

**An die Mitglieder der ASTAG-Fachgruppen  
Überlandverkehr, International und  
Kühltransporte**

Bern, im Juni 2007

## **Ausstieg aus dem Palettentausch per 31. Dezember 2007**

Wie Sie aus dem "Info-Flash" Nr. 10/2007 und dem Bericht in der aktuellen ASTAG-Zeitung entnehmen können, **steigt die Strassentransportbranche aus dem Paletten- und Tauschgerätetausch aus.**

### **Kurzer Rückblick / Aktuelle Situation**

In den sechziger Jahren gründeten die Staatsbahnen Österreichs, Deutschlands und der Schweiz einen heute unter dem Namen *European Pallet Association* (EPAL) bekannten Palettenpool. In der Schweiz war die SBB bis 1998 Trägerin dieses offenen Palettenpools.

Mit ihrem beträchtlichen finanziellen und organisatorischen Aufwand (mehrere Millionen Schweizer Franken pro Jahr) stellte die SBB die Qualität und die Verfügbarkeit der EUR-Tauschgeräte sicher.

Leider wurde nach dem Ausstieg der SBB keine Nachfolgeorganisation gefunden, welche eine Trägerschaft für die Weiterführung eines offenen Palettenpools übernehmen wollte. Obwohl im Jahr 2005 rund 630'000 Paletten, 114'000 Rahmen, 80'000 Deckel produziert und 1.4 Mio Paletten repariert wurden, konnte der Ausstieg der SBB nicht kompensiert werden und die Qualität der Tauschgeräte (Paletten, Rahmen, Deckel etc.) sank von Jahr zu Jahr. Dies führte häufig zu mechanischen Problemen (z.B. in Hochregallagern) und verhinderte einen effizienten Güterumschlag. Einige Unternehmen zogen sich aus dem offenen Euro-Palettenpool zurück und wechselten in private Poolmodelle (z.B. Migros und Coop).

**Der Transporteur trägt heute die Hauptlast im Bereich der Tauschgeräte. Beschaffung, Bereitstellung, Administration, Austausch und Reparaturen von Paletten und Tauschgeräten fallen zu seinen Lasten an.**

Für die heutige Situation sind folgende Gründe verantwortlich:

- Die Bedeutung der Einhaltung des Palettentauschs wird kaum erkannt. Es wird auf schlechte Paletten verladen bzw. schlechte Paletten werden zurückgegeben. Während bei Produktion und Reparatur die EPAL die Einhaltung der Qualitätsrichtlinien überwacht, fehlt eine entsprechende Kontrolle beim Tausch.

- Trittbrettfahrer-Mentalität: Reparaturen und Ersatz von schlechten Tauschgeräten werden dem schwächeren Verhandlungspartner (oftmals Transporteur) übertragen.
- Die Kosten eines Palettenumlaufs für den Transporteur sind beträchtlich, werden aber von den Kunden häufig kaum wahrgenommen.
- Diebstahl und Unterschlagung von Tauschgeräten sind ein weiteres Problem.
- Die Kosten für die Tauschgeräte sind erheblich gestiegen. Seit Sommer 2006 betrug die Preissteigerung über 30%. Für die Zukunft rechnen die Hersteller von Ladehilfsmitteln mit einer weiteren Preissteigerung von ca. 15%
- Früher hatte die SBB auf eigene Kosten den EUR-Tauschgerätepool auf einem qualitativ guten Stand gehalten. Heute gehen diese Kosten grösstenteils zu Lasten der Transporteure.
- Die Kontrolle und das Handling im Import-/Exportgeschäft ist sehr unübersichtlich und schwierig, da gewisse Länder tauschen, andere nicht.

### **Auflösung Tauschgeräte-Pool per 31.12.2007**

Trotz intensiven Bemühungen, auch unter Einbezug der Verbände aus der verladenden Industrie, sehen die Vorstände der ASTAG-Fachgruppen Überlandverkehr und International keine andere Lösung als ein Ausstieg aus dem Tausch. Wie ein Blick in den europäischen Markt zeigt, handelt es sich dabei nicht um einen „Sonderfall Schweiz“. Blickt man über die Grenze, zeigt sich ein ernüchterndes Bild: In Frankreich, Italien und England existiert seit **Jahren kein genereller Zug um Zug Tausch von Ladehilfsmitteln mehr**. Seit Herbst 2006 ist auch in den skandinavischen Ländern kein Tausch mehr möglich. Private Palettenpool – Anbieter befriedigen allfällige Bedürfnisse im Tauschgerätemarkt.

### **Konsequenzen für Transporteure, Kunden und Versender ab 1.1.2008**

Mit der Auflösung des Tauschgeräte-Pools in der Schweiz, geht die Verantwortung für die Tauschgeräte ab 1.1.2008 an die Kunden und Versender über. Aus den Tauschgeräten werden reine **Ladehilfsmittel**. Damit erhalten sie den gleichen Status wie anderes Verpackungsmaterial. Transporte von Leergut erfolgen nur gegen einen frachtpflichtigen Transportauftrag eines Kunden. **Das Ladehilfsmittel ist also zukünftig ein Teil des Verpackungsmaterials und muss daher im Produktpreis eingerechnet werden.**

