

Umfrage

cargoclix.com

[ZEITFENSTERMANAGEMENT]

Wartezeiten - Durchlaufzeiten - Preise

Eine empirische Untersuchung zur Wirksamkeit
von Zeitfenstermanagement-Systemen

Vorwort.....	3
Management Summary.....	4
Informationen zur Studie.....	6
Warte- und Durchlaufzeiten.....	7
Preisgestaltung.....	10

Impressum

CARGOCLIX
Dr. Meier & Schmidt GmbH
Münsterplatz 11 / im Kornhaus
D-79098 Freiburg i.Br.

Internet: www.cargoclix.com

Konzeption und Redaktion:
wuermsr.communications

Postfach 1304
D-85767 Unterföhring

Internet: www.wuermser.com

Rückfragen zur Studie:
Dr. Victor Meier
Telefon: 0761 / 22 55 11 -00
meier@cargoclix.com

Anita Würmser
Telefon: 089 / 95 82 26 -11
anita.wuermser@wuermser.com

Copyright by
CARGOCLIX Dr. Meier & Schmidt GmbH, Freiburg i.Br., im April 2012

Vorwort

Der Stau an der Rampe ist so alt, wie die Rampe selbst. Seit Jahrzehnten geben lange Warte- und Durchlaufzeiten Anlass zu Diskussionen und gerichtlichen Auseinandersetzungen zwischen Verladern, Spediteuren, Frachtführern und Zentrallagerbetreibern. Mehr als 60 Prozent der Spediteure klagen nach einer Studie der Kölner SCI Verkehr über lange Abfertigungszeiten an den Handelsrampen, in der Industrie sind es 14 Prozent.

Zu Lösung dieser Problematik kommen seit einigen Jahren verstärkt webbasierte Zeitfenstermanagement-Systeme zum Einsatz. Mithilfe von Zeitfenstermanagement können die Empfänger, Verloader, Spediteure und Frachtführer durch eine kontinuierliche Zulaufsteuerung der LKW an die Rampen ihre Prozesse vor, während und nach der eigentlichen Be- oder Entladung optimieren. Rampenbetreiber können die Hofinfrastruktur gleichmäßig auslasten und die Personalplanung verstetigen. Spediteure und Frachtführer verringern unproduktive Wartezeiten und können sicher stellen, dass Anschlussfahrten erreicht werden.

Dazu stellt der Warenempfänger seine freien Ladetermine und Rampenplätze in ein Zeitfenstermanagement-System ein, Logistikdienstleister buchen ihre Wunschablieferzeit und zahlen dafür eine Gebühr. Die Logistikdienstleister benötigen keine technische Infrastruktur, ein Internetzugang genügt.

Während das Bundesamt für Güterverkehr in einem Sonderbericht zur Situation an der Laderampe die Vergabe von Zeitfenstern als „erfolgversprechendste“ Maßnahme zur Entschärfung der Rampenproblematik empfiehlt, werden in den Reihen der Logistikdienstleister immer wieder Stimmen laut, dass sich die Wartezeiten durch den Einsatz von Zeitfenstermanagement-Systemen nicht verändert hätten. Jüngsten Presseberichten zufolge, soll die Abfertigung an Zentrallägern mit Zeitfenstermanagement sogar länger dauern, als an Zentrallägern ohne ein solches System. Diese Berichte beziehen sich bisher jedoch fast ausschließlich auf Auswertungen von wenigen spezialisierten Lebensmittelspediteuren und überdies auf die Zentralläger des Lebensmitteleinzelhandels.

Kern der vorliegenden Untersuchung ist es daher, die Erfahrungen vieler Nutzer zu einem Gesamtbild zu verdichten und die grundlegende Frage zu beantworten: Verkürzen Zeitfenstermanagement-Systeme die Wartezeiten und Durchlaufzeiten an den Rampen? Dazu wurden die Erfahrungen von Logistikdienstleistern auf der einen und Standortbetreibern auf der anderen Seite mit Zeitfenstermanagement-Systemen hinsichtlich Wartezeiten, Durchlaufzeiten bei der Be- und Entladung von LKW an der Rampe erhoben.

Daneben befasst sich diese Untersuchung mit der Preisgestaltung und Preisakzeptanz von Zeitfenstermanagement-Systemen.

Insgesamt wurden 41 Unternehmen, davon 22 Logistikdienstleister und 19 Industrie- und Handelsunternehmen befragt.

Freiburg i.Br. im April 2012

Management Summary

Zeitfenstermanagement-Systeme verkürzen die Warte- und sogar die Durchlaufzeiten an den Rampen. In dieser Einschätzung sind sich sowohl die Standortbetreiber als auch die Logistikdienstleister einig.

