



Bernhard Hector · Jürgen Knorre

Paletten-Handbuch

Tausch – Rechtspraxis – Trends

3. Auflage

Paletten-Handbuch

Tausch – Rechtspraxis – Trends

Herausgeber

Bernhard Hector

Mitherausgeber

Jürgen Knorre

Mit Beiträgen von

Alexander Becker

Michael Böhmer

Bernd Dörre

Markus Kirchhoff

Jens Kohagen

Ekart Kuhn

Volker Lange

Siegfried von Lauvenberg

Martin Leibrandt

Thomas Niebur

Olaf Oczkos

Peter Scheller

Marc Werdein

Susanne Zaczek

Peter Zimmermann

Vorwort des DSLV-Präsidenten

Paletten sind fester Bestandteil des Speditionsalltags. Transport, Umschlag und Lagerung von Waren sind untrennbar mit diesem universellen Lademittel verbunden. So sehr der Nutzen der Paletten für einen schnellen Warenumschlag und eine effiziente Lagerung unbestritten ist, so unstreitig ist auch die Tatsache, dass die Tauschabwicklung in Industrie, Handel und Logistik mannigfaltige Probleme bereitet und Lösungsansätze häufig zulasten der Speditions- und Transportunternehmen gehen.

Erschreckend ist auch die Vielzahl der Palettenprobleme. Allein im letzten Jahr gab es z. B. Diskussionen über die Abwicklung der Tauschprozesse, die Definition neuer Palettenqualitäten, den zunehmenden Einsatz externer Palettendienstleistungen, bis hin zur umsatzsteuerlichen Behandlung nicht getauschter Paletten. Unter diesen Prämissen ist es für alle am Palettenverkehr Beteiligten schwierig, den Überblick zu behalten.

Und gerade an dieser Stelle erweist sich das DVZ-Paletten-Handbuch als unentbehrlicher Ratgeber für die Praxis. Denn in diesem Handbuch werden alle Fragen rund um das Thema „Paletten“ von anerkannten Praktikern praxisgerecht dargestellt und in rechtlicher, organisatorischer, technischer oder wirtschaftlicher Hinsicht aufgearbeitet. Die Praktiker in Industrie, Handel und Logistik brauchen ein solches Nachschlagewerk, welches die Palettenbewirtschaftung in all ihren Facetten darstellt, und zwar umfassend, verständlich und kompetent.

Mathias Krage

Präsident des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes e. V., Bonn

Vorwort des Herausgebers

Vieles hat sich seit der Herausgabe der 2. Auflage des DVZ-Paletten-Handbuches im Jahr 2007 getan. Die Standardisierungsgesellschaft GS1 hat sich des Themas Palettentausch angenommen mit dem Ziel, ein umfassendes Palettenmanagement zu entwickeln, das von allen Parteien akzeptiert wird: Industrie, Handel und Verkehrsgewerbe. Das ursprüngliche Ziel ist noch nicht erreicht. Aber es gab vor allen Dingen einen wichtigen Etappensieg: So haben sich die Beteiligten einschließlich der Palettenproduzenten auf fünf einheitliche Palettenqualitätsklassen geeinigt. Diese sind: Neue Paletten, Palettenqualität Klasse A, Palettenqualität Klasse B, Palettenqualität Klasse C und nicht gebrauchsfähige Paletten. Dazu wurden wichtige Grundregeln für den Einsatz definiert.

Parallel dazu haben Verbände und das Fraunhofer-Institut die Kosten für den Umlauf einer Europalette analysiert. Auch wurden Modelle zur Ermittlung des ständigen Wertverlusts beim Einsatz dieser Paletten (Kölner Abschreibungsschlüssel) entwickelt.

Die Palettenherstellereorganisation Epal und die Palettenorganisation des internationalen Eisenbahnverbands UIC, der die Rechte an der Marke „EUR im Oval“ zustehen, haben sich getrennt und vergeben jede für sich Lizenzen zur Herstellung und Reparatur von Europaletten mit den Markenzeichen „EPAL im Oval“ und „UIC/EUR im Oval“. Seit Oktober 2014 gibt es nunmehr eine Vereinbarung zwischen diesen Organisationen: Epal-Paletten und UIC/EUR-Paletten werden als uneingeschränkt tauschfähig anerkannt. Die Beteiligten der Palettentauschketten atmen auf, denn sonst wären zusätzliche Kosten für das Sortieren an der Rampe und in Lägern hinzugekommen.

Wie sich die Situation beim Palettentausch heute darstellt, ist in den Beiträgen beschrieben. Und es wird dargelegt, welche Trends sich in den verschiedensten Bereichen abzeichnen – von Palettengrößen bis hin zur Paletten-App, mit der der Palettentausch sicherer werden kann. Ausgeweitet wurde auch der wichtiger gewordene Bereich Umsatzsteuer. Ein Marktüberblick und die größte bisher zum Palettentausch erschienene Rechtsübersicht mit Tipps und Handlungsanweisungen zum Palettentausch runden das Werk ab.

Dieses Werk richtet sich vor allem an Spediteure, Frachtführer und Verlader, die ihren Palettentausch besser als bisher regeln wollen. Die Lektüre wird zeigen, dass es nicht nötig ist, vor vielen Handhabungen der Praxis einfach einzuknicken. Als Spediteur und Transportunternehmen gibt es Möglichkeiten, sich zu wehren, wenn man die Rechtslage kennt. Gleichzeitig zeigt es die Grenzen zu undurchsetzbaren Forderungen auf. Ich wünsche Ihnen, dass Sie das Optimum erkennen und möglichst oft umsetzen können.

Mein Dank geht an die Autoren, die engagiert ihr Wissen in dieses Buch haben einfließen lassen, insbesondere meinem Mitherausgeber, Herrn Rechtsanwalt Jürgen Knorre.

Die Beiträge einzelner Autoren entsprechen nicht immer der (Rechts-)Auffassung der Herausgeber.

Bernhard Hector
Herausgeber und
DVZ-Redakteur Management & Recht

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort des DSLV-Präsidenten	3
	Vorwort des Herausgebers.....	5
	Abbildungsverzeichnis.....	13
	Abkürzungsverzeichnis.....	15
	Einleitung	19
1	Fragen und Antworten für den Schnelleinstieg.....	21
2	Marktüberblick	27
2.1	Der Markt: Produktions- und Umlaufzahlen der Europaletten – Größe und Ziele	27
2.2	13 Stationen im Palettenstreit UIC/Epal	30
2.3	Trends im Markt	32
2.4	Düsseldorfer Palette im Wandel.....	36
2.5	Die neue Viertelpalette 400 x 600 mm	39
2.6	Paletten Report, Palettenpreise und Palettenpreisindex.....	41
2.7	Einsatz von Kunststoffpaletten in der Industrie, speziell in der Lebensmittelindustrie	44
2.8	Fleischkisten: Markt und Umtausch	48
2.9	Umlaufkosten eines Ladungsträgers – Praxisbeispiel Europalette.....	56
2.10	So senken Sie Palettenkosten – Wirksame Maßnahmen für Verlader und Spediteure (mit Checklisten)	62
3	Der Einsatz genormter (und markengeschützter) Paletten, sogenannte Palettenpools	69
3.1	Ziel der Beteiligten.....	69
3.2	Europaletten.....	69
3.3	Palettenpools	72
3.4	Poolpaletten, geschlossene Systeme	72