Mit der Auflösung des Tauschgeräte-Pools per 31.12.2007 ergeben sich Veränderungen in den logistischen Abläufen. **Die Vorstände der ASTAG-Fachgruppen Überlandverkehr und International empfehlen Ihnen deshalb, Ihre Kunden und Versender rechtzeitig über die neue Situation zu informieren.**

Mit freundlichen Grüssen

ASTAG Fachgruppenvorstände Überlandverkehr und internationaler Verkehr



Schweizerischer Nutzfahrzeugverband  
Association suisse des transports routiers  
Associazione svizzera dei trasportatori stradali

Informationen zum

# **Ausstieg der Transporteure aus dem Palettentausch**

ASTAG Fachgruppen Überlandverkehr und International

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite 2</b>
<b>1. Vorwort</b>	<b>3</b>
<b>2. Ausgangslage</b>	<b>3</b>
2.1 Geschichtliche Entwicklung	
2.2 Heutige Situation	
<b>3. Konsequenzen für die Versender und Kunden</b>	<b>4</b>
3.1 Grundsätzliches	
3.2 Transport von leeren Ladehilfsmitteln	
3.3 Logistische Abläufe der Versender / Alternativen	
<b>4. Allgemeine Vorteile des Ausstiegs</b>	<b>5</b>
4.1 Verbesserung der Ökonomie	
4.2 Verbesserung der Ökologie	
<b>5. Betrachtungen zum Bereich Transport</b>	<b>6</b>
5.1 Allgemeines	
5.2 Vorbereitung und Umsetzung des Ausstiegs	
5.3 Aufgaben bis 31. Dezember 2007	
5.4 Aufgaben nach dem 1. Januar 2008	
<b>6. Betrachtungen zum Bereich Logistik</b>	<b>10</b>
6.1 Situation Lagerlogistik	
6.2 Wareneingang	
6.3 Ladehilfsmittelabwicklung	
6.4 Kommissionierung	
6.5 Konfektionierung	
6.6 Warenausgang	
6.7 Administration	
6.8 Diverses	
<b>7. Alternativen für Versender und Kunden</b>	<b>14</b>
7.1 Europaletten-Pool	
7.2 Spezialpools	
7.3 Kauf-, Miet- und Einwegpaletten	
7.4 Weitere Ladehilfsmittelanbieter und Verpackungsarten	
<b>8. Mustercheckliste</b>	<b>16</b>

# 1. Vorwort

Der vorliegende Leitfaden wurde von den Vorständen der ASTAG-Fachgruppen Überlandverkehr und International als Hilfsmittel für den Ausstieg der Transporteure aus dem Palettentausch entwickelt. Der Leitfaden erhebt kein Anspruch auf Vollständigkeit.

## 2. Ausgangslage

Nach intensiven Abklärungen mit verschiedenen Partnerorganisationen und Verladern haben die Mitglieder des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes ASTAG beschlossen, Transportpaletten, Rahmen und Deckel künftig nicht mehr automatisch und gratis auszutauschen. Somit geht die Verantwortung der Paletten im Grundsatz an den Warenversender über. Der Grund für den Ausstieg liegt in den sehr hohen Kosten für die Beschaffung, Administration und den Unterhalt der Paletten, die in den letzten zehn Jahren hauptsächlich von den Transportunternehmen getragen werden mussten.

### 2.1 Geschichtliche Entwicklung

In den sechziger Jahren gründeten die Staatsbahnen Österreichs, Deutschlands und der Schweiz einen heute unter dem Namen *European Pallet Association* (EPAL) bekannten Palettenpool. In der Schweiz war die SBB bis 1998 Trägerin dieses offenen Palettenpools. Mit ihrem beträchtlichen finanziellen und organisatorischen Aufwand (mehrere Millionen Schweizer Franken pro Jahr) stellte die SBB die Qualität und die Verfügbarkeit der EUR-Tauschgeräte sicher.

Leider wurde nach dem Ausstieg der SBB keine Nachfolgeorganisation gefunden, welche eine Trägerschaft für die Weiterführung eines offenen Palettenpools übernehmen wollte. Die Qualität der Tauschgeräte (Paletten, Rahmen, Deckel etc.) sank von Jahr zu Jahr. Dies führte häufig zu mechanischen Problemen (z.B. in Hochregallagern) und verhinderte einen effizienten Güterumschlag. Einige Unternehmen lancierten daraufhin private Poolmodelle (z.B. Migros und Coop).

### 2.2 Heutige Situation

Der Transporteur trägt heute die Hauptlast im Bereich der Tauschgeräte. Beschaffung, Bereitstellung, Administration, Austausch und Reparaturen von Paletten und Tauschgeräten fallen zu seinen Lasten an.

