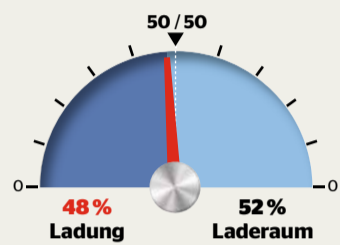




ANZEIGE

Irland + Großbritannien
...täglich... täglich... täglich... täglich... täglich... täglich...
WINLAND
INTERNATIONALE SPEDITION GmbH
Tel. +49 (0) 2102 4968 0
www.winland.de

Transportbarometer



Laderaumnachfrage steigt sprunghaft an

Das Frühjahrsgeschäft läuft auf vollen Touren. So hat die Nachfrage nach Transportraum auf allen wichtigen Relationen in den vergangenen Tagen sprunghaft angezogen. In der Folge ist das Verhältnis Frachtraumnachfrage zu verfügbarem Laderaum mit 48:52 (Vorwoche: 41:59) Prozent inzwischen fast ausgeglichen. Innerdeutsch legte die Nachfrage ebenfalls um 7 auf 74:26 Prozentpunkte zu. (1a)

Anteil der Angebote von Ladung und Laderaum nach Ländern in Prozent

Transporte von Deutschland		Transporte nach Deutschland	
31	69	A	49
58	42	B	68
10	90	BG	4
54	46	CH	8
17	83	CZ	71
74	26	D	74
47	53	DK	25
16	84	E	54
64	36	F	61
35	65	GB	35
19	81	H	25
53	47	I	78
59	41	NL	80
11	89	PL	81
5	95	RUS	95

Die Werte basieren auf den bei TimoCom eingestellten Ladungs- und Laderaumangeboten.
TimoCom www.timocom.com

ANZEIGE

NORWEGEN
Oslo • Stavanger • Bergen
Trondheim • Aalesund
und Nebenplätze
mehrmals wöchentlich
direkte Abfahrten mit Sammelgut,
Teil- und Komplettlösungen

Holger Fischer
INTERNATIONALE SPEDITION
Ihr Norwegen-Spezialist
seit 1925 in Hamburg - seit 1867 in Oslo
Telefon: 040/78 09 94-0 • Telefax: 040/78 09 94 44
e-Mail: holger@fischersped.de

Von Sebastian Bollig

Ein ersten Preis hat Spediteur Heinz Hintzen mit der Idee der Teilladungskooperation Part Load Alliance (PLA) schon gewonnen: Die Initiative Mittelstand hat Hintzens Softwareunternehmen IT Ressort für die selbst entwickelte Kooperationssoftware mit dem Prädikat Best of 2015 ausgezeichnet. Nachdem die Fachjury das Produkt positiv bewertet hat, gilt es jetzt, die Spediteure zu überzeugen. Denn Hintzen glaubt fest an die Vorteile seiner Idee.

Das vergangenen Sommer vorgestellte Konzept, Teilladungsverkehre per Direktfahrt ohne Cross Docking oder Empfangsdepot (DVZ 11.7.2014, Seite 7) umzusetzen, hat großes Interesse in der Branche hervorgerufen. Dennoch waren zum operativen Start weniger Unternehmen dabei als erhofft. Seit Anfang März können bislang 13 Systempartner das Netz nutzen. „Die Forschungsgrundlagen waren sehr gut, aber die Praxistauglichkeit leider noch nicht gegeben“, begründet Hintzen den späten Starttermin. „Wir wollten nicht mit einer Software starten, die noch nicht marktreif ist.“ Seitdem er Interessenten die fertige Onlineplattform vorführen kann, erklären sich viele offene Fragen wie von selbst.

Es gibt Zusagen von insgesamt 16 Partnern für 84 Linien, aktuell sind jedoch erst 70 Linien tatsächlich verfügbar. „Die restlichen Linien werden in den nächsten Wochen gestartet“, sagt Hintzen. Ende April sollen zudem mindestens zwei weitere Partner hinzukommen. Und weitere Linien sind bereits für Mai anvisiert. In den ersten drei Wochen wurden 30 Sendungen über das System abgefertigt. „Unser System hat noch den Nachteil der fehlenden Flächendeckung“, gibt Hintzen zu. „Wenn es jedoch eine Linie gibt, spart der Unternehmer sofort Kosten.“

Theorie an Praxis angepasst

Der Spediteur aus Eschweiler hat die Zeit genutzt und sein theoretisches Konzept mit den Wünschen der Partner abgeglichen. „Die Spediteure haben unsere Forschungsergebnisse an die Realität angepasst“, stellt er zufrieden fest. Während zuvor alle Verkehre ungebrochen im Direktverkehr geplant wurden, prüft die PLA-Software namens „Optimierer“ nun auch, ob ein Ziel erreicht werden kann, wenn ein Umschlag an einem der Konsolidierungsdepots stattfindet. Insbesondere bei grenzüberschreitenden Sendungen habe sich der Bedarf von Gateways gezeigt. Das war in der Theorie noch nicht absehbar gewesen.

