

Elektronische Laderaum- und Frachtenbörsen

Es hat Jahre und erhebliche Investitionen von fast ausschliesslich privater Hand gebraucht, bis sich elektronische Laderaumausgleichssysteme in Europa etablieren konnten. Wie das Beispiel Teleroute zeigt, finden sich hier im Vergleich zu anderen Massnahmen Angebot und Nachfrage viel besser. Sie erscheinen daher äusserst geeignet den anschwellenden Güterverkehr in Europa in den Griff zu bekommen.

Ökologische wie ökonomische Gründe erzwingen die Suche nach Auswegen aus dem permanent anwachsenden Verkehrschaos. Einerseits verschlingt der

* Von Rudolf Anner,
TF Telefracht AG

Verkehr in Industrieländern rund 20 Prozent der globalen Brennstoffe und andererseits kostet eine Stunde Stau nach Schätzungen bereits rund 150'000 SFr. Zusätzlich besteht die Emissionsproblematik (Abgase, Lärm etc.). Höchste Zeit also für die Suche nach Auswegen. Hierbei bestehen abgesehen von der absoluten Verkehrsvermeidung zwei prinzipielle Möglichkeiten:

- Die Umlagerung des Verkehrs auf energieeffizientere Verkehrsträger (z.B. Schiene).
- Die bessere Auslastung der bestehenden Fahrzeuge (Pkw, LKW).

Prinzip

Während erstere Lösung den kosten- und zeitintensiven Aufbau einer gesamten Infrastruktur erfordert, beruht der zweite Punkt im wesentlichen auf einem reinen Informationsproblem. Es ist schlichtweg häufig nicht bekannt wer leer oder nur teilbeladen von A nach B fährt und wer dorthin fahren möchte. Dabei besteht gerade im Güterbereich ein grosses Einsparungspotential: Rund jeder dritte LKW in Europa ist leer unterwegs. Werden auch noch die teilbeladenen Lkw und die grossen Flottenbestände in die Rechnung einbezogen, entstehen an-

sehnliche Zahlen. Ein Informationssystem könnte Anbieter und Nachfrager leicht einander näher bringen. Durchgesetzt haben sich bei der Laderaumbewirtschaftung im europäischen Gütertransport zwei elektronische Börsentypen:

- Die *Frachtenbörse*, ein System in das
 - Spediteure, Verloader oder auch Frachtführer Informationen über ihre Ladungen eingeben.
- Die *Leerfahrten- bzw. Laderaumbörse*, ein System in das Frachtführer, Transporteure oder auch Spediteure ihre freien LKW-Kapazitäten eingeben.

Erfahrungen

Das Konzept leuchtet zwar schnell ein, doch gilt es in der Realisierung eine Reihe von Hürden zu meistern, ehe die erforderliche "kritische Masse" aufgebaut ist. Solche Hürden liegen unter anderem:

- In der nötigen *Bereitschaft* der angeschlossenen Benutzer (unpassende) Ladung abzugeben und/oder vorhandene LKW-Leerkapazität zu melden.
- In der *Technik*: Einheitliche Schnittstellen, international verfügbare Datennetze, benutzerfreundliche Oberflächen.
- Im *Verhalten* einzelner, die lange Zeit befürchtet haben, bestehende Strukturen könnten sich zu ihren Ungunsten
- verändern.
- In der *Angst*, dass die bei höherer Markttransparenz rasch fallenden Preise nicht von den Kosteneinsparung
- infolge höherer Auslastung kompensiert würden.

Beispiel Teleroute

Mittlerweile hat die Transportbranche jedoch erfahren, dass sie stark vom elektronischen Markt profitieren kann. Teleroute ist eine internationale Transport-Datenbank und gehört der international tätigen Verlagsgruppe Wolters Kluwer an. Mittels Teleroute kann Fracht und Laderaum im europäischen Strassengüterverkehr optimal genutzt werden, wobei die eigene Sprache respektiert wird. Beispielsweise verlässt ein LKW Stuttgart um in Lyon eine Ladung abzuholen. Weil für die Hinfahrt noch kein Auftrag vorliegt, konsultiert der Spediteur Teleroute. Hier sind ca. 1'000 tagesaktuelle Frachtangebote von Deutschland nach Frankreich gespeichert. Sobald der Spediteur ein Angebot gefunden hat, greift er zum Telefon und kann bereits nach kurzer Verhandlung mit einem Kollegen das Problem lösen. Den elektronischen Vertragsabschluss entwickelt Teleroute bis Ende 1993 im Rahmen des EG-Projektes IMPACT. Teleroute besitzt derzeit in neun angeschlossenen Ländern über 20'000 Benutzer, die international 8'000 Frachtangebote und an den nationalen Börsen, z.B. in Frankreich, Deutschland und Italien insgesamt 12'000 Angebote pro Tag plazieren. 1991 verzeichnete das System drei Millionen Stunden Nutzungszeit, was ungefähr 100'000 Eingaben und Abfragen pro Tag entspricht. Angesichts des Marktanteils der Strasse von rund 80 Prozent und angesichts der Zehntausenden von involvierten Firmen und Fahrzeugen sind die Zahlen noch bescheiden. Sie sparen jedoch an Kilometern nicht mehr, als der Huckepackverkehr transportiert und immer mehr Firmen im internationalen Transport erkennen, dass es günstiger ist, Ladung an Dritte abzugeben, als leer zurückzufahren.

Ausblick

Bei entsprechender Förderung des Börsenkonzeptes wäre sein Einsatz ebenso wirksam, wie die Umlagerung von Teilen des Güterverkehrs auf die Schiene. Zudem ist die Technik sofort verfügbar und erheblich kostengünstiger. Das Potential der elektronischen Laderaum- bzw. Frachtenbörsen in Europa ist bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Zu einer Belebung derartiger Systeme dürfte die Öffnung des Binnenmarktes ebenso beitragen wie die intelligente Verbindung mit den kommenden Möglichkeiten der Mobilkommunikation.

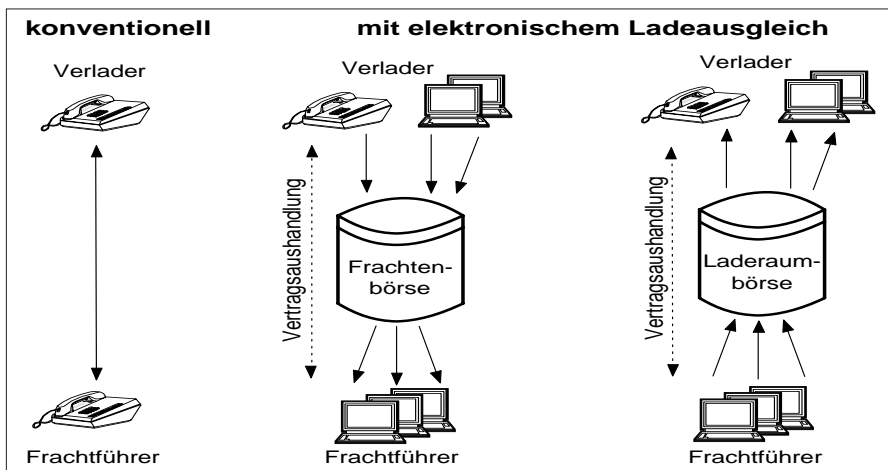


Abb. 1: Disponieren ohne und mit einem elektronischen Laderaumausgleichssystem

* Rudolf Anner ist Direktor der Teleways AG in Zürich.