4	Rechtliche Grundlagen des Palettentauschs.....	75
4.1	Wie wird der Palettentausch geregelt?.....	75
4.2	Formen des Palettentauschs	81
4.3	Analyse der Hauptformen des Palettentauschs.....	83
4.4	Palettenqualitäten, ständiger Wertverlust bei Holzpaletten	93
4.5	Zur Rückgabepflicht der Beteiligten der Palettentauschkette	96
4.6	Qualitätsbewertung, Abreden zur Verteilung des Wertverlustrisikos.....	98
4.7	Abreden über die (Rück-)Lieferung/Rückgabe bestimmter Palettenqualitäten	100
4.8	Musterbedingungen „Kölner Palettentausch“ und „Bonner Palettentausch“ und „GS1-Palettenterms“	101
4.9	Vergütungsanspruch des Verkehrsunternehmens für den Palettentausch.....	107
4.10	Besonderheiten bei der Einschaltung von Palettendienstleistern	109
4.11	Generelle Dokumentations- und Herausgabepflichten ohne (wirksame) Tauschabrede	111
4.12	Schadenersatzansprüche und Entschädigungsabreden.....	113
4.13	Fahrvollmacht zum Abschluss von Palettentauschverträgen	114
4.14	Palettenkonten/-kontokorrentkonten	115
4.15	Palettenscheine	117
4.16	Lademittelbegleitpapiere.....	119
4.17	Verjährung von Ansprüchen aus Palettentauschabreden.....	119
4.18	Zurückbehaltungsrechte bei zurückzugebenden Paletten.....	121
4.19	Palettentauschbedingungen der Eisenbahnen	122
4.20	Zusammenfassende Untersuchung der wesentlichen Rechte und Pflichten, die sich aus der Natur der Palettentauschabreden ergeben, Bausteine für ein Leitbild für Palettentauschabreden	124
5	GS1-Empfehlungen für Qualitätskriterien	131
5.1	Definitionen der Palettenqualitätsklassen	131
5.2	Definitionen der Palettenqualitätskriterien	135
5.3	Grundregeln zum Einsatz der Palettenqualitätsklassen	142

6	Maßnahmen zur Verbesserung der eigenen Position bei Verkehrsunternehmen	143
6.1	Interne Maßnahmen.....	143
6.2	Externe Maßnahmen	147
6.3	Zusammenfassung	147
7	Paletten und Steuern/Zoll	149
7.1	Paletten und Steuern.....	149
7.2	Paletten und Zoll.....	161
8	Paletten und Markenrecht.....	165
8.1	Die Funktion der Marke „EPAL im Oval“.....	165
8.2	Gesetzliche Regelungen.....	166
8.3	Der Schutz der Marke „EPAL im Oval“	166
8.4	Kennzeichnung von Paletten mit der Marke „EPAL im Oval“.....	167
8.5	Markenschutz-Aktivitäten der Epal.....	168
8.6	Das Markenlizenzsystem der Epal.....	169
8.7	Ergebnis	170
9	ISPM 15.....	173
9.1	Schutz der Wälder	173
9.2	Verpackungsholz	173
9.3	ISPM 15 im EU-Binnenmarkt.....	173
9.4	Hitzebehandlung und andere anerkannte Behandlungsmethoden.....	174
9.5	Schimmelbefall bei reiner Hitzebehandlung.....	174
9.6	Nachweis der Hitzebehandlung	175
9.7	Pflanzengesundheitszeugnis	175
9.8	Unbefristete Gültigkeit der ISPM 15-Behandlung.....	175
9.9	Reparateure	175

9.10	Korrekte Kennzeichnung	176
9.11	Registrierung.....	178
9.12	Besondere Regelungen	178
9.13	Kein Verbot für Holzverpackungen	178
9.14	Länder, die ISPM 15 umsetzen	179
10	Palettenformen heute.....	187
10.1	Europalette (EUR-Flachpalette) 800 mm x 1.200 mm gemäß Gütenorm UIC 435-2	187
10.2	Industriepalette (EUR-2-/3-Flachpalette) 1.000 mm x 1.200 mm gemäß Gütenorm UIC 435-5	188
10.3	Halbpaletten 600 mm x 800 mm	188
10.4	Viertelpaletten 400 mm x 600 mm	190
10.5	Chemiepaletten.....	190
10.6	Kunststoffpaletten	191
10.7	Spezialpaletten	191
10.8	Einwegpaletten	192
11	Innovative Technologien	193
11.1	Aufeinandertreffen von Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft.....	193
11.2	Smarte Logistiklösungen für den Europalettentausch.....	194
11.3	Die Palette als Informationsträger	196
11.4	Innovative Softwarelösungen zur Steuerung von Paletten.....	199
11.5	Selbststeuerung durch Mensch-Maschine-Interaktion	202
11.6	Ein Blick in die Zukunft.....	203

12	Die Epal Academy	207
12.1	Kurzdarstellung.....	207
12.2	Kompetenz-, Informations- und Schulungszentrum.....	207
12.3	Das Schulungsangebot	208
12.4	Ausblick.....	209
13	Kundengerechte Paletten durch softwaregestützte Tragfähigkeitsberechnungen	211
13.1	Einleitung	211
13.2	Festigkeitskennwerte für Palettenbretter	211
13.3	Zweifache Sicherheit gegen Bruch.....	212
13.4	Paletten nach Kundenwunsch	212
13.5	Erweiterung von Pallet Express	213
13.6	Zusammenfassung der Merkmale von Pallet Express.....	214
	Anhang.....	217
I	Urteile	217
II	Rechtsgrundlagen	232
III	Organisationen (Aufgaben, Ziele, Aktivitäten).....	236
	European Pallet Association e.V. (EPAL)	236
	Gütegemeinschaft Paletten e.V. (GPAL).....	240
	Epal Academy	241
	Internationaler Eisenbahnverband UIC	242
	Europäischer Palettenpool der Bahnen (EPP).....	242
	Bundesverband Holzpackmittel, Paletten, Exportverpackung (HPE) e.V.	244
	Stichwortverzeichnis	247
	Herausgeber und Autoren	251

Einleitung

Bernhard Hector

Über 1 Mrd. Paletten aller Art dürften schätzungsweise weltweit im Umlauf sein. Genaue Zahlen kennt keiner. Allein in Europa wird der Palettenbestand auf mehr als 500 Mio. geschätzt.

Mit rund 450 Mio. Paletten überwiegen in Europa nach Insiderschätzungen unbeschränkt tauschfähige „echte“ Europaletten mit den Brandzeichen EPAL/EUR, EPAL/EPAL oder UIC/EUR. Hinzu kommen Paletten geschlossener Pools, wie Chep (blaue Paletten) und LPR (rote Paletten). Auch Palettenhersteller Falkenhahn mit World-Paletten (Holzpaletten im Euroformat mit den Zeichen „World im Quadrat“ auf den Klötzen) vergrößert seinen Markt.