Für diese Situation sind unter anderem folgende Gründe verantwortlich:

- Die Bedeutung der Einhaltung des Palettentausches wird kaum erkannt. Es wird auf schlechte Paletten verladen bzw. schlechte Paletten werden zurückgegeben. Während bei Produktion und Reparatur die EPAL die Einhaltung der Qualitätsrichtlinien überwacht, fehlt eine entsprechende Kontrolle beim Tausch.
- Trittbrettfahrer-Mentalität: Reparaturen und Ersatz von schlechten Tauschgeräten werden dem schwächeren Verhandlungspartner (oftmals Transporteur) übertragen.
- Die Kosten eines Palettenumlaufs für den Transporteur sind beträchtlich, werden aber von den Kunden häufig kaum wahrgenommen.
- Diebstahl und Unterschlagung von Tauschgeräten sind ein weiteres Problem.
- Die Kosten für die Tauschgeräte sind erheblich gestiegen. Seit Sommer 2006 betrug die Preissteigerung über 30 Prozent. In Zukunft rechnen die Hersteller von Tauschgeräten mit einer weiteren Preissteigerung von ca. 15 Prozent.
- Früher hatte die SBB auf eigene Kosten die Tauschgeräte auf einem qualitativ guten Stand gehalten. Heute gehen diese Kosten grösstenteils zu Lasten der Transporteure.
- Die Kontrolle und das Handling im Import-/Exportgeschäft ist sehr unübersichtlich und schwierig, da gewisse Länder tauschen, andere nicht. In Frankreich, Italien und England existiert seit Jahren kein genereller Zug um Zug Tausch mehr. Auch in skandinavischen Ländern ist kein Tausch möglich.

## 3. Konsequenzen für die Versender und Kunden

### 3.1 Grundsätzliches

Mit dem Ausstieg der Transporteure aus dem Zug um Zug Tausch geht die Verantwortung für die Tauschgeräte an die Versender über. Aus den Tauschgeräten werden reine **Ladehilfsmittel**. Damit erhalten sie den gleichen Status wie anderes Verpackungsmaterial. Das kann zur Folge haben, dass der Versender per 1. Januar 2008 die Paletten und Ladehilfsmittel in den Produktpreis einrechnen wird. Somit ist auch der Transport von Leergut für einen Kunden ein frachtpflichtiger Transportauftrag.

## 3.2 Transport von leeren Ladehilfsmitteln

In den *allgemeinen Bestimmungen* des GU 2008 werden für den Transport von leeren Ladehilfsmitteln folgende Kostensätze aufgeführt sein:

EURO-Palette	CHF 2.- pro Stk. (mindestens CHF 20.- pro Transport)
Rahmen	CHF 6.- pro Stk. (mindestens CHF 20.- pro Transport)
Deckel	CHF 1.- pro Stk. (mindestens CHF 20.- pro Transport)
Leere Gitterboxen	CHF 30.- pro Stk. bei 1 – 3 Stück pro Transport
	CHF 24.- pro Stk. bei 4 – 5 Stück pro Transport
	CHF 20.- pro Stk. bei 6 und mehr Stück pro Transport

## 3.3 Logistische Abläufe der Versender / Alternativen

Die Versender werden ihre zukünftigen logistischen Abläufe überarbeiten und sich an den geänderten Status anpassen müssen. Sie haben zu entscheiden, ob zukünftig weiter mit den EUR-Paletten gearbeitet, auf Einwegpaletten zurückgegriffen oder mit einem Palettenpool-Anbieter zusammengearbeitet werden soll. Jede Variante beinhaltet ihre spezifischen Eigenheiten und schlägt sich in der Organisation nieder. Auf dem Markt sind heute Kauf- und Mietangebote verfügbar. **Zwecks optimaler Vorbereitung für die Kundenberatung und aufgrund der Vielfalt der zahlreichen Angebote, enthält dieses Dokument eine Übersicht der Palettenpool-Anbieter und Palettensysteme** (siehe Seite 14 *Alternativen für Warenversender und Kunden*).

# 4. Allgemeine Vorteile des Tausch-Ausstiegs

## 4.1 Verbesserung der Ökonomie

Durch den Ausstieg werden verdeckte Kosten für Transporteure und Kunden sichtbar und dadurch auch steuerbar. Die Kosten für benutzte Ladehilfsmittel werden dort getragen, wo sie entstehen. Jeder Marktteilnehmer kann über die Art seiner eingesetzten Ladehilfsmittel selber entscheiden. Damit ist er in der Lage, diese Kosten aktiv zu beeinflussen. Der administrative Aufwand wird sich für Transporteure und Kunden reduzieren. Jeder Versender steht mit seinen Empfängern regelmässig in Kontakt. Damit wird die Entstehung von unglücklichen Dreiecksverbindungen (Versender – Transporteur – Empfänger) verhindert. Die Eigentumsrechte sind klar und damit einfach durchsetzbar.

## **4.2 Verbesserung der Ökologie**

Durch den Ausstieg und die Sensibilisierung bezüglich der Ladehilfsmittel können neue Märkte wie Occasionshandel und Reparaturwerkstätten entstehen. Mittelfristig nimmt die Qualität der Ladehilfsmittel wieder zu und es muss weniger entsorgt werden.

# **5. Betrachtungen zum Bereich Transport**

## **5.1 Allgemeines**

Mit dem Ausstieg der Transporteure besteht die Gefahr, dass der Versender vermehrt nicht palettierte Ware zum Transport übergeben möchte. Für den Transporteur hat dies ein Anstieg der Handlingskosten und folglich für den Kunden ein Anstieg des Preises zur Folge. Es empfiehlt sich, den Kunden über diesen Punkt aufzuklären. Optimal vorbereitetes Ladegut vermindert die Logistikkosten sowohl beim Versender wie auch beim Empfänger.