Um dennoch dem Ansatz gerecht zu werden, Umwege und Spitze-Winkel-Verkehre zu vermeiden, gibt es für diesen „Linechange“ genannten Verkehr strikte Vorgaben. Ist die direkte Linie ausgelastet oder existiert gar keine, prüft die Software, ob es eine alternative Route über einen Netzknoten gibt. Dies sei aber nur für Sendungen mit mindestens 400 km Laststrecke möglich, erklärt Hintzen. Zudem darf die Umwegstrecke nicht zu lang werden – im System ist dies auf 20 Prozent der direkten Linie begrenzt. „Wir wollen nicht zu sehr von unserem Direktverkehrsansatz abweichen“, begründet der Spediteur diese Vorgaben. „Trotz Zwischenumschlags gibt es bei PLA weiterhin kein Empfangsdepot, sondern der LKW soll die Ware direkt zum Kunden liefern.“ Zudem gibt es keine Kosten für Überhänge.

Bis Mai wird die Möglichkeit der Linechanges bei PLA eingerichtet. „Dann denken wir nicht mehr in Umschlagzentren, sondern als Netz-

Wenn es sich rechnet, plant PLA künftig einen Umweg ein: Neu sind Gateways für die Anbindung internationaler Partner.

DVZ-ILLUSTRATION: CARSTEN LUDMANN

PLA fährt nicht nur im Direktverkehr

Gateways und Regionalzonen eingeführt: **Teilladungskooperation** reagiert auf Wünsche aus dem Markt

werk“, verweist Hintzen auf die Vorteile. „Kollegen aus Baden-Württemberg können dann zum Beispiel die Linienverkehre aus NRW nach Großbritannien nutzen.“

Regionalzonen für kurze Distanz

Bis Mai soll eine weitere Änderung etabliert sein: Um Teilpartien für kürzere Distanzen umsetzen zu können, führt PLA die Regionalzone ein. Sie beschreibt das regionale Produktionsgebiet eines Partners und ist losgelöst von dem festgelegten Quellgebiet der Konsolidierungsdepots. Bei Überschneidungen wird die Sendung dem Partner zugeordnet, der die wenigsten Leerkilometer zur Lade- und Entladestelle hat.

Damit gibt es bei PLA statt der Konzentration auf Direktlinien, wie ursprünglich konzipiert, jetzt doch mehr Möglichkeiten: Linechange, Direktfahrten, Rückladungslinien und Regionaltransporte. Alle, von den PLA-Partnern eingestellten Sendungen, werden von der Software automatisch auf die jeweiligen Linien verteilt. Dabei ist der Ansatz, so viele Teilpartien wie möglich auf so wenige LKW wie nötig zu verteilen. „Durch weniger Leerfahrten innerhalb des Teilladungssystems wird jede einzelne Linie wirtschaftlicher“, versichert Hintzen.

Disponenten prüfen Möglichkeiten

Noch gibt sich der Spediteur aus Eschweiler gelassen. Die monatlichen Kosten durch PLA für den Partner sind sehr überschaubar, denn gefahren werden muss nur, wenn auch Ladung vorhanden ist. Ansonsten ist nur der Monatsbeitrag fällig. „Die Disponenten können also noch sehr entspannt ausprobieren, was unsere Software alles kann.“ Dennoch spürt Hintzen natürlich Erfolgsdruck. Die Anlaufschwierigkeiten müssen gelöst werden. So erreiche manche Anfrage den PLA-Partner nicht, da keine E-Mail-Adresse hinterlegt sei. „Hier wollen wir in den nächsten Tagen weiter nachfassen.“

Hintzen betont: „Wir wollen nicht einfach nur ein Portal verkaufen.“ Ihm sei es wichtig, dass die Unterneh-

men tatsächlich von PLA profitieren können und ins gesamte Gefüge hineinpassen. „Das ist im beiderseitigen Interesse“, sagt er. „Wenn ein Unternehmer nach drei Monaten feststellt, dass das System gar nicht in die Betriebsabläufe passt, ist das für beide Mitarbeiter Gespräche mit potenziellen Partnern der Kooperation. Der Schwerpunkt der Partnersuche liegt derzeit in Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen. Aus diesen Regionen kämen auch die meisten Anfragen. Hintzen stellt fest, dass zwar die Unternehmer im ersten Moment sehr interessiert reagieren, viele wollten jedoch zunächst abwarten, wie sich PLA entwickelt.“

Der Spediteur ist von seinem Produkt zutiefst überzeugt und glaubt an den Erfolg. „Ein Schritt in Richtung Industrialisierung der Teilladungsverkehre bringt den deutschen Unternehmen enorme Wettbewerbsvorteile“, sagt Hintzen. Das wäre dann ein Gewinn für alle Beteiligten.

ANZEIGE

CHINA ↔ EUROPA
IN 20 TAGEN!
SPEZIALRATEN FÜR
CONTAINERTRANSPORTE

InterRail Logistics GmbH Tel. +49 (0) 6109 - 69 69 2 - 0
www.interrail-logistics.de

PLA-Partner

13 Partner waren beim operativen Start der Part Load Alliance (PLA) Anfang März dabei:

- All Road International, Düren
- August Burk, Dautphetal
- Bernhard Messing, Coesfeld
- Decker + Co, Achern
- H. Veldhuizen Transport, Zaandam
- Hintzen Logistik, Eschweiler
- Ludwig Häberle Logistik, Schwäbisch Gmünd
- Martin Oelrich, Ladbergen
- Otto Bächle, Villingen-Schwenningen
- Rütgers, Stolberg
- Starotrans, Eupen
- Trans West Services, Dormagen
- Ziegler, Eschweiler