



Mittel gegen „Zahnlücken“

Das Angebot des Eisenbahn-Monitoring-Dienstleisters Railwatch, Stellplatzlücken auf Zügen des Kombinierten Verkehrs zu erfassen und damit den KV-Operateuren und Vermittlungs-Plattformen zusätzliche Daten bereitzustellen, ist bei diesen auf ein gemischtes Echo gestoßen.



„Zahnlücken“ sind nicht nur versenkte Verlagerungskapazität, sondern auch versenktes Erlöspotenzial.

Railwatch-Geschäftsführer Michael Breuer hatte im Gespräch mit SUT (Ausgabe 2/2023) angeboten, Informationen über „Zahnlücken“ auf KV-Zügen auszuwerten und damit KV-Operateuren und KV-Vermittlungsplattformen zu helfen, diese freien Stellplätze zu Aktionspreisen zu vermarkten. Nach seinen Angaben gibt es 20 bis 30 Prozent freie Stellplätze. Das sei nicht nur versenktes Verlagerungspotenzial, sondern auch entgangener Umsatz – bei praktisch null Mehrkosten.

Bei der KV-Vermittlungsplattform Modility sieht man das Angebot von Railwatch differenziert. „Grundsätzlich eint uns natürlich das Ziel, mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu bringen“, sagte ein Sprecher. „Insofern begrüßen wir es immer, wenn mehrwertstiftende Informationen zu Auslastungspotenzialen im Kombinierten Verkehr gewonnen und daraus Erkenntnisse abgeleitet werden können.“ Grundsätzliche Statistiken zur Auslastung nach Segmenten – Container, Wechselbrücke, Trailer – und Regionen könnten für Modility und den Markt interessant sein, ebenso wie Erkenntnisse darüber, ob geladenes Equipment voll oder leer ist. „Hieraus ließen sich auf Makro-Ebene sicherlich interessante Schlussfolgerungen ziehen.“

Auf Mikro-Ebene sehe es aber anders aus: „Wir selbst stellen immer wieder fest, dass ‚unsere‘ Operateure bereits sehr genau wissen, wie es um die Auslastung auf ihren Zügen bestellt ist.“ Bei Modility passten sie auf dieser Basis bereits verfügbare Kapazitäten sowie Transportpreise an. Dadurch entstehe auf Kundenseite mehr Transparenz über Verfügbarkeiten auf einzelnen Zügen, und Restmengen können mit reduzierten Preisen attraktiv an das angeschlossene Spediteurs-Netzwerk bei Modility vermarktet werden.

Beim unmittelbaren Wettbewerber Intermodal Capacity Broker sieht man das Angebot nach Angaben einer Sprecherin hingegen als sehr nützlich an, „denn mithilfe dieser gewonnenen Erkenntnisse kann unser Vertriebsteam noch gezielter Operateure ansprechen, deren Züge wiederkehrend minderausgelastet sind und freie Kapazitäten zur Verfügung haben.“ Die Lösung von Railwatch helfe dabei, „die Akteure auf Faktenbasis anzusprechen.“

Bei den KV-Operateuren selbst stößt das Angebot eher auf Skepsis. „Wir wissen genau, wie unsere Züge ausgelastet sind“, sagte zum Beispiel Necoss-Geschäftsführer Sebastian Doderer. Immerhin neugierig zeigte sich Hupac: Im unternehmenseigenen Netzwerk gebe es ähnliche Systeme mit internen realen Daten, um die Auslastung der Züge zu monitoren und vorausschauend zu steuern, erläuterte eine Sprecherin gegenüber SUT. „Natürlich schauen wir uns gerne an, welche Lösungen Dritt-Anbieter oder Dritt-Intelligenzen entwickeln.“

Matthias Roeser

Anzeige

HBS | MARINE GROUP

HBS Hamburg Bunker Service GmbH

- » Bunkerungen weltweit
- » Schiffsausrüstung für Binnen- und Seeschifffahrt
- » Gasöl-, GTL- und Diesellieferungen
- » Bunkerstationen, eine an den Landungsbrücken und eine im Ellerholzhafen

HBS Marine Supply GmbH & Co. KG

- » Schmierstoffhandel für Reedereien, Werften, Wasserbau etc. per Bunkerboot, TKW und LKW
- » Schmierstoff-Lagerhallen und Floating Storage
- » Internationale Schmierstoff-Logistik mit maßgeschneiderten Transportleistungen

HBS Shipping GmbH

- » Schiffsmanagement und Bereederungsdienste
- » Befrachtung und individuelle Transportlösungen für den Mineralölhandel

Ulmenstraße 23a · 22299 Hamburg
Tel.: +49 (40) 320 300 000 · www.h-bs.eu

BUNKER
LUBRICANTS
TRANSPORT