**In gewissen Bereichen könnte sich das Fehlen von SBB-Rahmen und Deckeln negativ auf Ladungssicherung und Ladungsverdichtung auswirken. Diesem Aspekt muss allergrösste Beachtung geschenkt werden.**

## **5.2 Vorbereitung und Umsetzung des Ausstiegs**

Die folgende Auflistung und die Checkliste dienen als grober Überblick für die anstehenden Aufgaben vor und nach dem 31. Dezember 2007. Dabei wird auch auf mögliche Probleme eingegangen und entsprechende Lösungsansätze aufgezeigt.

## **5.3 Aufgaben bis 31. Dezember 2007**

### **5.3.1 Information an die Versender und Kunden**

Die ASTAG informierte bekanntlich in Ihrem Info-Flash 10/2007 und einem Bericht in der ASTAG-Zeitung (Juni-Ausgabe) über den Ausstieg. Die Infos sind auch auf der Homepage der ASTAG ([www.astag.ch](http://www.astag.ch), Rubrik NEWS) abrufbar. Eine individuelle und frühzeitige Information der Transporteure an die Kunden ist sehr wichtig.

### 5.3.2 Abbau der Tauschgeräteausstände

Die Tauschgerätesaldi zwischen Transporteur und Kunden sollten bis Ende Jahr ausgeglichen und geregelt werden.

### 5.3.3 Individuelle Abmachungen und Sonderregelungen bei Kunden oder Unterfrachtführern

Bisherige Abmachungen und Sonderregelungen sollten überprüft und auf das Ausstiegskonzept hin angepasst werden.

### 5.3.4 Kostenargumentation

Es muss erwartet werden, dass sich aufgrund des Ausstiegs durch den Transporteur die Kunden stark auf die Kostenseite konzentrieren werden. **Gerade dieses Argument ist der Hauptgrund für den Ausstiegsentscheid der Transportbranche.** Die Transportbranche wird sich dabei nicht aus der Verantwortung ziehen können. Aufgrund der geänderten Verantwortung betreffend der Tauschgeräte kann zum Beispiel eine zusätzliche Rabattierung von 2 Prozent als Abgeltung des Kundenaufwandes per 2008 in Aussicht gestellt werden. Zu beachten ist aber, dass dem Transporteur beim Kunden kein Mehraufwand durch ungeeignete Verpackung entsteht. Dies gilt insbesondere auch im Bereich der Gefahrgüter. Generell muss die Ladungssicherung jederzeit gewährleistet sein.

### 5.3.5 Weiterverwendung von EUR-Paletten durch den Kunden

Möchte ein Kunde weiter mit Mehrwegpaletten etc. arbeiten, soll er auf die Alternativmöglichkeiten bei den Palettenpool-Anbietern hingewiesen werden (siehe Seite 14 *Alternativen für Versender und Kunden*).

### 5.3.6 Handling von speziellen Packstücken / Gefahrgut

Möglicherweise will der Kunde Gefahrgut-Einzelstücke oder Fässer lose zur Verladung geben. Dies bietet insofern Probleme, dass solche Sendungen nicht mehr mit Palettenrolli bewegt werden können und die Ladungssicherung auf der Ladefläche erschwert wird. Der Loseverlad von Gefahrgütern ist grundsätzlich nicht erlaubt und fordert entsprechende Massnahmen und Vorkehrungen durch den Versender und den Transporteur (SDR/ADR-Vorschriften).

### 5.3.7 Internationale Spediteure

Aufgrund der aufwändigen Kommunikation wird die Umsetzung im internationalen Verkehr schwieriger sein.

Der neue Transportprozess ab 1. Januar 2008 erlauben jedoch keine Ausnahmen, da sonst beim Warenempfänger und Chauffeur zu grosse Unsicherheiten entstehen. Müssen Ladehilfsmittel zurücktransportiert werden, kann dies nur mit einem entsprechenden Abholauftrag vom Spediteur als „Leergut-Retouren“ ausgeführt werden.

Im Exportbereich muss definiert werden, ob die Ladungsträger mitverschickt werden oder was damit zu geschehen hat. Im Import werden bekanntlich Sendungen teilweise unpalettiert angeliefert. Auch hier lohnt sich eine klare Absprache, in welcher Form die beigeestellten Paletten abgegolten werden.

## 5.4 Aufgaben nach dem 1. Januar 2008

### 5.4.1 Instruktion der Chauffeure

Der Ladungsträger (Einweg-/EUR-/CHEP-Paletten) ist in Zukunft als Bestandteil der Sendung zu betrachten. Damit gewinnt die Überprüfung des Sendungszustandes beim Abholen der Ware an Wichtigkeit. Die Chauffeure sind zu instruieren, dass eine sichtbare Beschädigung des übernommenen Packstücks bereits beim Versender auf dem Lieferschein zu vermerken ist. Dies gilt neu natürlich auch für den Zustand der Ladehilfsmittel welche der Kunde zur Verfügung stellt (besonders Mietpaletten).

Wurden früher zum Beispiel defekte Kartons vermerkt, müssen in Zukunft auch eingedrückte Palettenklötze oder evtl. der allgemeine Zustand der Paletten mit einem Vorbehalt versehen werden.

Das Wichtigste ist jedoch, dass alle Chauffeure wissen, dass **ab 1. Januar 2008 keine Paletten, Rahmen, Deckel, Gitterboxen etc. mehr getauscht werden.**

Es ist darauf zu achten, dass keine leeren Paletten mehr entgegengenommen werden, ohne dass dafür ein Auftrag des Versenders besteht. Jeder Transport führt grundsätzlich zu abrechenbaren Leistungen.