Am deutlichsten fällt das Urteil bei den Wartezeiten aus. **90,2 Prozent aller Befragten stellen eine Verkürzung der Wartezeiten durch den Einsatz von Zeitfenstermanagement fest**, nur 9,8 Prozent verneinen dies. Bei den Betreibern der Lagerstandorte verzeichnen sogar 100 Prozent eine Wartezeitenverkürzung, die Logistikdienstleister liegen erwartungsgemäß leicht darunter, dennoch geben 82,6 Prozent aller Spediteure an, dass sich die Wartezeiten an den Rampen spürbar verkürzt haben.

Bei den Durchlaufzeiten verzeichnen 72,5 Prozent aller Befragten eine Verkürzung durch den Einsatz von Zeitfenstermanagement. Unter den Logistikdienstleistern ist mit 54,5 Prozent immer noch mehr als die Hälfte dieser Meinung.

Die ausbleibende Verkürzung der Durchlaufzeiten auf Seiten der Spediteure hat mehrere Gründe:

1. Mit der Einführung eines Zeitfenstermanagements wird nicht automatisch auch das Ziel einer Durchlaufzeitenverkürzung verfolgt. In der Industrie sind die Prozesse oft optimiert; es geht ausschließlich um eine Wartezeitenverkürzung, um Spitzen abzufedern und Staus zu verhindern.
2. Eine Durchlaufzeitenverkürzung setzt die Analyse und Optimierung der gesamten Lieferkette voraus. Zeitfenstermanagement-Systeme können diesen Prozess unterstützen, jedoch nicht ersetzen.
3. Die Mehrzahl der befragten Logistikdienstleister beliefert auch den **Lebensmitteleinzelhandel. Dieser nimmt in der Rampendiskussion jedoch eine Sonderstellung** ein. Die zwölf größten Lebensmittelhändler unterhalten etwa 260 Zentralläger in Deutschland. Spediteure, die dort ihre Paletten abliefern, haben in der Regel kein Vertragsverhältnis mit den Empfängern der Ware auf Handelsseite. Auftraggeber des Transportes ist die Lebensmittelindustrie. Berichte darüber, dass Personalmangel, unflexible und in der Regel allein auf den Handel optimierte Prozesse an den Rampen der Zentralläger für insgesamt lange Abfertigungs- und Durchlaufzeiten bei den Spediteuren sorgen, machen hier immer wieder Schlagzeilen. Dieser Sonderaspekt ist nicht Bestandteil dieser Betrachtung, dennoch muss man davon ausgehen, dass sich bei der Einschätzung durch die Logistikdienstleister die Situation an den Rampen des Lebensmitteleinzelhandels in der schlechteren Bewertung der Durchlaufzeiten niederschlägt. **Darüber hinaus kann man mit einiger Sicherheit annehmen, dass die akuten Probleme an den Handelsrampen sogar die Wirksamkeitsdiskussion von Zeitfenstermanagement generell überlagern und ein insgesamt verfälschtes Bild der allgemeinen Rampensituation zur Folge haben.**
4. Rampenbetreiber sind naturgemäß bestrebt, durch den Einsatz von Zeitfenstermanagement-Systemen primär interne Prozesse und Kosten zu optimieren. Im Lebensmitteleinzelhandel hat dies allerdings, bedingt durch die spezifischen Machtverhältnisse zugunsten des Handels, zur Folge, dass gerade durch die flächendeckende Vergabe von Zeitfenstern die Dispositionsfähigkeit und damit die Tourenauslastung der Logistikdienstleister erheblich eingeschränkt wird.

Ein einheitliches Urteil fällen alle Befragten hinsichtlich der Buchungspreise. Sowohl Logistikdienstleister als auch die Standortbetreiber halten mit 97 Prozent der Nennungen einen Preis von **bis zu 0,50 Euro für marktgerecht**. Als maximale Obergrenze (**Akzeptanz- oder Wuchergrenze**) wird vom Markt ein Preis von **durchschnittlich 0,74 Euro** betrachtet. Überraschend ist, dass die Logistikdienstleister insgesamt preistoleranter nach oben sind als die Industrie- und Handelsunternehmen. 40,9 Prozent der befragten Spediteure würden bis zu 1 Euro pro Slot akzeptieren, während bei den Standortbetreibern nur 26,3 Prozent dazu bereit wären. Ursache dafür könnten die seit Jahren weit über dem Schnitt liegenden Preise an den Rampen des Einzelhandels sein. Insbesondere bei der Belieferung von Handelsrampen liegen die aktuellen

Preise von 2,50 Euro pro Slotbuchung damit rechnerisch um das Vierfache über dem als marktgerecht empfundenen Preis von

0,50 Euro und immer noch 238 Prozent über der maximalen Akzeptanzgrenze von durchschnittlich 0,74 Euro.