Paletten haben je nach Einsatzart nur eine begrenzte Lebensdauer. Einige halten Jahre. Aber für Holz-Europaletten werden durchschnittlich 12 Umläufe angesetzt. Bei zwei Nutzungen im Monat sind sie in sechs Monaten aufgebraucht. Deshalb müssen sie ersetzt werden. Entsprechend hoch sind die Produktionszahlen: Die Gesamtproduktion aller Holzpaletten in Europa belief sich 2014 auf 480 Mio. Stück.

Was ist nun das Problem mit dem Palettentausch? Ein Ladungsträger kostet doch je nach Marktlage nur 6,50 € bis 7,50 €? Die Masse macht's. Wenn auf einem Lkw 34 bis 40 beladene Paletten transportiert werden, stellt allein die Zahl der auf den Fahrzeugen befindlichen Ladungsträger bei einem mittelständischen Transportunternehmen mit bspw. 30 Lkw einen Wert von rund 9.000 € täglich dar. Das jährliche Wertvolumen für den Umlauf von Europaletten bewegt sich alleine in Deutschland in einer Größenordnung von etwa 20 Mrd. €.

Bei diesen enormen Mengen und Werten läuft naturgemäß nicht alles rund. Auch wenn die Kontrolle im Laufe der Jahre in den Speditions- und Transportunternehmen besser geworden ist, Schlupflöcher gibt es immer noch. Und die sind teilweise noch immer zu groß oder kosten zu viel Aufwand, um sie zu reduzieren oder ganz zu schließen.

Denn bei diesen Mengen wird nicht nur geliefert, getauscht und abgeholt, sondern auch beschädigt, gefälscht, „Gurken“ untergejubelt und entwendet.

Die Standardisierungsorganisation GS1 nahm sich deshalb vor, ein Europaletten-Tauschmanagement zu erarbeiten. Dabei sollte auch eine gerechte Kostenaufteilung zwischen Verladern, Empfängern und Verkehrsunternehmen entworfen werden. Denn bisher wurde den Verkehrsunternehmen meist die finanzielle Hauptlast aufgebürdet. Aber beim Geld scheiden sich bekanntlich schnell die Geister. Bis jetzt ist ein – wenn auch wesentlicher Teil – zusammen mit der Gütegemeinschaft Paletten (GPAL) erreicht worden: Es wurden einheitliche Palettenqualitätsklassen kreiert. Weitere Teile, wie ein handelbarer Palettenschein und vor allem allgemeine Regeln für den Palettentausch, werden wohl weiter auf sich warten lassen.

Ein weiteres, immer noch bestehendes Problem: Palettendiebstahl durch das Fahr- und Lagerpersonal. Nimmt sich jeder Mitarbeiter täglich nur zwei Palette und verkauft sie, kommen bei den oben genannten Zahlen schnell fünf- und sechsstellige Eurobeträge zusammen.

Wie kann man diesen Problemen jetzt Herr werden? Es gibt zwei Bereiche: den rechtlichen und den praktischen. Da Spediteure und Transporteure in der Regel kein Vertragsverhältnis mit dem Empfänger haben, muss der Auftraggeber mit dem Empfänger der beladenen Paletten eine Tauschvereinbarung treffen (Lieferebene), die das Verkehrsunternehmen einbezieht. Mit der Spedition oder dem Transporteur ist zudem auch eine korrespondierende Vereinbarung über die Art des Palettentauschs, sinnigerweise mit entsprechender Vergütung, zu schließen. Denn die Verkehrsunternehmen sind nicht zum Palettentausch verpflichtet, weder nach dem Gesetz noch nach den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) oder den Ver-

tragsbedingungen für Güterkraftverkehrs- und Logistikunternehmer (VBGL). Es sei denn, der Palettentausch wird vereinbart. Diese Vereinbarung sollte eindeutig festlegen, welche Form des Palettentauschs gewollt ist.

Was kann im praktischen Bereich unternommen werden? Zunächst einmal muss jede Spedition im eigenen Unternehmen Transparenz schaffen. Dabei können folgende Fragen – selbstkritisch beantwortet – hilfreich sein:

- Kennen Sie Ihre gesamten Jahreskosten für den Palettentausch?
- Wie hoch sind die Umlaufkosten pro Palette?
- Wissen Sie, wie viele Paletten Sie im Bestand haben?
- Kennen Sie Ihre Außenstände?
- Wie viele Paletten sind im vergangenen Jahr abhanden gekommen?
- Wie viele Paletten haben Sie im vergangenen Jahr abgeschrieben oder im Stückgutverkehr von Privatkunden aus Kostengründen nicht zurückgeholt?
- Wie viele Paletten haben Sie im vergangenen Jahr entsorgt, weil diese ihr natürliches „Palettenlebensende“ erreicht haben?
- Wie sehen Ihre Paletteneingangs- und -ausgangskontrollen aus? Wird dafür gesondert Personal abgestellt?
- Wie verwalten Sie Ihre Paletten?

Dies sind nur einige Fragen. Kapitel 2.10 und Kapitel 4 geben dazu weiteren Aufschluss.

Um sich rechtliche Ansprüche zu sichern, sollte jede Palettenbewegung dokumentiert, d. h. schriftlich festgehalten und wenn möglich von der jeweils anderen Seite gegengezeichnet werden. Ist eine Gegenzeichnung durch Mitarbeiter an der Beladestelle/Entladestelle nicht erreichbar, sollten Fotos, ggf. unter Benutzung der Paletten-App (vgl. Kapitel 11) gefertigt und die Unregelmäßigkeiten in entsprechender Korrespondenz festgehalten werden.

Lohnt sich dieser Aufwand eigentlich? Die Frage ist berechtigt, die Antwort lautet ja. Die anfangs angeführten Zahlen belegen dies. Weiteres Vorgehen: Mit der Ordnung auf dem Betriebshof und in den Lagerhallen fängt es an. Wenn die Paletten sauber gestapelt an einem gut sichtbaren, hellen Ort liegen, statt durcheinander in einer dunklen Ecke, ist der erste Schritt getan. Denn dann gehen auch die Mitarbeiter mit mehr Aufmerksamkeit an das Thema heran.

1 Fragen und Antworten für den Schnelleinstieg

Wie viele Europaletten sind im Umlauf?

Im offenen Tauschpool in Europa sind über 400 Mio. Europaletten im Umlauf (siehe Kapitel 2.1).

Wie viele Epal-Europaletten wurden 2014 produziert?

Lizenzierte Unternehmen haben 2014 rund 66,1 Mio. Epal-Europaletten produziert (siehe Kapitel 2.1).

Wie viele Epal-Europaletten wurden 2014 repariert?

Lizenzierte Unternehmen haben 2014 weltweit 22,4 Mio. Epal-Europaletten repariert (siehe Kapitel 2.1).

Wie wird die Qualität der Epal-Europaletten gesichert?

Die unabhängige Prüfgesellschaft Bureau Veritas sichert im Auftrag der European Pallet Association e.V. (EPAL) mit unangemeldeten Kontrollen die Qualität der Epal-Europaletten (siehe Kapitel 2.1).

Welche Vorteile haben Halbpaletten?

Halbpaletten (800 x 600 mm) sind aufgrund ihrer kompakten Bauweise besonders in der Getränke- und Lebensmittelindustrie sowie bei Discountern und dem Einzelhandel gefragt. Mit ihnen lassen sich Waren auf den Verkaufsflächen gut manövrieren und mehr Artikel auf gleicher Fläche präsentieren (siehe Kapitel 2.4.1 und 2.4.6).