Will der Kunde dem Transporteur seine Paletten überlassen, so ist eine Eigentumsübertragungserklärung zu empfehlen. Der Chauffeur sollte bei der Übernahme den Zustand kritisch prüfen. Somit wird verhindert, dass der Transporteur zum Entsorger für defekte Paletten mutiert.

#### **5.4.2 Allgemeine Qualität der Verpackung**

Dem Kunden ist aufzuzeigen, dass er für den Schutz seiner Waren verantwortlich ist. Zu schwache Verpackungen, insbesondere zu schwache Einweg-Paletten, welche die Transportfähigkeit nicht sicherstellen, sind ungeeignet. Allfällige Umpackarbeiten bedeuten einen Mehraufwand für den Transporteur, welcher dem Kunden in Rechnung zu stellen ist.

#### **5.4.3 Veränderung der Stapelfähigkeit der Güter**

Wenn sich die Stapelfähigkeit der Güter merklich verschlechtert, soll dies mit dem Kunden analysiert und entsprechende Lösungen vereinbart werden. Es muss auch im Interesse des Kunden sein, dass seine Ware beim Empfänger unversehrt ankommt. Allenfalls schlägt sich das auf die Transportkosten nieder. Hinweis: Es gilt zu beachten, dass sowohl das Obligationenrecht wie auch die Frachtführer Haftungsbestimmungen im GU dem Versender die Verantwortung für eine geeignete Verpackung zuordnen.

#### **5.4.4 Schadensituation**

Der Schadenverlauf bei den Kunden sollte vor allem in der Startphase genau geprüft werden und mit der gewählten Verpackungsform in Relation gesetzt werden. Negative Veränderungen sollten sofort mit den Kunden besprochen werden, damit rasch Abhilfe geschaffen werden kann.

#### **5.4.5 Unterstützung des Kunden bei der Verwendung von alternativen Ladehilfsmitteln**

Will der Kunde zukünftig ein alternatives Mehrweg-Ladehilfsmittel verwenden, sind die möglichen Aufwände, die dem Transporteur neu entstehen, bei der Preiskalkulation zu berücksichtigen.

## **6. Betrachtung zum Bereich Logistik**

### **6.1 Situation Lagerlogistik**

Bei einer Anlieferung an einen Lagerstandort werden keine Ladehilfsmittel getauscht. Ebenso erfolgt bei einem Verlad kein Tausch.

Die Verantwortung über die Tauschgerätekontrolle geht per 1. Januar 2008 an den Versender über. Er ist ebenfalls dafür verantwortlich, dass die angelieferten Paletten den notwendigen Qualitätsanforderungen für Transport und Lagerung (z.B. Hochregallager) entsprechen.

#### **6.1.1 Saldierung der Tauschgeräte**

Die Eigentumsverhältnisse der gelagerten Paletten müssen per 1. Januar 2008 mit dem Lagerkunden geklärt und geregelt sein. Zweckmässig ist es, dass der Lagerkunde die Paletten mit seiner Ware erwirbt.

## **6.2 Wareneingang**

### **6.2.1 Anlieferung**

Sowohl für den Transport wie für die Anlieferung sind grundsätzlich keine Vorkehrungen zu treffen. Hier findet lediglich ein Ablad der Paletten statt, welche dem Wareneingang übergeben werden. Es werden keine Paletten getauscht, eine Kontoführung muss nicht mehr betrieben werden.

### **6.2.2 Kontrolle der Ladehilfsmittel**

Die Güter können auf verschiedenen Ladehilfsmitteln angeliefert werden. Der Lagerkunde ist dafür verantwortlich, dass die Ladehilfsmittel den qualitativen Anforderungen für die Lagerhaltung entsprechen. Es ist daher zu prüfen, welches Ladehilfsmittel verwendet wurde und in welchem Zustand sich dieses befindet. Grundsätzlich empfiehlt es sich, Europaletten-konforme Ladehilfsmittel zu verwenden. Bei kundenspezifischen Wünschen betreffend Verwendung von anderen Ladehilfsmitteln, sollte vorab die eigenen, lagertechnischen Voraussetzungen und Gegebenheiten geprüft werden. In jedem Falle müssen sich die Ladehilfsmittel in einem einwandfreien Zustand befinden.

### **6.2.3 Anlieferung auf nicht lagerkonformen Paletten**

Sollten Anlieferungen nicht auf lagerkonformen Paletten (Euro- oder CHEP-Paletten) stattfinden, so sollte diese Ware, je nach Vereinbarung mit dem Lagerkunden, auf Europaletten umgelagert oder unterstellt werden. Das Unterstellen auf Paletten zum Transport auf den Förderanlagen sowie der Aufwand zur Umpalettierung gehen zu Lasten des Lagerkunden. Die benötigten Paletten schuldet der Kunde dem Lagergeber.

### **6.2.4 Anlieferung von Retouren / Abholungen**

Wird im Auftrag eines Lagerkunden bei seinem Warenempfänger Retouren oder Abholungen befördert, so sollten diese Paletten entsprechend erfasst und zugeordnet werden.

### **6.2.5 Regiearbeiten**

Das Umpalettieren von Anlieferungen auf Einwegpaletten, überhängigen Paletten, Mischpaletten, etc., kann zusätzliche Aufwendungen generieren. Diese Aufwandszeiten sollten, je nach Vereinbarung mit dem Lagerkunden, von diesem abgegolten werden.