Eine "organisierte" Rampe wirkt sich positiv auf alle in der Logistikkette beteiligten aus. Sie wird gemeinhin als Bringschuld der Rampenbetreiber betrachtet. Dennoch sind die Dienstleister bereit, für die Buchung zu zahlen. Der absolute Betrag für die Buchung eines Slots wird dabei von den Logistikdienstleistern in der Praxis selten als überhöht thematisiert, obwohl Preise pro Slot von bis zu 2,50 Euro und darüber keine Seltenheit sind. Im Rahmen der Untersuchung hat sich jedoch gezeigt, dass die psychologische Wirkung des Slotpreises nicht zu unterschätzen ist und maßgeblichen Einfluss auf die Zufriedenheit der Logistikdienstleister hat.

Die Logistikdienstleister erwarten im Gegenzug für hohe Buchungsgebühren einen deutlich messbaren Nutzen, insbesondere was die Reduzierung ihrer Warte- und Abfertigungszeiten anbelangt. Stellt sich dieser Nutzen nicht ein, ist ein Gefühl der Übervorteilung die Folge, zumal die Dienstleister nicht auf ein günstigeres System ausweichen können.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass Zeitfenstermanagement-Systeme maßgeblich zur Verkürzung von Warte- und Durchlaufzeiten an den Rampen beitragen. Übereinstimmend beurteilen die Befragten die Wirksamkeit bei der Reduzierung von Warte- und Durchlaufzeiten äußerst positiv.

Darüber hinaus berichten sowohl die Spediteure als auch die Standortbetreiber, dass die früher üblichen Staus an den Werkstoren seit Einführung von Zeitfenstermanagement der Vergangenheit angehören. Die Situation an den Rampen des Lebensmitteleinzelhandels stellt in diesem Zusammenhang einen Sonderfall dar, der einer detaillierten Untersuchung bedarf.

1. Informationen zur Studie

Wartezeiten, Durchlaufzeiten und Preise stehen im Mittelpunkt der vorliegenden Marktumfrage. Ziel der Befragung ist die Ermittlung und Beurteilung der Wirkungsweise von Zeitfenstermanagement-Systemen hinsichtlich Warte- und Durchlaufzeiten bei der Be- und Entladung von LKW an der Rampe.

Folgende Informationen wurden erhoben:

- *Haben sich Wartezeiten durch den Einsatz von Zeitfenstermanagement-Systemen reduziert?*
- *Haben sich Durchlaufzeiten durch den Einsatz von Zeitfenstermanagement-Systemen reduziert?*
- *Welcher Buchungspreis wird vom Markt als akzeptabel beurteilt?*

Auftraggeber:

CARGOCLIX Dr. Meier & Schmidt, Freiburg i.Br.

Konzept und Redaktion:

wuermser.communications, München

Befragungszeitraum: Februar/März 2012

Befragungsart: Qualitative Befragung mittels Fragebogen

Befragungstechnik: Die Befragung wurde telefonisch durchgeführt. Zum Einsatz kamen ausschließlich Interviewer mit Fach- und Branchenkenntnissen.

Grundgesamtheit der Befragung:

Die Grundgesamtheit der Befragung sind Logistikdienstleister und Frachtführer sowie Industrie- und Handelsunternehmen mit eigenen Rampen.

Die Stichprobe sowohl bei den Logistikdienstleistern als auch bei den Industrie- und Handelsunternehmen wurde aus der CARGOCLIX-Kundendatei nach Anzahl der Buchungen gezogen (top 20).

- Die befragten Standortbetreiber sind CARGOCLIX-Kunden.
- Die befragten Logistikdienstleister nutzen für die Buchung von Entladezeitfenstern alle am Markt verfügbaren Systeme.

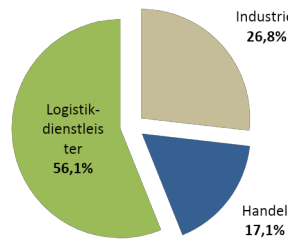
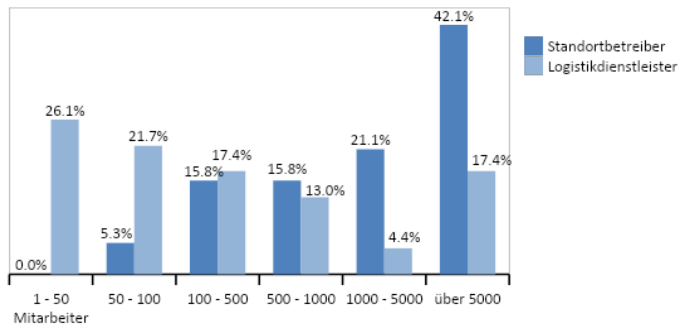
Das Verhältnis von Standortbetreibern und Logistikdienstleistern ist ausgewogen. 56,1 Prozent der Befragten sind Logistikdienstleister, 43,9 Prozent sind Standortbetreiber (26,8 Prozent Industrie und 17,1 Prozent Handel (kein Lebensmitteleinzelhandel)).