Weshalb hat die „alte“ Düsseldorfer bei vielen Verwendern einen schlechten Ruf?

Die „alte“ Düsseldorfer Palette war nicht unabhängig qualitätsgesichert. Billigimporte zerstörten den Ruf, weil sie von minderer Qualität waren und in den logistischen Kreisläufen kaputt gingen (siehe Kapitel 2.4.3).

Was war der „Düsseldorfer Dialog“?

Auf dem „Düsseldorfer Dialog“ im Jahr 2010 diskutierten Vertreter aus Industrie und Handel auf Einladung der Gpal die Anforderungen an eine neue Halbpalette (siehe Kapitel 2.4.4).

Welche Vorzüge hat die neue Epal-Halbpalette?

Die Epal-Halbpalette ist gütegesichert, langlebig, vierwegefähig, uneingeschränkt tauschbar und für automatisierte Läger geeignet (siehe Kapitel 2.4.6).

Wo wird die Viertelpalette hauptsächlich eingesetzt?

Die Viertelpalette gehört neben der Halbpalette zu den Standardladungsträgern für Displays in der Konsumgüterindustrie (siehe Kapitel 2.5).

Welche großen Poolanbieter sind für die Viertel-Kunststoffpalette heute im Markt?

Chep hat bereits vor 20 Jahren diese Palettengröße auf den Markt gebracht und jetzt verbessert. Nach dem Auslaufen des Chep-Patentschutzes bietet auch Pooling Partners, die Dach-

marke der niederländischen Faber Halbertsma Group (FHG), diese Palette an. In Deutschland gehört der Palettendienstleister Paki zur FHG (siehe Kapitel 2.5).

Welches Ausgleichsverfahren empfiehlt sich bei fehlgeschlagenem Zug-um-Zug-Tausch von Europaletten?

Da die körperliche Rückführung nicht Zug um Zug getauschter Europaletten zeitaufwendig und kostenintensiv sein kann, bietet sich als Alternative ein buchmäßiger Ausgleich an, z.B. Verrechnung der Palettenschulden bzw. Palettenrechnung zum aktuellen Marktpreis (siehe Kapitel 2.6.4).

Wäre es vorteilhaft, eine unabhängige Palettenpreisquelle zu verwenden?

Neutrale Palettenpreisangaben könnten sowohl bei der Berechnung des Wertes nicht getauschter Paletten als auch bei Wertverlustberechnungen (z.B. nach dem Kölner Abschreibungsschlüssel, siehe Kapitel 4.4.3.3) als Grundlage verwendet werden und helfen, Streitigkeiten zu vermeiden. Sie können auch in AGB verwendet werden (siehe Kapitel 2.6.5).

Was kostet eine neue oder gebrauchte Europalette in Deutschland?

Die Preise für Europaletten schwanken nach Region und Qualität. Aktuelle Palettenpreise werden monatlich durch PalettenReport.de veröffentlicht (siehe Kapitel 2.6).

Wozu dient der Palettenpreisindex?

Der Preisindex dient der zeitnahen Beobachtung der Preisentwicklungen bei neuen und gebrauchten Europaletten (siehe Kapitel 2.6).

Löst die Kunststoffpalette die Euro-Holz-Palette ab? Wenn ja, in welchem Maß?

Der Anteil der Kunststoffpaletten wird nach Expertenschätzungen von 4% auf 8 bis 10% wachsen (siehe Kapitel 2.7.1).

Wer ist für die Bau-, Reparatur- und Tauschstandards der H1-Hygienepalette zuständig?

Die GS1 Germany (siehe Kapitel 2.7.2).

Wie unterscheidet sich die Industriepalette von der Hygienepalette?

Die Industriepalette weist mehr Bauvarianten auf und ist in Bereichen einsetzbar, in denen keine Hygienestandards der Lebensmittel- oder Pharmaindustrie einhalten werden müssen (siehe Kapitel 2.7.3).

Wie sehen neue Entwicklungen bei der Kunststoffboxpalette aus?

Ein Beispiel ist das Intelligente Faltsystem SmartFix® mit fest angebrachtem Deckel (siehe Kapitel 2.7.4).

Sind UIC/EUR-Paletten und Epal-Paletten gleichwertig und beliebig tauschfähig?

Ja, die gleichwertige Qualität beruht auf der einheitlichen Anwendung der UIC-Merkblätter 435 ff. für die Herstellung dieser Paletten. Sie wird durch unabhängige, internationale einheitliche Qualitätskontrollen gewährleistet (siehe Kapitel 2.2 und 3.2).

Was ist bei der Vereinbarung des Palettentauschs durch Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) zu beachten?

Die AGB müssen bereits bei den Vertragsverhandlungen einbezogen und dem Vertragspartner zugänglich gemacht werden (siehe Kapitel 4.3.1.2). Die Klauseln dürfen die andere Seite nicht unangemessen benachteiligen (siehe Kapitel 4.20).

Gibt es für den Palettentausch gesetzliche Bestimmungen oder sonstige verbindliche Normen?

Nein, deshalb sind allein die getroffenen Vereinbarungen entscheidend (siehe Kapitel 4.1.1).

Gibt es einen umfassenden Handelsbrauch für den Palettentausch in Deutschland?

Nein. Vor allem sprechen seit dem 1. Juli 1998 die Formulierungen in Ziff. 4 der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) und § 38 der Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs- und Logistikunternehmer (VBGL), die jeweils bestimmen, dass für den Palettentausch eine besondere Vereinbarung erforderlich ist, gegen einen solchen Handelsbrauch (siehe Kapitel 4.1.2).

Welche Formen des Palettentauschs kommen am häufigsten vor?

- Palettentausch mit Rückführungsverpflichtung (siehe Kapitel 4.3.2.3)
- Doppeltausch (siehe Kapitel 4.3.2.1)
- Einfacher Palettentausch (siehe Kapitel 4.3.2.2)
- Palettentausch mit Übernahme des Tauschrisikos (siehe Kapitel 4.3.2.4)

Welche Palettenabreden können nur durch Individualvereinbarungen wirksam getroffen werden?

- Abreden des Palettentauschs mit Übernahme des Tauschrisikos (siehe Kapitel 4.3.2.4/4.20.6.7)
- Abreden, wonach die Verkehrsunternehmen das Qualitätsrisiko zu übernehmen haben (siehe Kapitel 4.5.2/4.20.6.7)
- Führung von Palettenkontokorrentkonten (siehe Kapitel 4.14)
- Abreden, wonach bei nicht rechtzeitiger Rückgabe geschuldeter Paletten/Gitterboxen als pauschalierter Schadenersatz überhöhte Beträge als Nutzungsentschädigung zu zahlen sind (siehe Kapitel 4.12.2)

Welche Palettenabreden können auch durch AGB wirksam getroffen werden?