## **6.3 Ladehilfsmittelabwicklung**

### **6.3.1 Lagerkosten und Handling der Ladehilfsmittel**

Da der Lagerkunde dafür verantwortlich ist, dass für die Auslieferung an seine Warenempfänger genügend Ladehilfsmittel zur Verfügung stehen, kann es sein, dass der Lagergeber dafür ein Lager führen muss. Die dem Lagergeber entstehenden Aufwände sollten vom Lagerkunden bezahlt werden.

## **6.4 Kommissionierung**

Für die Kommissionierung fallen im Grundsatz keine Änderungen an. Wichtig ist die genügende Verfügbarkeit von Ladehilfsmitteln und allenfalls das Berücksichtigen der Anlieferbestimmungen beim Kunden.

## **6.5 Konfektionierung**

Es gelten die gleichen Punkte wie bei der Kommissionierung.

## **6.6 Warenausgang**

Für die Warenbereitstellung ergeben sich grundsätzlich keine besonderen Vorkehrungen. Es ist lediglich zu prüfen, ob die verwendeten Ladehilfsmittel im internen Transport nicht beschädigt worden sind. Sollte dies der Fall sein, so sind diese vom Lagergeber an den Lagerkunden geschuldet. Es empfiehlt sich, die durch internen Transport beschädigten Ladehilfsmittel umzupacken.

## **6.7 Administration**

In den Abrechnungen zu Lasten des Lagerkunden sollten die neu entstehenden Aufwände einzeln und übersichtlich aufgeführt sein:

Beispiel:

- Regieaufwand Wareneingang
- Lagerkosten Ladehilfsmittel des Lagerkunden
- Entsorgungskosten Holz
- Beschaffung Holzpaletten
- Eventuelle Palettenschuld per Dato
- Die in Rechnung gestellten Kosten, wenn nicht Empfängerkonform angeliefert wird

## **6.8 Diverses**

### **6.8.1 Entsorgung defekter Paletten**

Je nach Vereinbarung mit dem Lagerkunden sind defekte Ladehilfsmittel entweder dem Kunden zu retournieren oder selber zu entsorgen. Der Aufwand für die Entsorgung geht grundsätzlich zu Lasten des Kunden.

### **6.8.2 Beschaffung von Ladehilfsmitteln**

Wünscht der Kunde, dass in seinem Auftrag Ladehilfsmittel beschafft werden, so sollte der Lagergeber für den administrativen und finanzielle Aufwand entschädigt werden.

## 7. Alternativen für Versender und Kunden

(alle Aufzählungen willkürlich und ohne Anspruch auf Vollständigkeit)

### 7.1 Europaletten-Pool

Es gibt verschiedene Anbieter von Palettenmietsystemen, welche auf EUR-Paletten basieren. Die Firma W. Holliger Söhne AG, Boniswil betreibt ein Palettenportal mit Liefer- und Abholservice. Die Firma Paki Logistics GmbH in Ennepetal (Deutschland) basiert ebenfalls auf EUR-Paletten und ist auch in der Schweiz aktiv.

Die genauen Abläufe sind mit den Anbietern direkt zu klären.

#### **W. Holliger Söhne AG**

Riedweg 5  
5706 Boniswil  
062 767 80 00  
[www.holliger.ch](http://www.holliger.ch)

#### **PAKI Logistics GmbH**

Hembecker Talstrasse 39-43  
D 58256 Ennepetal  
+49 23 33 98 93 0  
[www.paki.de](http://www.paki.de)

### 7.2 Spezialpools

Die Firma CHEP betreibt einen der weltweit grössten Mietpalettenpools. Es sind diverse Palettenformate im Angebot, namentlich natürlich auch Paletten im EUR-Format.

#### **CHEP Schweiz B.V.**

Rheinstrasse 47  
4127 Birsfelden  
061 375 92 20

### 7.3 Kauf- , Miet- und Einwegpaletten

Kauf-, Miet-, und Einwegpaletten sind auf dem Palettenmarkt bei vielen Verpackungsherstellern erhältlich. Die Ausführung variiert je nach Einsatzzweck. Einige Anbieteradressen:

#### **W. Holliger Söhne AG**

Riedweg 5  
5706 Boniswil  
062 767 80 00

#### **Schreinerei Amschwand**

Chäli  
6064 Kerns  
041 666 28 28

#### **WK-Paletten AG**

Eggiwilstrasse 29a  
3535 Schüpbach  
034 497 70 70

#### **Huber Palettenservice**

Bätterswilerstrasse 5  
4108 Witterswil  
061 722 02 52

#### **Schroth AG**

Industriestrasse 1  
9462 Montlingen  
071 760 09 44

#### **Wegmüller AG**

Bahnstrasse 14  
8544 Attikon  
052 320 99 11

## 7.4 Weitere Ladehilfsmittelanbieter und Verpackungsarten

### Allgemein

Auf dem Markt gibt es ein breites Angebot von Ladehilfsmitteln. Jeder Ladungsträger und jede Verpackungsart hat seine spezifischen Vor- und Nachteile. Die richtige Verpackungsart und das geeignete Ladehilfsmittel schützen die Waren vor Transportschäden und ermöglichen ein einwandfreies Handling, auch in Bezug auf die Ladungssicherung.