Zielpersonen der Befragung:

Die Zielpersonen sind Nutzer von Zeitfenstermanagement-Systemen, Logistikleiter, Speditionsleiter und Fuhrparkleiter.

Strukturdaten der Befragten		
Logistikdienstleister	22	
davon		
Stückgutspediteure		15*
Teilladung		19*
Komplettladung		20*
Standortbetreiber (CARGOCLIX-Kunden)	19	
davon		
Industrieunternehmen		11
Handelsunternehmen		7
Logistikdienstleister		1
Befragte gesamt	41	

*Mehrfachnennungen möglich

Branchenstruktur**Befragte nach Betriebsgrößen**

2. Warte- und Durchlaufzeiten

Der Kernnutzen von Zeitfenstermanagement liegt in der gleichmäßigen Auslastung von Rampenplätzen, der Vermeidung von Spitzen und Stausituationen vor den Werkstoren und auf dem Gelände durch die Schaffung kontinuierlicher Prozesse. Für Logistikdienstleister reduzieren sich damit in erster Linie die Warte- aber auch die Durchlaufzeiten bei der Be- und Entladung an der Rampe. Im Handel wird von bis zu 30 Minuten weniger Wartezeit berichtet, die Industrie verfügt in der Regel über keine Vergleichswerte, um eine Veränderung exakt beziffern zu können. Sieht man von individuellen Auswertungen einzelner Logistikdienstleister ab, gibt es derzeit keine belastbaren Zahlen, die aufzeigen, ob und inwieweit sich die Warte- und Durchlaufzeiten durch den Einsatz von Zeitfenstermanagement-Systemen verändert haben.

In der vorliegenden Untersuchung wird diesem Aspekt daher besondere Aufmerksamkeit eingeräumt. Ziel ist es, die Erfahrungen aller Nutzer

zu einem Gesamtbild zu verdichten und die grundlegende Frage zu beantworten:

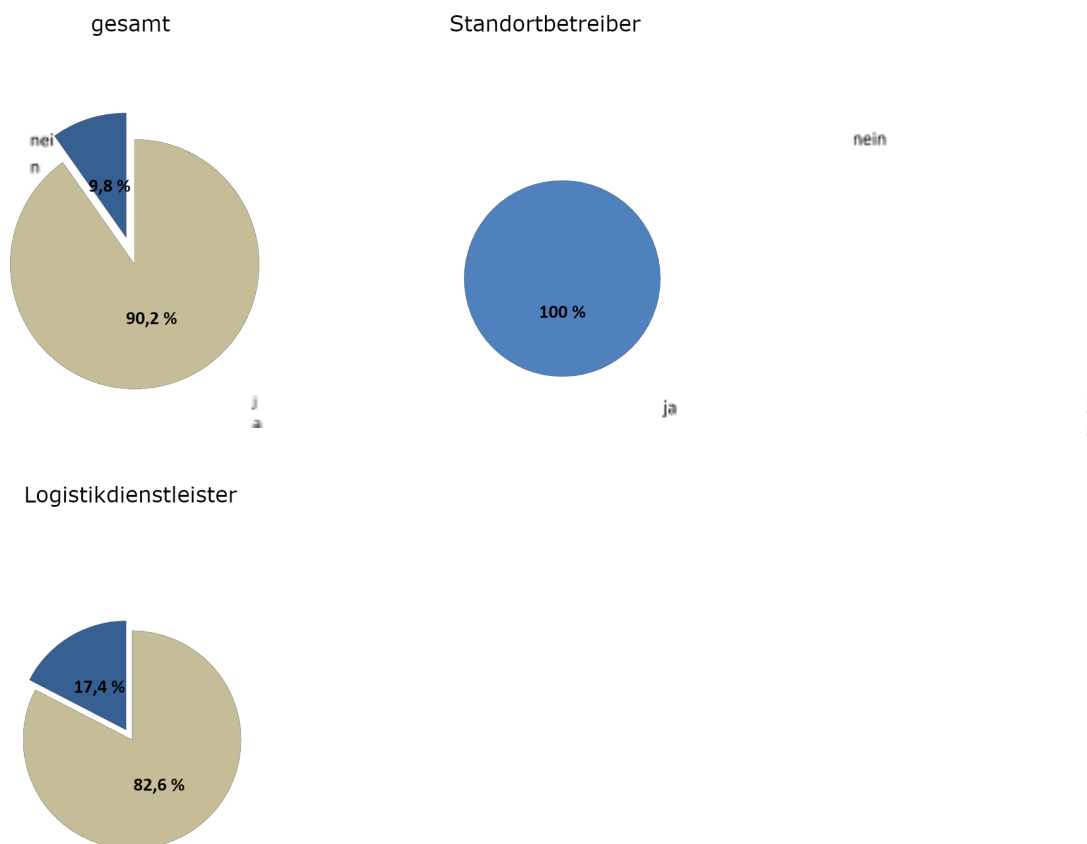
Verkürzen Zeitfenstermanagement-Systeme die Wartezeiten und Durchlaufzeiten an den Rampen?

