



Knackpunkt: Wer von den Beteiligten in der Versorgungskette zahlt das Palettentmanagement?

Foto: ddp/Forsten Sitz

Knatsch in der Dreierkiste

Speditionen bringen die Ware von der Industrie zum Handel – auf Paletten. Regelungen für einen fairen **Palettentausch** stehen bloß auf dem Papier. **Daran krankt das System. Und die drei Akteure der Lieferkette ziehen sich auf ihre Positionen zurück, denn es geht um Geld.**

Im Extremfall summiert sich bei 100 Fahrern in einigen Monaten ein Millionenbetrag

Der Palettentausch läuft. Wer aber nach 10 Uhr zum Sammelplatz für Leerpaletten beim Discounter kommt, vor dem türmt sich bloß schlechte Qualität auf. Und der Zoff beginnt: Der Fahrer will quittiert haben, dass er keine oder zu wenig Ladehilfsmittel bekommt. „Gutscheine stellt natürlich keiner sofort aus. Weil: Das bedeutet Aufwand“, schildert ein Spediteur, der ungenannt bleiben möchte, den täglichen Kampf. Wenn es Belege gibt, entspannt sich die Situation nicht. „Es ist unendlich frustrierend. Was nützen einem die Gutscheine, wenn der Empfänger nie gute Paletten hat“, wettet der Geschäftsführer des Ver-

kehrsunternehmens. Hat er Pech, häufen seine Angestellten 400 bis 500 gutgeschriebene Paletten an. Im Extremfall summiert sich so bei 100 Fahrern in einigen Monaten ein Millionenbetrag. Nur bei einem seiner Kunden darf der Spediteur seine Miesen verrechnen.

Der Versender lässt sich nicht verladen Liefert der Transporteur keine Paletten bei seinem Industriekunden ab, rutscht sein Palettenkonto ins Negative. Irgendwann flattert die Rechnung ins Haus, die auch Reparaturkosten für die gelieferten Paletten enthält. Den Versender auszutricksen, klappt kaum. Er kann die ein-

„Spediteure übernehmen das Palettenmanagement, ohne gerecht entlohnt zu werden“

THOMAS ULITZSCH,
Geschäftsführer von GPAL

zelenen Paletten betrachten. Fahrer und Empfänger haben es schwerer, Mängel zu entdecken, steht doch die Ware auf den Ladehilfsmitteln. Auf dem Ausschuss will das Handelslager nicht sitzen bleiben. Deswegen: Zurück in den Kreislauf. Der Zug-um-Zug-Tausch beginnt von vorn.

Die Bahnen ebneten den Weg zum Pool

Das System des offenen Europalettenpools läuft nicht für jeden gut. Seine Geschichte begann 1961, als sich europäische Bahngesellschaften auf ein Tauschsystem verständigten. Das Einweg-Ladehilfsmittel löste eine Holzpalette ab, die ganz bestimmte Qualitätsnormen (UIC) erfüllen muss. Das Poolprinzip: Der Versender kauft die Europalette, packt seine Ware drauf, lässt diese zum Empfänger transportieren und bekommt von dort Paletten in gleicher Anzahl und vergleichbarer Güte zurück. 1991 gründete sich die EPAL (European Pallet Association), die seitdem die Herstellerkriterien überwacht und Reparaturbetriebe zertifiziert. Als deutsches Nationalkomitee der EPAL tritt die Gütergemeinschaft Paletten e. V. (GPAL) auf.

Rund 350 Millionen Europaletten stecken im offenen Pool, wobei in Deutschland 150 Millionen zirkulieren. 2007 kamen 64 Millionen unter EPAL-Lizenz hergestellte dazu. Von Krise könne daher nicht die Rede sein, findet Thomas Ulitzsch, GPAL-Geschäftsführer. Für ihn hapert es woanders: „Viele Verwender wissen nicht, wie man kostengünstig Paletten tauscht. Und es ist gang und gäbe in der Branche, dass Spediteure das Palettenmanagement der Verlader übernehmen, ohne dafür gerecht entlohnt zu werden.“ In Frankreich, Italien, England und Skandinavien existiert kein Zug-um-Zug-Tausch. Die Schweizer wollen seit diesem Jahr nur noch gegen eine Tauschgebühr transportieren.

Verklausulierte Theorie als Kompromiss

Der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) brachte 2005 den Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), den Bundesverband Güterkraft-

INTERVIEW

„Die Welt wird weiterhin Europaletten sehen“

Jens Hoffmann, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik in Dortmund, untersucht Palettensysteme auf ihre Wirtschaftlichkeit. Auch die der Europalette.