- Abreden des Doppeltauschs (siehe Kapitel 4.3.2.1/4.20.3.3)
- Abreden des Einfachen Palettentauschs (siehe Kapitel 4.3.2.2/4.20.6.3)
- Abreden des Palettentauschs mit Rückführungsverpflichtung, wenn aus der Klausel eindeutig hervorgeht, dass sie nur gelten soll, wenn die zusätzliche Fahrtstrecke für die Rücklieferung nicht mehr ausmacht als 15 % der bezahlten Frachstrecke oder angemessen vergütet wird (siehe Kapitel 4.20.5.3/4.20.6.6)
- Abreden über die Führung von Palettenkonten (siehe Kapitel 4.14.1.1)

Habe ich als Verkehrsunternehmen einen Anspruch gegen den Empfänger auf Rückgabe von Paletten, insbesondere wenn ich beim Doppeltausch eigene Paletten an der Beladestelle abgegeben habe?

Nein, es sei denn der Empfänger ist auch Auftraggeber (z. B. bei Beschaffungslogistik). Denn im Regelfall ist der Empfänger kein Vertragspartner des Verkehrsunternehmens (siehe Kapitel 4.1.5.2).

Kann ich beim Doppeltausch hinsichtlich der Rückgabe der an der Beladestelle abgegebenen Paletten Probleme bekommen, wenn der dortige Verlader nicht mein Auftraggeber ist?

Nein, die Abgabe von Paletten an der Beladestelle wird bei dieser Tauschform als Palettendarlehen an den Auftraggeber angesehen, der für die Rückführung verantwortlich ist (siehe Kapitel 4.3.2.1).

Kann eine Nutzungsentschädigung/-gebühr bei verspäteter Rückgabe von Paletten vereinbart werden?

Grundsätzlich ja, aber nicht in einer Form, dass der Schuldner ein Vielfaches des Wertes der Paletten zu zahlen hat. Es kann höchstens ein Tagessatz von 0,75 € pro Europalette und von 8,00 € pro Gitterbox für maximal 14 Tage verlangt werden, wenn nichts anderes wirksam durch Individualabrede vereinbart wurde (siehe Kapitel 4.12.2).

Welche Rechte haben Dienstleister, die von Auftraggebern oder Empfängern eingesetzt werden?

Dienstleister, die von Auftraggebern bzw. Empfängern eingesetzt werden, können gegenüber den Verkehrsunternehmen die Bedingungen für den Tausch von Paletten bzw. die Einlösung von Palettenscheinen (siehe Kapitel 4.15) nicht von sich aus ändern. Verkehrsunternehmen sind nicht verpflichtet, Kosten für die gebündelte Bereitstellung von Paletten oder für die Rückgabe von sortierten tauschfähigen Paletten zu übernehmen (siehe Kapitel 4.10.2.3).

Welche Bedeutung haben Palettenscheine?

Darunter werden die Papiere verstanden, auf denen der Empfänger/ein Dienstleister bestätigt, eine bestimmte Anzahl Paletten erhalten zu haben, wenn keine Tauschpaletten herausgegeben werden. Sie sind keine „Wertpapiere“, sodass der Besitzer des Palettenscheins daraus kein Recht auf Herausgabe der Paletten herleiten kann (siehe Kapitel 4.15).

Welche Bedeutung haben Palettenkonten/Palettenkontokorrentkonten?

Vereinbarungen, die eigenen Ansprüche und Leistungen in ein „Palettenkonto“ einzustellen, führen zu einer Hemmung der Verjährung der Ansprüche bis zur nächsten vereinbarten Saldierung (siehe Kapitel 4.14.1.3).

Wer hat welche Palettenqualitäten zurückzugeben?

Jeder Beteiligte am Palettentausch hat nur Paletten der Qualität zurückzugeben, die er erhalten hat. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Holzpaletten bei jedem Einsatz einen Qualitätsverlust erleiden (siehe Kapitel 4.4 und 4.5).

Kann der Wertverlust pro Einsatz wertmäßig erfasst und zugeordnet werden?

Ja. (Zur Werterfassung siehe Kapitel 4.4.3.3 „Kölner Abschreibungsschlüssel“; zur „Zuordnung“ siehe Kapitel 4.4.3.4).

Warum sind Dokumentation und Verwendung von Lademittelbegleitscheinen so wichtig?

Wer mangelhafte Paletten oder solche einer schlechteren Qualität als vereinbart ohne Vorbehalt ausgehändigt bekommt, hat später in der Regel Schwierigkeiten, das zu beweisen, wenn es nicht sofort dokumentiert wird (siehe Kapitel 4.3.2.1).

Wann verjähren Forderungen an Palettenabreden?

Auf der Lieferebene verjähren sie in drei Jahren (siehe Kapitel 4.17.1). Auf der Transportebene ist dies umstritten. Die ältere Auffassung geht von einer einjährigen Verjährungsfrist aus, die neuere Auffassung, dass es auch die dreijährige Verjährungsfrist sein kann (siehe Kapitel 4.17.2.1). Für einen anerkannten Saldo aus einem Kontokorrentverhältnis gilt ebenfalls die dreijährige Verjährungsfrist (siehe Kapitel 4.14.1.3).

Steht einem Verkehrsunternehmen für Gestellung und Tausch von Paletten ein Entgelt zu?

Grundsätzlich ja. Ob aber im Einzelfall über die Fracht hinaus eine Vergütung vom Auftraggeber zu zahlen ist, kommt auf die Vereinbarungen an (siehe Kapitel 4.9 ff.).

Was versteht man unter „Kölner Palettentausch“ und „Bonner Palettentausch“?

Es handelt sich jeweils um Musterbedingungen, erarbeitet 2005 von den beteiligten Wirtschaftsverbänden. Der „Kölner Palettentausch“ gilt für den Doppeltausch, d. h. für einen Palettentausch mit Einsatz eigener Paletten der Verkehrsunternehmen (siehe Kapitel 4.3.2.1/4.8.2). Der „Bonner Palettentausch“ wurde für den Palettentausch mit Rückführungsverpflichtung, also ohne Einsatz eigener Paletten des Verkehrsunternehmens, entwickelt (siehe Kapitel 4.3.2.3/4.8.3).

Was versteht man unter „GS1-Palettenterms“?

Hier geht es um ein neues, noch nicht fertig gestelltes Bedingungsmerk für den Palettentausch (siehe Kapitel 4.8.4).

Was ist die Epal Academy?

Die internationale Epal Academy ist das Informations- und Schulungszentrum der European Pallet Association e.V. (EPAL). Sie bietet modular aufgebaute Seminare und Workshops an. Dabei steht die Europalette ebenso im Fokus wie die Optimierung von Abläufen in der Supply Chain (siehe Kapitel 12).

2 Marktüberblick

2.1 Der Markt: Produktions- und Umlaufzahlen der Europaletten – Größe und Ziele

Martin Leibbrandt



Abb. 1: Die Epal-Europalette wird als Ladungsträger in nationalen und internationalen Verkehren verwendet. Quelle: Epal

Die Europalette ist ein Erfolgsmodell. Mit europaweit mehr als 400 Mio. Paletten mit einem Epal-Branding im Umlauf belegt der umweltfreundliche Holzladungsträger seit Jahren die Spitzenposition im Markt. Die im Jahr 1961 erfundene und standardisierte Europalette erleichtert den Warentransport. Sie wird sowohl in nationalen und internationalen Verkehren als auch in nahezu allen Branchen – einschließlich automatisierter Förderanlagen – als Ladungsträger verwendet.