Um ein umfassendes Bild geben zu können, muss neben den Wartezeiten die gesamte Verweildauer eines LKW an der Abladestelle betrachtet werden. Zu unterscheiden ist dabei zwischen folgenden Begriffen:

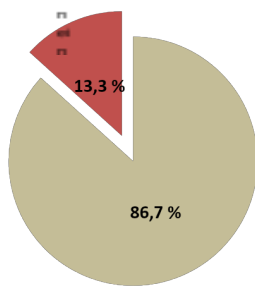
Wartezeit: Als Wartezeit wird der Zeitraum vom Beginn des vereinbarten Zeitfensters bis zum Beginn der Abfertigung des LKW definiert.

Durchlaufzeit: Als Durchlaufzeit wird die Zeit vom Beginn des vereinbarten Zeitfensters bis zum Ende der Abfertigung definiert (Wartezeiten plus Abfertigungszeiten, ohne Pausen).

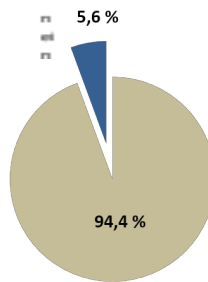
Haben sich die Wartezeiten durch den Einsatz von Zeitfenstermanagement-Systemen verkürzt?



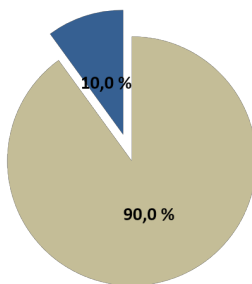
LDL-Stückgut*



LDL-Teilladung*



LDL-Komplettladung*

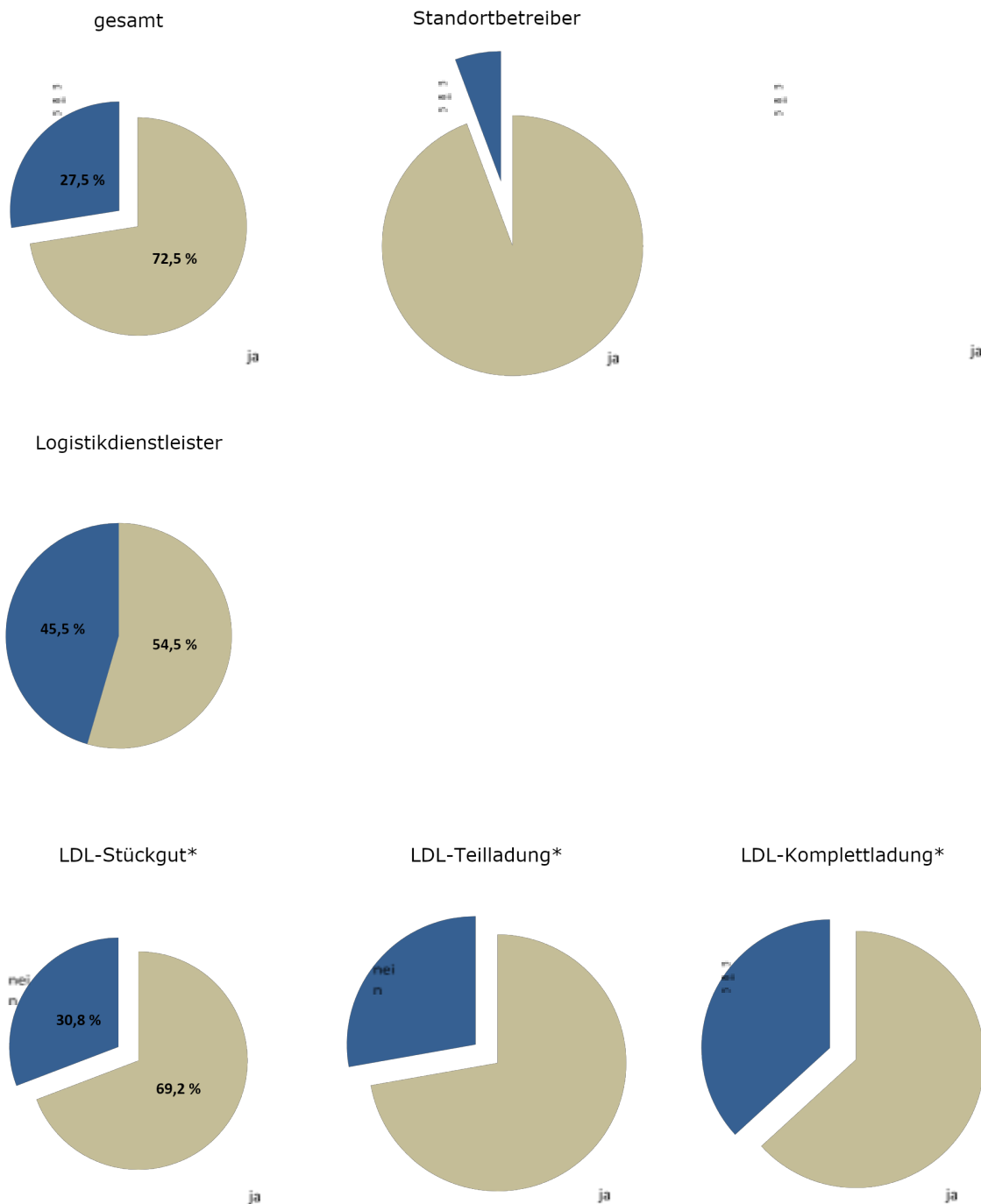


*Mehrfachnennungen

Kernaussagen und Interpretation der Ergebnisse

- 90,2 Prozent aller Befragten stellen eine Verkürzung der Wartezeiten durch den Einsatz von Zeitfenstermanagement-Systemen fest. Nur 9,8 Prozent stellen keine kürzeren Wartezeiten fest.
- Während die Standortbetreiber zu 100 Prozent von einer Wartezeitenverkürzung sprechen, sind es bei den Logistikdienstleistern 82,6 Prozent. Aufgeschlüsselt nach Ladungsarten Stückgut, Teilladung und Komplettladung ergibt sich ein ähnliches Bild. Mit 94,4 Prozent verzeichnen vor allem die Teilladungsspediteure eine Wartezeitverkürzung, gefolgt von den Komplettladungsspediteuren mit 90 Prozent und den Stückgutspediteuren mit 86,7 Prozent. Am wenigsten stellt sich damit also bei Sammel- und Stückgutspediteuren eine Verkürzung der Wartezeiten ein. Ein Grund dafür dürfte in der besonderen Situation des Lebensmitteleinzelhandels liegen.