Wie gehen Sie vor, um ein Palettensystem wirtschaftlich zu bewerten?

Jens Hoffmann: Wir denken in Prozessen, verfolgen einen ganzheitlichen Ansatz. Jedes Ereignis in der Versorgungskette schauen wir uns genau an, um alle Effekte darstellen zu können, die wir für die monetäre Beurteilung benötigen.

Welche Effekte wirken bei der Europalette?

Vor allem Schäden und Verluste, die durch Palettenbruch und Bestandsschwund entstehen. Hinzu kommt, dass sich der Rohstoff Holz auf hohem Preisniveau befindet. Die Umlaufgeschwindigkeit und der Bestandsanteil im Kreislauf spielen eine Rolle, genauso wie die Erfassung. Erfolgt die Administration, das Verbuchen von Ein- und Ausgang, auf Papier oder übernimmt das eine Software. Diese erfasst entweder individuell oder mengenmäßig. Wenn ich diese Dinge im Griff habe, kann ich ordentlich wirtschaften.

... und trotzdem steht der Ausstieg aus dem Europalettenpool zur Debatte ...

Warum? Weil die Kosten des Palettentausches nicht verursachungsgerecht verteilt sind. Aus der Verladerperspektive sieht das natürlich gut aus. Die Spediteure hingegen wollen, dass die Kosten beide Seiten schultern.

Wie viel Kosten laufen für eine Europalette pro Umlauf auf?

Wir haben circa zwei bis vier Euro ermittelt. Zudem lässt sich quantifizieren, dass je Umlauf 20 Prozent der eingesetzten Europaletten beschädigt werden. Alle Schäden

verlangen aber nicht zwangsläufig eine Reparatur.

Wo liegen die Vor- und Nachteile des offenen Palettenpools?

Die Vorteile liegen in der unternehmens-, branchen- und länderübergreifenden Tauschbarkeit. Jeder kann sich am System beteiligen. Der Europalettenpool hat sich über Jahrzehnte entwickelt und als System bewährt. Andererseits ist die Qualität der Europaletten ein teilweise großes Problem, da sich keiner direkt verantwortlich fühlt. Zudem ist die Kostentransparenz nicht gegeben.

Kommt es zum Ausstieg oder zu einer Schweizer Gebührenlösung?

Die Frage entscheidet der Markt. Einfluss können die Speditionsverbände ausüben, indem sie geschlossen auftreten. Ihnen geht es darum, dass der Tausch auf einer transparenten Ebene abläuft. In der Schweiz scheint es so zu sein, dass der Markt die Tauschgebühr akzeptiert. Unabhängig davon, welche Lösung sich hier zu Lande durchsetzt, kann man sagen:

Die Welt wird weiterhin

Europaletten sehen – neben den Ladehilfsmitteln von Dienstleistern wie Chep. Wahrscheinlich werden sich die Verlader an den Kosten des Palettentausches beteiligen müssen. *kak*



Jens Hoffmann

verkehr Logistik und Entsorgung (BGL) und den Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSL) dazu, den rechtlichen Rahmen für den Palettentausch abzustecken. Ergebnis waren der „Kölner Palettentausch“, der den Zug-um-Zug-Tausch regelt, und der „Bonner Palettentausch“ als Grundlage für den Tausch mit Rückführungspflicht von der Ent- zur Beladestelle. Beide Klauseln empfahlen die Verbände als Geschäftsbedingungen.

Diese Musterklauseln listen die Pflichten der drei Parteien Versender, Transporteur und Empfänger auf. Nur: Der Empfänger taucht im Speditionsvertrag nicht als juristischer Partner auf. Die Folge: Der Frachtführer hat eigentlich keine rechtlichen Ansprüche, um bei der Entladestelle auf Herausgabe der Paletten zu pochen. Das ginge erst, wenn dies im Kaufvertrag zwischen Industrie- und Handelsbetriebe stünde. Unser Spediteur winkt ab: „Das



Foto: ddp/David Hecker

Schieflage: Spediteure monieren, dass der Kostenblock beim Palettentausch bloß auf sie einstürzt

Zug-um-Zug-Tauschen ohne Verrechnung ist eine Idealvorstellung. Es wird sich doch bloß irgendwie durchgemuschelt.“

Geschlossener Pool steht parat

Die Verlader können auf die „weiße“ Palette verzichten und auf Blau setzen. So sehen die Ladehilfsmittel von Chep (Commonwealth Handling Equipment Pool) aus. Der Dienstleister betreibt einen geschlossenen Pool und bewegt weltweit derzeit 285 Millionen Paletten und Behälter. Chep gibt an, dass er die Paletten nach dem Bedarf der Kunden anliefert, sein Eigentum wieder einsammelt, kontrolliert und gegebenenfalls repariert. So ließen sich Kosten sparen und die Industrie kann stets hohe Qualität einsetzen.