### Kleine Übersicht:

Palettenboxen aus Wellpappe und  
Pendelverpackungen aus Kunststoff:

WellPack AG  
Zürichstrasse  
8840 Einsiedeln  
055 418 83 83  
[www.well-pack.ch](http://www.well-pack.ch)

Paletten, Klapprahmen,  
Holzverpackungen usw.

Kifa AG  
Châtelstrasse  
8355 Aadorf  
052 368 41 21  
[www.kifa.ch](http://www.kifa.ch)

Behälter für Lager und Transport  
(z.B. Kunststoff-Paloxen usw.)

Georg Utz AG  
Augraben 2-4  
5620 Bremgarten  
056 648 77 11  
[www.georgutz.com](http://www.georgutz.com)

Transportwägeli von diversen Anbietern:

Udo Bär & Partner AG, 6340 Baar  
[www.baer-portal.ch](http://www.baer-portal.ch)

EDAK AG, 8447 Dachsen  
[www.edak.ch](http://www.edak.ch)

Gaerner AG, 6340 Baar  
[www.gaerner.ch](http://www.gaerner.ch)

Kaiser + Kraft AG, 6330 Cham  
[www.kaiserkraft.ch](http://www.kaiserkraft.ch)

Schäfer-Shop, 8048 Zürich  
[www.schaefer-shop.ch](http://www.schaefer-shop.ch)

## 8. Mustercheckliste

Aufgabe	Termin	Verantwortlich	Besonderes
Information der Kunden (zum Beispiel mit den Monatsrechnungen)	sofort		
Vorinformation aller Mitarbeiter mit Tauschgerätekontakt über die vorgesehenen Änderungen	sofort		
Abbau der Tauschgerätesaldi	Bis Ende 2007		
Überprüfen und Anpassen allfälliger Sondervereinbarungen mit Kunden und Unterfrachtführern	Bis Ende 2007		
Kundengespräche	Laufend bis Ende 2007		
Anpassung der Lagerlogistik auf die neuen Abläufe	Laufend bis Ende 2007		
Detaillierte Information und Instruktion der Chauffeure	Bis Ende 2007		
Prüfen der neuen Abläufe und Modalitäten	Ab 1.1.08 laufend		
Prüfen der Schadensituation aufgrund Verwendung neuer Ladehilfsmittel	Ab 1.1.08 laufend		

# DER AUSSTIEG IST BESCHLOSSENE SACHE!

Die Vorstände der ASTAG-Fachgruppen Überland und International haben an ihren letzten Sitzungen beschlossen, per 1. Januar 2008 aus dem sogenannten «Zug-um-Zug»-Palettentausch auszusteigen. Eine Umfrage unter den Mitgliedern (vgl. sT 04/07) legte diesen Schluss nahe. Die hohen Kosten für diese Dienstleistung, welche abermals auf dem Buckel des Transportunternehmers lasten, aber auch das «Schwarz-Peter-Spiel» bei den Austauschgeräten, intakte und saubere gegen defekte und schmutzige Paletten, haben diesen Schritt begünstigt.

■ Erwin Kartnaller

Gemäss European Pallet Association (EPAL) wurden 2005 in der Schweiz 630'000 Paletten, 114'000 Rahmen und 80'000 Deckel produziert, 1,4 Millionen Paletten wurden repariert. Diese Grössen lassen nur erahnen, mit welchen Kosten das Transportgewerbe beim Palettentausch konfrontiert ist. Seit sich die SBB 1998 aus dem Palettenpool verabschiedet hat, mussten die Austauschgeräte vom Strassentransportgewerbe bewirtschaftet werden. Dieser Zustand ist angesichts des wachsenden Kostendrucks (LSVA, Treibstoffpreise, digitaler Tachograph etc.) nicht mehr tragbar.

Die Transportunternehmer haben sich im Rahmen einer umfassenden Umfrage klar und unmissverständlich für eine Veränderung des heutigen Zustandes ausgesprochen.

## Drei Varianten standen zur Wahl

Diesem Missstand kann auf drei Arten begegnet werden:

### 1. Beibehalten des Ist-Zustandes

Das Beibehalten des Ist-Zustandes hätte folgende Konsequenzen:

Die Vakanz eines Palettenpool-Betreibers bliebe bestehen und die Frachtfüh-



Die Frachtführer steigen per 1. Januar 2008 aus der Bewirtschaftung von Tauschgeräten aus.

rer kämen aufgrund der Verhandlungsmacht immer stärker in die Pflicht; es wäre mit zunehmenden Kosten für die Branche zu rechnen.

Untermuert wird diese Feststellung durch die Marktentwicklung: Die Kosten für die Tauschgeräte sind in den letzten Jahren erheblich gestiegen. Seit dem 1. Januar 2007 betrug die Preissteigerung über 30 Prozent. Für das erste Halbjahr 2007 rechnen die Hersteller von Ladehilfsmitteln mit einem Kostenanstieg von weiteren 15 Prozent.

### 2. Tauschgerätegebühr

Zur Diskussion stand auch eine Tauschgerätegebühr. Die Abgeltung der Kosten

für die Palettenbewirtschaftung könnte mit einer angemessenen Entschädigung sichergestellt werden. Dagegen spricht der zu erwartende administrative Aufwand, welcher zwangsläufig weitere Folgekosten nach sich ziehen würde. Des Weiteren könnte die unterschiedliche Handhabung der Gebühren die Vergleichbarkeit von Angeboten verunmöglichen.