- Der abweichende Eindruck zwischen Logistikdienstleistern und Standortbetreibern bei den Wartezeiten resultiert auch aus der Begriffsabgrenzung sowie unterschiedlichen Erfassungsmethoden. So erwarten einige Standortbetreiber die Anmeldung des LKW zwar bereits 30 Minuten vor dem gebuchten Zeitfenster, zählen die Wartezeit aber nicht als solche.
- Keiner der Befragten kann exakte Aussagen darüber machen, in welcher Größenordnung sich die Wartezeiten genau verändert haben. Die Ursache dafür liegt in allen Fällen darin, dass vor Einführung des Zeitfenstermanagement-Systems keine Datenerfassung stattgefunden hat und daher keine Vergleichswerte verfügbar sind. Die befragten Logistikdienstleister berichten jedoch durchweg davon, dass der früher übliche Dauerstau zu morgendlichen Stoßzeiten an den Werkstoren der Vergangenheit angehöre.

Haben sich die Durchlaufzeiten durch den Einsatz von Zeitfenstermanagement-Systemen verkürzt?



*Mehrfachnennungen

Kernaussagen und Interpretation der Ergebnisse

- 72,50 Prozent aller Befragten stellen eine Verkürzung der Durchlaufzeiten durch den Einsatz von Zeitfenstermanagement-Systemen fest. 27,50 Prozent stellen dagegen keine kürzeren Wartezeiten fest.
- Während die Standortbetreiber zu 94,4 Prozent von einer Durchlaufzeitverkürzung sprechen, sind es bei den Logistikdienstleister mit 54,5 Prozent nur gut die Hälfte.
- Ursache für die hohe Differenz in der Wahrnehmung zwischen Logistikdienstleistern und Standortbetreibern sind die Begriffsdefinitionen sowie unterschiedliche Erfassungsmethoden. So erwarten einige Standortbetreiber die Anmeldung des LKW zwar bereits 30 Minuten vor dem gebuchten Zeitfenster, zählen die Wartezeit aber nicht als solche.

