OFFEN GESAGT

All inklusive – Wir machen alles!

VON **CHRISTIAN SPENDEL**

PETSCHL

Der Autor ist Geschäftsführer bei Petschl Transporte

Wir kennen und lieben es, All Inklusive! Der Traumurlaub schlechthin, mit allem drum und dran. Einmal einzahlen und dann ein Leben ohne Grenzen. Fliegen, wohnen, essen, trinken, surfen, schwimmen, tauchen und ja nichts auslassen, weil All Inklusiv! Das ist ja fast so wie im Transportgewerbe. Wir machen doch auch alles für unsere Kunden, oder? Wir laden auf, wir sichern, wir fahren, wir laden ab. Wir zahlen Strafen für Überladungen und Lenkzeitüberschreitungen. Wir übernehmen Kosten für angebliche Waren- und Verspätungsschäden. Wir stehen im Stau und kommen trotzdem pünktlich an. Wir inkassieren Mauten und Gebühren für den Finanzminister. Wir finanzieren vor und sehen uns oft mehr als Bankinstitut und weniger als Transportunternehmer. Wer nicht mitspielt wird aussortiert.

Aber dessen nicht genug. Jetzt hat eine namhafte Supermarktkette eine weitere geniale Idee entwickelt, um ihre Transportdienstleister noch tiefer in die Dienstleistungskette einzubinden; besser gesagt einzukaufen. Der Discounter LIDL testet seit kurzer Zeit ein „Zusatzservice" an seinen Rampen. Transportunternehmer können sich eine schnellere und erweiterte Abfertigung erkaufen. Ich finde das super. Ich wäre auch dafür, dass LIDL an den Kundenkassen kleine Schranken aufstellt (so wie beim Autobahn Klo) und da werfen wir dann 2 EURO Münzen rein und werden schneller abkassiert.

SHUTTERSTOCK/A. AND I. KRUK

LIDL lohnt sich Zurück zur Lkw Rampe und kleine Zusammenfassung: Wir nehmen einen Transportauftrag an, der zufällig bei LIDL als Empfänger landet. Dann müssen wir zuerst mal ein Ladefenster (natürlich kostenpflichtig) im Zeitfenstermanagementportal des Verladers buchen, damit wir überhaupt beladen werden. Dann kommen wir an die Laderampe, wo unser Fahrer selbst die Paletten vom Lager auf den Lkw ziehen muss und jede einzelne Palette per Strickcodescanner für den Absender erfasst und ausbucht. Ja, wir sind Lagerpersonal! Das ist zwar nicht Inhalt des Transportauftrages, aber er muss es trotzdem machen, weil sonst er stehenbleibt. Dann sichern wir den ganzen (wahrscheinlich nicht ausreichend verpackten) Krempel und fahren zum Kunden. Dort dürfen wir – sofern wir rechtzeitig und kostenpflicht ein Entladefenster im Zeitfenstermanagementportal des Empfängers gebucht haben – wieder selber entladen. Gleiches Spiel wie bei der Beladung. Und hier kommt das LIDL System ins Spiel, dass rein zufällig zum gebuchten Entladezeitfenster keine Rampe frei hat; rein zufällig! Das kann mehrere Gründe haben. Einer davon könnte sein – rein theoretisch – dass die im Lager noch keinen Platz für unsere 33 Paletten haben. Macht aber nix, weil das Lager hat ja ein amtliches Kennzeichen und 3 oder mehr Achsen inkl. Fahrer vorne dran. Also ist es komplett egal, ob die 33 Paletten nun auf unserem Lkw am Hof stehen und warten, oder 10 Meter weiter im Hochregallager, und warten. Nein, ist nicht egal! Weil der Lagerplatz im Hochregal kostet. Der Lagerplatz auf unserem Auflieger kostet nix. Bei einem großen Discounter können schon mal 100 oder mehr Lkw pro Tag am Hof aufschlagen. 100 Lkw können über 3000 Paletten „lagern". Was kostet Errichtung und Betrieb eines Hochregallagers für 3000 Paletten?

LIDL Expressrampe Nun können wir bei LIDL zwischen 40.- bis 100.- EURO einzahlen, damit wir schneller entladen werden; Expressrampe heißt das. Ich bin gespannt, wie viele Kollegen das wirklich in Anspruch nehmen werden? Und viel mehr gespannt bin ich, wie das alles ab November laufen wird, wenn das Weihnachtsgeschäft so richtig anzieht und der akute Fahrermangel gepaart mit dem steigenden Frachtaufkommen wieder mal zur Mega Hektik aufsteigen. Wir haben das ja in letzter Zeit schon erlebt, wenn viele Transportunternehmer genau hinschauen, für wen sie fahren und ob sie überhaupt noch fahren. Ich glaube, dass solche Ideen wie die LIDL Expressrampe nicht von großem Erfolg gekrönt sein werden. Solang es genug Frachtraum gibt und jeder Unternehmer Interesse an schneller Abfertigung hat, dann ja. Aber der Frachtraum ist knapp und unser Konsumrausch wird das nicht bremsen, im Gegenteil.

Viel eher sinnvoll fände ich hier ein Zusammenspiel zwischen Verlader und Transporteur auf Augenhöhe. Heute kann man mit digitalisierten Track & Trace Anwendungen schon so viel an Planung für beide Seiten optimieren. Und Zeitfenstermanagement ist für mich sowieso nur ein Zeichen von Planlosigkeit. Das alte First In – First Out System hat sich bestens bewährt. Ich geh beim Supermarkt ja auch rein, wann ich will und nicht erst nachdem ich von daheim einen Slot gebucht hab, wo ich dann an der Wursttheke früher dran komm. Wenn 12 Mittelschüler zufällig vor mir da waren und jeder eine Extrawurstsemmel mit Gurkerl und Käse bestellt, ...