Ein wichtiger Erfolgsfaktor der Europalette und ein Garant für die Langlebigkeit sind die standardisierte Bauweise und die unabhängig geprüfte Qualität. Für die Durchsetzung und Sicherung dieser Qualitätsstandards zeichnet sich die European Pallet Association e.V. (EPAL) als 1991 gegründeter Dachverband der lizenzierten Hersteller und Reparatereure von Epal/EUR-Paletten und -Gitterboxen verantwortlich. Seit dem 1. Januar 2013 beauftragt Epal im Rahmen einer Neuausschreibung des Dienstleistungsvertrages die unabhängige Prüfgesellschaft Bureau Veritas mit den unangemeldeten Kontrollen bei den lizenzierten Unternehmen. Dies sichert die hohe Qualität, die Zuverlässigkeit und die lange Lebensdauer der Europaletten im weltweit größten offenen Tauschpool.

Seit dem 1. August 2013 produzieren und reparieren Epal-Lizenznehmer „One Brand“-Europaletten, die ausschließlich das Epal-Logo auf allen vier Eckklötzen tragen. Von diesen uneingeschränkt tauschfähigen Epal-Europaletten wurden 2014 insgesamt 66,1 Mio. Stück produziert. Mit rund 17.000 unangemeldeten Kontrollen in 2013 setzte Bureau Veritas die strengen Qualitätskriterien bei der Produktion und Reparatur der Epal-Europaletten durch.

2 Marktüberblick

Ziel der European Pallet Association ist es, diese Produktionszahl von Epal-Europaletten zu steigern und neue Lizenznehmer insbesondere in den Zukunftsmärkten Osteuropas zu gewinnen.



Abb. 2: Die Epal-Europalette ist unabhängig qualitätsgesichert und uneingeschränkt tauschbar.
Quelle: Epal



Abb. 3: Produktion von Europaletten (Epal und EUR) in Deutschland

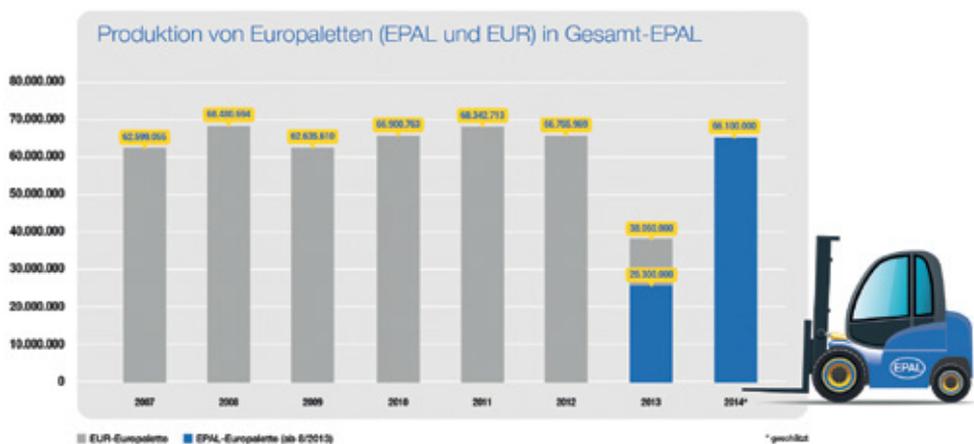


Abb. 4: Produktion von Europaletten (Epal und EUR) in Gesamt-Epal



Abb. 5: Reparatur von Epal-Europaletten

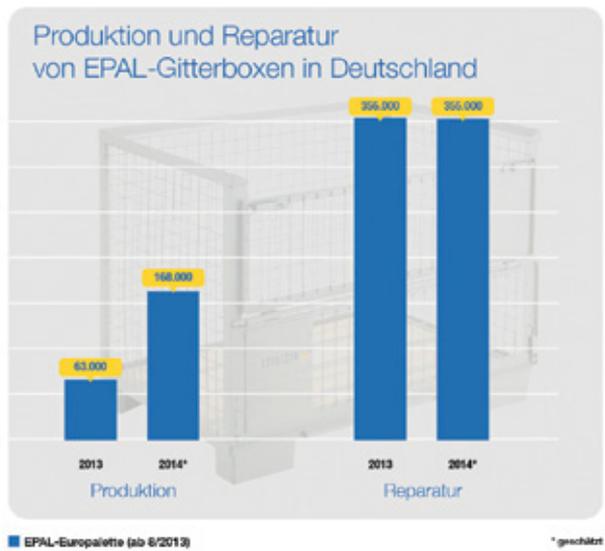


Abb. 6: Produktion und Reparatur von Epal-Gitterboxen in Deutschland

2.2 13 Stationen im Palettenstreit UIC/Epal

Bernhard Hector

1. Projekt Zukunft der EUR-Palette

Zum 50-jährigen Bestehen der EUR-Palette und des Europäischen Palettenpools (EPP) im Jahr 2011 ruft der Internationale Eisenbahnverband (UIC) mit seiner Arbeitsgruppe „Fragen der Palettierung“ das Projekt „Zukunft der EUR-Palette“ ins Leben. Ziel ist die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der EUR-Palette. Das Projekt „Zukunft der EUR-Palette“ umfasst folgende Maßnahmen und Ziele:

1. One-Brand-Konzept
2. Überarbeitung des UIC-Merkblattes 435 ff. nach neuesten EU-Richtlinien
3. Klassifizierung der bestehenden EUR-Qualitäten
4. Typisierung weiterer EUR-Ladungsträger
5. Innovative Weiterentwicklung der EUR-Ladungsträger

Alle Bahnen stimmen dem Konzept zu.

2. UIC-Konzept wird ausgearbeitet

Die Umsetzung des UIC-Konzepts wird konkretisiert und ausgearbeitet. Die European Pallet Association (EPAL) e.V. ist seit 1995 UIC-Palettenorganisation. Sie erfährt, dass durch das One-Brand-Konzept ihr Branding „EPAL im Oval“ von der Palette und damit vom Markt verschwinden würde. Die Epal informiert die Deutsche Bahn. Zusammen mit den italienischen und den schweizerischen Bahnen bildet sich eine Gegenbewegung. Denn in diesen Ländern ist Epal stark vertreten. Es reicht aber nicht, um einen Gegenbeschluss in der UIC-Arbeitsgruppe zu erreichen. Denn jede der 13 Bahnen in dem Gremium hat unabhängig von der Größe oder Leistungskraft nur eine Stimme. Vor allem die südosteuropäischen Bahnen, die die Mehrzahl darstellen, wollen weiter das One-Brand-Konzept. Die Differenzen zwischen UIC-Arbeitsgruppe und Epal werden deutlicher. Im Dezember 2012 lagen von den UIC-Gremien sämtliche Genehmigungen vor, um mit der Umsetzung der One-Brand-Strategie aus dem UIC-Projekt „Zukunft der EUR-Palette“ zu beginnen. Die Epal lehnt das Konzept weiterhin ab.