- Die ausbleibende Verkürzung der Durchlaufzeiten auf Seiten der Spediteure hat mehrere Gründe: Zum einen wird mit der Einführung eines Zeitfenstermanagement-Systems nicht automatisch auch das Ziel einer Durchlaufzeitenverkürzung verfolgt. In der Industrie sind die Prozesse oft optimiert und es geht ausschließlich um eine Wartezeitenverkürzung. Desweiteren ist eine Durchlaufzeitenverkürzung nur durch die Analyse und Optimierung der gesamten Lieferkette möglich. Zeitfenstermanagement-Systeme können diesen Prozess unterstützen, jedoch nicht ersetzen. Und schließlich beliefert die Mehrzahl der befragten Speditionen auch den Lebensmittelhandel. Dieser nimmt in der Rampendiskussion eine Sonderstellung ein. Berichte darüber, dass Personalmangel, unflexible und in der Regel allein auf den Handel optimierte Prozesse an den Rampen der Zentralläger für insgesamt lange Abfertigungs- und Durchlaufzeiten bei den Spediteuren führen, sind nicht Bestandteil dieser Betrachtung, es ist aber wahrscheinlich, dass die Problematik an den Handelsrampen die Ergebnisse beeinflusst und sogar die Wirksamkeitsdiskussion von Zeitfenstermanagement überlagert.
- Keiner der Befragten kann exakte Aussagen darüber machen, in welcher Größenordnung sich die Durchlaufzeiten verändert haben. Die Ursache dafür liegt in allen Fällen darin, dass vor Einführung des Zeitfenstermanagements keine Datenerfassung stattgefunden hat und daher keine Vergleichswerte verfügbar sind.

3. Preisgestaltung

Die Preise pro Be- und Entladeslot liegen je nach Anbieter zwischen 50 Cent und bis zu 2,50 Euro. Welches System zum Einsatz kommt, entscheidet der Standortbetreiber beziehungsweise der Outsourcing-Partner. Für die Rampenbetreiber sind die Systeme außer geringfügigen Installations- und Schulungskosten meist kostenlos.

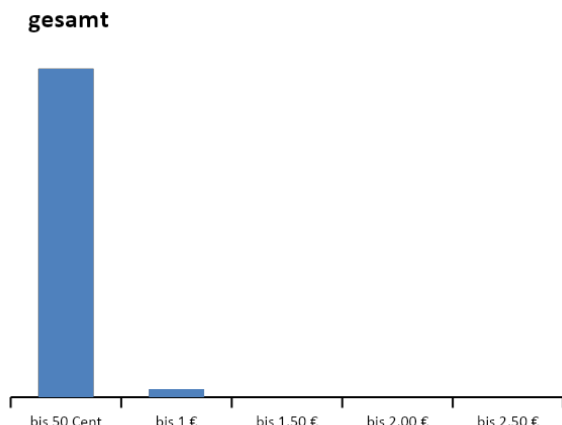
Die Buchungsgebühr zahlt in der Regel der Logistikdienstleister, in Einzelfällen insbesondere dem Werksverkehr kommt der Standortbetreiber dafür auf.

Der Lebensmitteleinzelhandel weist in Deutschland die teuersten Rampenslots auf. Fast durchgängig sind für eine Buchung 2,50 Euro pro Entladeslot die Regel. Die Buchung ist kein Zwang. Wer jedoch kein Zeitfenster bucht, muss aber mit höheren Wartezeiten rechnen. Wie sich in der Praxis verschiedentlich zeigt, kann allerdings auch das Gegenteil der Fall sein. Insbesondere aus dem Lebensmitteleinzelhandel wird verschiedentlich

berichtet, dass LKW ohne Zeitfenster aufgrund der durch den Einsatz von Zeitfenstern "entspannteren" Rampensituation sogar schneller abgefertigt werden, als LKW mit Zeitfenster.

Die Logistikdienstleister sind in der Praxis mit verschiedenen Systemen konfrontiert. Neben dem administrativen Aufwand stellen die Buchungskosten insbesondere bei den Food-Spediteuren einen nicht zu unterschätzenden Kostenfaktor dar. Bei größeren Lebensmitteldienstleistern können sich die monatlichen Kosten nach Presseberichten bis zu 35.000 Euro summieren. Nicht zu unterschätzen ist in diesem Zusammenhang der psychologische Faktor bei der Preisgestaltung. Eine "organisierte" Rampe wirkt sich positiv auf alle in der Logistikkette beteiligten aus. Eine gut organisierte Rampe wird gemeinhin als Bringschuld der Rampenbetreiber betrachtet.

