: +49 (0) 203 / 47 995 -0
Fax : +49 (0) 203 / 47 995 -10
info@kadlec-broedlin.de