### 3. Austritt aller Frachtführer aus dem Tauschgerätepool

Die dritte Variante, der Austritt aller Frachtführer aus dem Tauschgerätepool, wird favorisiert, obwohl auch hier gewisse Risiken bestehen.

Der Vorteil besteht ganz klar darin, dass die Frachtführer von der Pflicht entbunden werden, Tauschgeräte zur Verfügung zu stellen.

#### Ausstieg beschlossen

Nach intensiv geführten Diskussionen und einem eingehenden Abwägungsprozess haben sich die Fachgruppen Überland und International dazu durchgerungen, der Variante «Ausstieg» den Vorzug zu geben. Die im Prinzip problemlose Umsetzung, das transparente Handling, das Wegfallen administrativen Aufwandes und die mangelnde Bereitschaft der Marktteilnehmer an einer Tauschgerätegebühr führten unweigerlich zu dieser Lösung. Konkret heisst dies:

- Die Verantwortung für Tauschgeräte geht per 1. Januar 2008 an die Versender über;
- Tauschgeräte gelten neu als Ladehilfsmittel und als Verpackungsmaterial;
- Der Transport- und Logistikdienstleister ist nicht mehr verpflichtet, Ladehilfsmittel zur Verfügung zu stellen;
- Der Frachtführer wird vom «Besitzer» zum «carrier».

Josef A. Jäger, Präsident der Fachgruppe Überland, zeigt anhand eines praktischen Beispiels, was dies heisst: «Ein Frachtführer übernimmt beim Versender die versandfertigen Güter und entlädt diese beim Empfänger. Sowohl beim Ver-

lad als auch beim Entlad findet kein Tausch statt, und ebenfalls keine Kontoführung der Ladehilfsmittel. Diese haben für den Frachtführer fortan den Status von Verpackungsmaterial. Ein Transport von Leergut erfolgt nur gegen einen frachtpflichtigen Transportauftrag eines Kunden. Das Leergut wird dem anderen Verpackungsmaterial, wie beispielsweise Kartons, gleichgestellt. Auf das Datum des Übergangs am 1. Januar 2008 sind alle Tauschgeräte-Konten zu saldieren und auszugleichen, das heisst auf Null zu stellen».

Der Versender wird damit in die Pflicht genommen, Paletten eigenverantwortlich und in angemessener Qualität bereit zu stellen. Die Beschaffung von Ladehilfsmitteln im Auftrag eines Kunden oder auch deren Entsorgung werden künftig verrechnet. «Die Auswirkungen auf den Tarif sind von den spezifischen Frachtführern zu berücksichtigen», präzisiert Jäger, «je nach Verrechnungsart, beispielsweise für Stahl, Lebensmittel und je nach Sendungsstruktur empfehlen wir eine Tarifreduktion von 1 bis 2 Prozent. Im GU-2008 wird diese Reduktion in den Kostenansätzen berücksichtigt werden».

#### Verständnis und Zustimmung

Im Vorfeld dieser Beschlussfassung sind selbstverständlich Abklärungen mit jenen Verbänden getroffen worden, die von dieser Entscheidung betroffen sind oder ihn mittragen müssen.

Das Abstandnehmen von der Palettenbewirtschaftung durch die Frachtführer wird mehrheitlich akzeptiert: SpedlogSwiss begrüsst diesen Schritt, der Swiss Shippers Council (SSC) zeigt Verständnis und hat keine Einwände während GS1 Kenntnis davon genommen hat und diese Lösung mangels geeigneter Alternativen mitträgt. ■

#### Kein Sonderfall Schweiz

Der Schweizer Frachtführer aus der Palettenbewirtschaftung stellt in keiner Weise einen europäischen Sonderfall dar.

In Frankreich, Italien und den Niederlande ist der «Zug-um-Zug»-Tausch nur noch vereinzelt anzutreffen; England kennt diese Tauschmöglichkeit nicht.

#### Alternative Möglichkeiten

Als alternative Möglichkeiten etablieren sich bei uns Mietsysteme, wie zum Beispiel CHEP-Paletten (blaue Paletten), welche den Versendern eine praktische Alternative zu den heutigen Ladehilfsmitteln bieten. Auch werden mit der Auflösung des Palettenpools weitere Lösungen im Bereich der Ladehilfsmittel erwartet, welche für einen reibungslosen Übergang sorgen werden. *eka*

**AdBlue®  
by BASF**

The Clean Solution

- für Euro 4 und Euro 5
- bis zu 80% weniger Schadstoffe in den Abgasen
- bis zu 6% weniger Kraftstoffverbrauch

**BASF**  
The Chemical Company

Tel 0800 AdBlue  
(0800 232 583)

Fax 0800 232 584  
www.adblue-swiss.ch

## GREENPOOL

### Aktion «AdBlue – neue Inverkehrsetzung im 2007»

1000 lt AdBlue® im IBC-Container  
+ 1 Profi-Abfüllstation zum  
Sonderpreis von Fr. 475.–!!!

(gültig für jeden ab 1.1.2006  
neu eingelösten Camion)

EXKLUSIV-Vertrieb in der Schweiz

Greenpool AG, Industriestr. 10, 3295 Rüti bei Büren