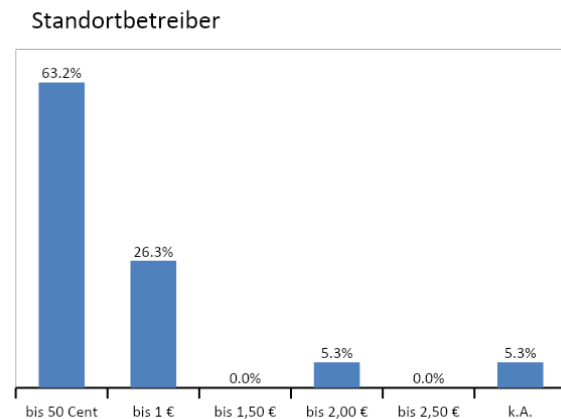
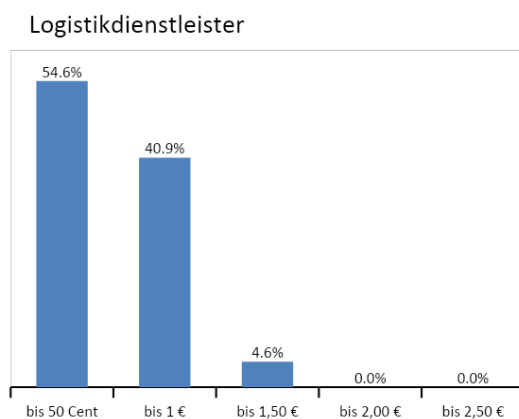
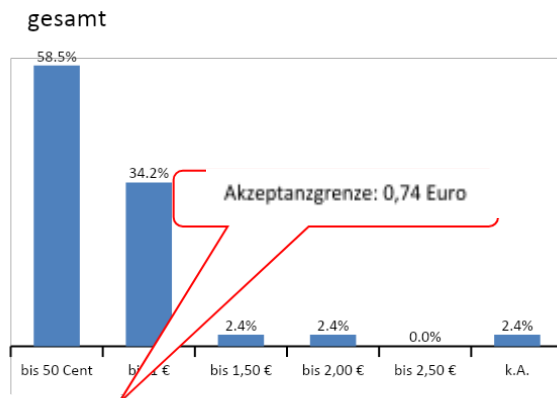
Welchen Buchungspreis pro Entladeslot halten Sie für marktgerecht und akzeptabel?



Kernaussagen und Interpretation der Ergebnisse

- Sowohl Logistikdienstleister als auch die Standortbetreiber halten mit zusammen 97 Prozent der Nennungen einen Preis von bis zu 0,50 Euro für marktgerecht. Da alle befragten Standortbetreiber Kunden von CARGOCLIX sind, muss man davon ausgehen, dass die Antwort direkt durch das CARGOCLIX-Preissystem beeinflusst ist (der Buchungspreis bei CARGOCLIX beträgt 0,50 Euro pro Slot). Die befragten Logistikdienstleister arbeiten jedoch mit verschiedenen Zeitfenstermanagement-Systemen. Man kann davon ausgehen, dass sie unbeeinflusst sind.

Bei welchem Buchungspreis liegt die maximale Obergrenze (Akzeptanzgrenze) pro Slot?



Kernaussagen und Interpretation der Ergebnisse

- Als maximale Obergrenze (Akzeptanzgrenze) wird von den Befragten ein durchschnittlicher Buchungspreis pro Slot von 0,74 Euro betrachtet (statistischer Erwartungswert der Nennungen).
- Die Logistikdienstleister sind preistoleranter nach oben als die Industrie- und Handelsunternehmen. 40,9 Prozent der befragten Spediteure würden bis zu 1 Euro pro Slot akzeptieren, während bei den Standortbetreibern nur 26,3 Prozent dazu bereit wären. Ursache dafür könnten die seit Jahren weit über dem Schnitt liegenden Preise an den Rampen des Einzelhandels sein. Insbesondere bei der Belieferung von Zentrallägern der Lebensmitteleinzelhandels liegen die aktuellen Preise von 2,50 Euro pro Slotbuchung damit rechnerisch um das Vierfache über dem als marktgerecht empfundenen Preis von 0,50 Euro und immer noch 238 Prozent über der maximalen Akzeptanzgrenze von durchschnittlich 0,74 Euro.