3. Epal meldet UIC als eigene Marke an

Das Nationalkomitee der Epal in Belgien, die Belepap, meldet beim Harmonisierungsamt (HABM) in Alicante eine eigene Marke (die Bahnmarke) „UIC im Oval“ für sich an. Diese Handlung der Epal bzw. des belgischen Nationalkomitees schließt für die UIC eine weitere vertrauensvolle Zusammenarbeit aus. Die UIC-Arbeitsgruppe entzieht der Epal daraufhin kurzfristig den Status als „zugelassene UIC-Palettenorganisation“. Gleichzeitig werden im Dezember epm Paletten-Management-Kooperation und SGS Germany als neue UIC-Palettenorganisationen zugelassen. Gegen die Markenmeldung der belgischen Epal-Organisation legt UIC Einspruch ein, dem vom Harmonisierungsamt (HABM) in Alicante stattgegeben wird. Das Warten auf Bestätigung des Widerspruchs durch das HABM verzögert die Implementierung der einheitlichen UIC-Kennzeichnung.

4. Epal arbeitet als eigenständige Organisation

Durch den Statusentzug wird der Verein Epal nicht aufgelöst. Im April 2013 kündigt Epal an, künftig einen offenen Europalettentauschpool unabhängig von dem internationalen Eisenbahnverband (UIC) zu organisieren. Neue Epal-Europaletten sollen vom 1. August 2013 an auf allen vier Eckklötzen den Einbrand „EPAL im Oval“ tragen. Auch EUR-Paletten sollen laut Epal mit den neuen Epal-Paletten tauschbar sein.

5. UIC akzeptiert Epal-Paletten nicht

Thomas Metlich, Vorsitzender der UIC-Arbeitsgruppe, erklärt in einem Interview mit der DVZ anlässlich des 12. DVZ-Paletten Symposiums im April 2013, dass Epal-Paletten nicht im EUR-Palettenpool tauschbar sind. Bestürzung bei Epal und der Wirtschaft.

6. Epal-Wiederaufnahme wird abgelehnt

Die UIC-Arbeitsgruppe berät am 17. Juni 2013 auf einer Sondersitzung in Wien über die Wiederaufnahme der Zusammenarbeit mit der Epal. Beantragt haben die Bahnen aus Deutschland, Italien und der Schweiz. Der Antrag wird abgelehnt.

7. Umsetzungsphase beginnt verzögert

Mitte 2013 beginnt die Umsetzung der One-Brand-Strategie, die Teil des 2011 von allen UIC-Mitgliedseisenbahnen (EVU) verabschiedeten Konzepts „Zukunft der EUR-Palette“ ist. Kernpunkt ist, dass auf dem linken Klotz nur noch UIC steht, anstatt wie bisher die verschiedenen Zeichen der nationalen Bahnen oder das Zeichen der UIC-Palettenorganisation Epal. Die DB lehnt das UIC-Konzept ab und versendet keine Verträge an Palettenhersteller und Reparaturbetriebe.

8. Pariser Gespräche

Eine Epal-Delegation reist im Juli 2013 nach Paris, um dort mit der UIC-Arbeitsgruppe „Fragen der Palettierung“ die Fortsetzung eines einheitlichen „Europaletten-Tauschpools im EPP“ auszuloten. Die UIC-AG lehnte mehrere Vorschläge zum Epal-Palettenbranding ab, da diese im Widerspruch zum erarbeiteten One-Brand-Konzept stehen. Lediglich über eine von der Epal vorgelegte gemeinsame Erklärung zum gegenseitigen Austausch von Europaletten, will die UIC-AG die Mitglieder befragen. Auch dieser Epal-Vorschlag wird durch die Mitglieder abgelehnt. Deutsche Palettenhersteller und Reparatoren werden aufgrund der Passivität der DB von der Prüfgesellschaft SGS Germany im Auftrag der österreichischen Rail Cargo Austria (RCA) mit Verträgen versehen. RCA vergibt somit Auslandslizenzen. Am 1. August beginnt die Produktion der Epal-Paletten.

9. Fünf Bahnen machen nicht mit

13 europäische Bahnen gehören dem „Europäischen Palettenpool“ der Eisenbahnen an. Es wollen aber nur acht Bahnen die UIC-Palettenpoolstrategie umsetzen: Ungarn, Tschechien, Slowakei, Kroatien, Slowenien, Spanien, Schweden und Österreich. Deutschland, Schweiz, Italien, Belgien und Frankreich beteiligen sich nicht. Bis Ende 2013 soll die Produktion der EUR-Europaletten auf UIC/EUR-Einbrände umgesetzt sein. Dies gelingt jedoch nicht.

10. Neue Gespräche angedacht

Die Wirtschaft macht auf dem 13. DVZ-Paletten Symposium im Oktober 2013 vehement deutlich, dass sie einen einheitlichen Europalettenpool benötigt und keine Paletten an der Rampe oder zur Reparatur nach UIC/EUR, Epal/EUR oder Epal/Epal sortieren wird. Der anwesende UIC-Arbeitsgruppenvorsitzende Thomas Metlich sieht die Notwendigkeit, diese Thematik in den UIC-Gremien erneut zu behandeln, da sonst die Wirtschaft eventuell auf UIC-Paletten verzichten würde. Gespräche über Tauschfähigkeit im EPP-Bahnpool werden zwischen Epal und UIC am Rande der Konferenz angedacht, um dem Marktwunsch nach Kompatibilität zu entsprechen.

11. Verständigung im Dezember 2013

Die Epal und der UIC haben sich im Dezember 2013 auf die Anerkennung ihrer Paletten verständigt. Beide Organisationen werden die Vereinbarung dazu, die einen uneingeschränkten Austausch beider Paletten zwischen den Verwendern erlaubt, kurzfristig erarbeiten. Das ist das Ergebnis eines Spitzengesprächs in Paris, an dem für die Epal Robert Holliger und Martin Leibbrandt und für die UIC Thomas Metlich, Vorsitzender der Arbeitsgruppe „Fragen der Palettierung“, und Jozef Fazik, Senior Advisor, teilgenommen haben. „Der Markt wünscht und braucht die uneingeschränkte Tauschfähigkeit“, sagt Metlich. Diesem Ansinnen der Palettenverwender werden UIC und Epal folgen. Epal-Präsident Holliger begrüßt die geplante Vereinbarung: „Damit herrscht endlich Klarheit für alle Beteiligten.“

12. Oktober 2014: Noch kein Vertrag

„Per Handschlag sind wir uns einig, und der Bahnorganisation UIC liegt unser Angebot zur Zusammenarbeit vor.“ Das erklärte Robert Holliger, Präsident der Epal, beim 14. DVZ-Paletten-symposium am 1. Oktober 2014 in Düsseldorf. Aber eine schriftliche Vereinbarung zwischen beiden Organisationen fehlt noch. „Man muss Verständnis haben, dass der Abstimmungsprozess in der UIC etwas dauert. Auf die Praxis hat das derzeit keine Auswirkungen. Getauscht wird jedenfalls ohne Probleme. Und das ist es ja, was der Markt wollte“, erklärte Holliger. Er ist optimistisch, was die Zusammenarbeit mit der UIC angeht. „Wir würden gern für die UIC arbeiten. Und dass es im Moment zwei Prüfgesellschaften für die Produktion und Reparatur von Paletten gibt, ist auch kein Hindernis.“ Allerdings sollten die beiden Organisationen aus einer Hand geführt werden. Vor allem, damit die Prüfungen einheitlich erfolgten. Es gehe dabei um Qualitätskriterien und um die Ausbildung der Prüfer, meint Holliger.