Ehrmann vertraut der Europalette und fällt als Name für beispielhaftes Palettenmanagement. Dort bekommen die Fahrer ihre eigene Etikettenrolle. Palettenkontrollgeräte erfassen die Paletten elektronisch, buchen die schlechten auf dem Fahrerkonto ab. Verschleiß-, Reparatur- und Entsorgungskosten mutet der Hersteller seinem Spediteur anteilmäßig zu. Im Verkehrsressort des BDI scheint man das Thema Palettentausch seit 2005 aus den Augen verloren zu haben. Deshalb

SCHWEIZER LÖSUNG



Spediteure tauschen Paletten gegen Gebühr

Die Drohung stand oft im Raum. Im Juni 2007 machte der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG Ernst und verkündete, zum Jahresende aus dem Palettentausch aussteigen zu wollen. Der Grund: Die Bewirtschaftungskosten haben sich wegen der sinkenden Palettenqualität bei steigenden Holzpreisen massiv erhöht. Und die Transporteure müssen die Hauptlast tragen. Der Logistikverband GS1 analysierte mit Industrie, Handel und ASTAG die Situation, erarbeitete ein Modell, das alle Seiten akzeptierten. Die Lösung des Konflikts setzt darauf, den Zug-um-Zug-Tausch beizubehalten. Paletten lassen sich weiter gemäß den Kriterien der EPAL (European Pallet Association) tauschen, Gutschriften und Palettenkonten bleiben an der Tagesordnung. Nur schlagen die Spediteure seit Januar 2008 eine Dienstleistungsgebühr für Paletten auf, die separat in der Transportrechnung auftaucht. Entweder kommen zwei bis vier Prozent auf die Nettofracht drauf oder die Paletten schlagen mit ein bis zwei Schweizer Franken zu Buche. Ob das System läuft, lässt sich noch nicht abschätzen. Setzt sich es sich nicht – am Markt – durch, steigt die ASTAG 2009 aus. Definitiv. *kak*

„Verbände können nicht aussteigen, sondern nur der einzelne Unternehmer“

ADOLF ZOBEL,
stellvertretender Hauptgeschäftsführer des BGL

keine Antwort von dort auf die VR-Anfrage zum Palettentausch.

Gebührende Entlohnung gefordert

Hilft den Spediteuren nur noch der Ausstieg aus dem Europalettenpool? „Verbände können nicht aussteigen. Aussteigen aus dem Palettenpool kann nur der einzelne Unternehmer“, betont Adolf Zobel, stellvertretender Hauptgeschäftsführer des BGL. Er hält den Palettentausch objektiv für eine sinnvolle Geschichte. Aber es stellt sich die entscheidende Frage: Wer trägt die Kosten? Oder anders formuliert: Wer bezahlt die Transporteure für den Palettentausch? Tauschgebühren, um die Situation zu verbessern, empfiehlt der BGL nicht. Das dürften wir im Übrigen gar nicht, so Zobel. Beim DSLV sieht man das anders: 2,60 Euro pro Palette sollten die Sammelgutspediteure an Gebühr verlangen.

Die Informationspolitik bei Lidl richtet sich an die Kunden, kam vom Discounter zum Stichwort Palettentausch zurück. Alles was darüber hinausgeht oder Interna betrifft, mache Lidl nicht öffentlich. Edeka konnte sich zu keiner konkreten Aussage durchringen, bestreitet aber nicht die Kostenfrage, die sich stellt.

Der DIHK beobachtet das Geschehen. „Das Missliche an Dreiecksbeziehungen ist, dass Verträge immer nur zwischen jeweils zwei Parteien abgeschlossen werden. Tauchen Probleme auf, sitzt in der Regel eine zwischen den Stühlen“, schätzt Hildegard Reppelmund, Rechtsexpertin des DIHK, ein. Ob es wie 2005 zu einer Dreierunde aus Industrie, Transportgewerbe und Handel kommt, die der DIHK moderiert, bleibt offen. Selbst wenn sich alle Protagonisten an einen Tisch setzen und einigen, garantiert das keinen stressfreien Alltag. Das hat das Musterbeispiel Palettenklauseln gezeigt. ■■■

Kai Kalbitz, freier Journalist