13. November 2014: Epal und UIC unterzeichnen Vereinbarung

Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) und die European Pallet Association e.V. (EPAL) haben eine Vereinbarung zur uneingeschränkten Tauschfähigkeit zwischen Epal- und EUR/UIC-Paletten unterzeichnet. Einzelheiten wurden in Wien vorgestellt. Damit legen die beiden Organisationen ihren Konflikt bei, an dessen Anfang vor rund zwei Jahren die UIC der Epal den Status als zugelassene Palettenorganisation entzogen hatte.

2.3 Trends im Markt

Ekart Kuhn und Peter Zimmermann

Produktentwicklung hat einen hohen Stellenwert im Bereich der Mehrweg-Transportverpackungen. Modulare Ladungsträgerkonzepte und die Integration von AutoID-Techniken bestimmen hierbei vorwiegend die Trends.

Standardisierung und eine damit einhergehende Reduzierung der Variantenvielfalt oder die genaue Dimensionierung von Ladungsträgerkreisläufen geben den Takt vor. Da wirkt es beinahe grotesk, wenn der Branchenprimus der Ladungsträgerdienstleister, Chep, eine neue Kunststoffdisplaypalette im Markt implementiert, die diesen Bestrebungen und jahrelangen Bemühungen um Standardisierung, gerade auch von GS1 Germany, diametral entgegensteht.

Trend zur Europalette ungebrochen

Wenn man von Trends im Markt spricht, kommt man an der Europalette nicht vorbei. Die Europalette liegt voll im Trend und das seit mehr als 50 Jahren. Mit ihrer Einführung im Jahr 1961 beginnt eine Erfolgsgeschichte¹. Mehr als 450 Mio. Europaletten sind europaweit im Umlauf, Tendenz steigend. Rund 70 Mio. Paletten² werden Jahr für Jahr produziert, um den Mehrbedarf, verschrottete Paletten und Schwund auszugleichen. Auch der inzwischen beendete Streit zwischen Epal und UIC wird den Trend zur Europalette nicht beeinflussen.

Kunststoff drängt immer mehr aus der Nische

An die blauen Viertelpaletten von Chep, die überall im Handel präsent sind, haben sich alle längst gewöhnt. Versuche von Wettbewerbern, eine mit der Chep-Palette kompatible Lösung auf den Markt zu bringen, scheiterten spätestens vor Gericht, denn die Fußkonstruktion war patentrechtlich geschützt. Der Schutz der Fußkonstruktion war gerade abgelaufen, da stand auch schon der erste Wettbewerber bereit: Paki Logistics. Die Viertelpalette von Paki ist mit Chep kompatibel, weist aber einige Verbesserungen zur in die Jahre gekommenen Chep-Palette auf. Die Paki ist leichter und lässt sich tiefer nesten. So passen beim Rücktransport ungefähr 20 % mehr leere Ladungsträger in den Lkw – ein gewaltiger Vorteil. Die Antwort von Chep ließ nicht lange auf sich warten und Chep präsentierte seinerseits eine neue Viertelpalette. Die Palette kann sich durchaus mit der Paki messen. Aber allen Bestrebungen um Standardisierung zum Trotz, hat Chep die Fußkonstruktion wieder geändert. Damit ist die neue Palette mit allen anderen, auch mit ihrem Vorgänger aus dem eigenen Haus, nicht mehr kompatibel.

Nicht nur bei Viertelpaletten wird der Werkstoff Kunststoff immer beliebter, sondern auch bei den Halbpaletten ist Kunststoff eine echte Alternative zur jetzigen Holz/Metall-Konstruktion geworden. Hier gibt es mittlerweile Produkte von Cabka, Craemer, SAS und Utz. Produkttests bei Discountunternehmen waren allesamt erfolgreich.

Interessant werden die neuen Lösungen auch, weil im Halbpalettenbereich mit erneutem Wachstum zu rechnen ist. Eine Untersuchung bei Discountern hat gezeigt, dass heute schon mehr als 50 % aller Düsseldorfer Paletten im „Nichtgetränkebereich“ eingesetzt werden, insbesondere beim Cross Docking schnelldrehender Produkte.

Generell legen Kunststoffpaletten zu. Neben der H1-Palette, die schon seit fast 20 Jahren in der Fleischindustrie eingesetzt wird, kommt es vermehrt zum Einsatz von Kunststoffpaletten im Europaß. Dabei werden sie nicht nur für Inhouse-Lösungen im Trockensortiment verwendet, sondern werden auch in speziellen Distributionskreisläufen eingesetzt.

Kunststoffpaletten mit der Abmessung 800 x 1.200 mm finden sich z. B. als Kommissionierpaletten bei Rewe, Lidl und Penny. Andere setzen sie bei bestimmten Projekten für die Warenverteilung in die Filialen ein.

Gespannt sein darf man auch auf die Eurokunststoffpalette der Zentek. Zielkunden sind Unternehmen aus Lebensmittelindustrie und Handel im Bereich Dry Grocery inklusive Beverages, mit besonderem Fokus auf Eigenmarken und Vorlieferanten. Neben der Entwicklung der neuen Palette, investiert Zentek in eine spezielle Software zur Einzelverfolgung der Paletten.

Es gibt aber noch eine ganze Reihe anderer interessanter Projekte, in denen Europaletten aus Kunststoff eingesetzt werden. In Gesprächen zwischen Industrie und Handel wird über eine Standardisierung und Neuentwicklung dieser Paletten diskutiert.

¹ Kuhn, E.; Lange, V.; Zimmermann, P.: Palettenmanagement – Leitfaden für die Praxis, Vogel, Heinrich, 2. Auflage 2011, S. 13 ff.

² Ekupac-Studie: Entwicklungen und Trends im Markt der Mehrweg-Transportverpackungen, Ausgabe 2012, S. 55.

Als Garant für den schnellen, leichten und sicheren Warenumsschlag ist die Palette nicht mehr aus der Transportabwicklung wegzudenken.

Die überarbeitete Neuauflage des Paletten-Handbuchs beleuchtet die vielfältigen Aufgabenstellungen, die sich beim Einsatz und Tausch von Paletten ergeben können.

Das DVZ-Praxis-Handbuch liefert Tipps und Argumentationshilfen für Verhandlungen und bietet das notwendige rechtliche Grundlagenwissen, um Situationen richtig einschätzen zu können. Denn Rechtslage und Rechtsprechung richten sich nicht immer danach, was in der Praxis des Europalettentauschs üblich und durchsetzbar ist. Darüber hinaus zeigt das Buch auf, wo die zukünftigen Chancen für Logistikdienstleister liegen.

Schließlich informiert das Buch praxisnah und lösungsorientiert über aktuelle Trends im Palettenmarkt – von neuen Palettengrößen bis zur Paletten-App, die Europaletten zählen und die Dokumentation der Tauschvorgänge unterstützen kann.

Weitere Themen:

- Einkaufspreise im Vergleich
- Kostensenkungspotenziale
- Produktionszahlen
- Kunststoffpaletten

ISBN 978-3-87154-513-9



9 783871 545139