



Krach um ein Erfolgsmodell

VERSAND Der Konflikt zwischen dem Eisenbahnverband UIC und der Palettenorganisation EPAL spaltet den Europalettenpool. Große Verwender wehren sich gegen zusätzliche Sortierarbeiten und wollen weiterhin uneingeschränkt tauschen.

Sie hat elf Bretter, neun Klötze, 78 Nägel, wiegt 25 kg und misst 800 x 1200 x 144 mm: Die Rede ist von der Euro-Tauschpalette. Seit über 50 Jahren ist der hölzerne Ladungsträger am Markt und hat sich mitsamt dem Europalettenpool zum millionenfach genutzten Erfolgsmodell entwickelt. So wurden allein im Jahr 2012 unter der Lizenz und Qualitätssicherung der European Pallet Association e.V. (EPAL) weltweit etwa 67 Mio. Europaletten hergestellt.

Doch es kracht mächtig im Gebälk. Ursache ist diesmal nicht der Zoff darüber, wie man die Kosten für den Tausch in der Supply Chain gerecht aufteilen kann, sondern ein erbitterter Streit zwischen dem internationalen Eisenbahnverband UIC und der Palettenorganisation EPAL. Es geht um die Zukunft der Europalette, den offenen Tauschpool, Geld, Macht und wohl auch um gekränkte Eitelkeiten.

Auslöser des Konflikts ist die Entscheidung der EPAL im Herbst 2012, auf der Grundlage einer internationalen Ausschreibung, die Prüforganisation Bureau

Veritas mit der Qualitätssicherung zu beauftragen. Seit dem Jahreswechsel führt das Prüfunternehmen die unangemeldeten Kontrollen der von der EPAL lizenzierten Produktions- und Reparaturbetriebe durch (siehe Kasten „Chronik“ auf S. 44). Im Januar teilte die EPAL dann mit, dass die UIC-Arbeitsgruppe „Fragen der Palettierung“ die Zusammenarbeit aufgekündigt habe.

Keine sachlichen Gründe

Die Palettenorganisation hatte die Forderung der Eisenbahner, mit dem langjährigen Prüfpartner, der SGS (Société Générale de Surveillance), weiterzumachen, abgelehnt. Die EPAL wollte „die deutlich schlechteren Konditionen“ nicht hinnehmen und konnte nach eigenen Angaben auch keine sachlichen Gründe erkennen, die für eine Fortsetzung gesprochen hätten. Die Palettenorganisation verkündete im April nach einem Vorstandsbeschluss, ab 1. August 2013 den Europaletten-Tauschpool unabhängig von der UIC zu

organisieren. Für die Tauschenden sollte trotz der Trennung von UIC und EPAL alles beim Alten bleiben. Gleichzeitig übermittelte man dem Eisenbahnverband und der UIC-Arbeitsgruppe „Fragen der Palettierung“ das Angebot, wieder zusammenzuarbeiten.

Davon will die UIC-Arbeitsgruppe bis heute mehrheitlich aber nichts wissen. Die Eisenbahner haben eine andere, ihre Sicht der Lage. Vorsitzendes Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ist die Rail Cargo Austria AG. Die Arbeitsgruppe zeichnet unter anderem verantwortlich für die Qualitätssicherung der EUR-Paletten, den Schutz des „EUR-Zeichen im Oval“ und des „UIC“-Zeichens. „Beschlüsse und Entscheidungen in diesem Gremium werden demokratisch nach dem Mehrheitsprinzip gefasst. Demnach hat nicht ein einzelnes EVU die Trennung von EPAL vollzogen, sondern die Mehrheit der UIC-Arbeitsgruppe hat sich aus wichtigen Gründen dafür ausgesprochen“, teilt eine Sprecherin von Rail Cargo Austria auf Anfrage von LOGISTIK HEUTE mit.

Mehr Mitsprache erwünscht

Christian Kühnhold, Geschäftsführer beim Poolingunternehmen Paki Logistics GmbH und Mitglied im Beirat der EPAL, erkennt trotz intensiver vorangegangener Diskussionen nach Einführung der neuen Kennzeichnungen für die Europalette keine Änderungen in der Tauschabwicklung und wünscht sich mehr Mitsprache für die Marktteilnehmer.

LOGISTIK ▶ HEUTE ◀ Seit dem 1. August 2013 ist der Europaletten-Tauschpool sozusagen gesplittet. Bis Redaktionsschluss machte der internationale Eisenbahnverband UIC keine Anstalten, die uneingeschränkte Tauschfähigkeit der EPAL-Paletten und der UIC-Paletten zu bestätigen. Was würde das Zerfallen des bisherigen Europaletten-Tauschpools bedeuten?

Christian Kühnhold: Wenn an den Ladestellen sortiert werden müsste, würde das die Komplexität und die Kosten für alle Marktteilnehmer signifikant erhöhen. Die gute Nachricht ist, dass die wesentlichen Marktteilnehmer alte und neue Paletten beider Marken weiter tauschen.

▶ **Gibt es eine Möglichkeit, das Problem zu umgehen?**

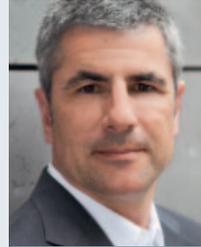
Im Moment sieht es so aus, dass die großen Palettennutzer und die großen Palettenproduzenten bei der EPAL bleiben. Letztendlich entscheidet es der Markt. Es wäre aber trotzdem wünschenswert, dass die UIC die Tauschfähigkeit ihrer Paletten und der EPAL-Paletten offiziell bestätigt.

▶ **Wieso hat die EPAL so eine starke Position im Markt?**

Die Bahnen haben über viele Jahre das Europaletten-Thema komplett in der Hand der von ihnen beauftragten EPAL gelassen. Damit hat sich die EPAL als Marke etabliert. In den Märkten, bei den Transportunternehmen und bei der Industrie wird UIC heute weniger als Marke, sondern als die Norm, der Standard, nach dem gearbeitet und produziert wird, gesehen. Im täglichen Geschäft hat sich EPAL viel stärker etabliert.

▶ **Wie bewerten Sie insgesamt den Konflikt zwischen UIC und EPAL um die Europalette?**

Wir reden hier über einen Basisladungsträger für die Supply Chain. Die Euro-



Christian Kühnhold, Geschäftsführer Paki Logistics GmbH

palette gibt es seit über 50 Jahren, die Logistikprozesse sind auf sie ausgerichtet. Ob die UIC sozusagen als Normierungseinrichtung für Spurbreiten, Waggonmaße et cetera der richtige Ort ist, ein lebendes Logistikinstrument zu betreiben, sei dahingestellt. Was wir im Markt ohnehin brauchen für die Zukunft, ist eine Organisation für die Marktteilnehmer. Das kann durchaus die EPAL sein, die heute allerdings von Produktions- und Reparaturbetrieben dominiert wird. Eine stärkere Mitsprache für alle Marktteilnehmer ist langfristigt unabdingbar.

▶ **Wie sieht vor dem Hintergrund des Konflikts Ihre Kommunikation mit Ihren Kunden aus?**

Wir machen das Geschäft weiter so wie bisher. Wir werden sowohl die neu produzierten EPAL-Paletten als auch die UIC-Paletten akzeptieren.

▶ **Für Ihre Kunden ändert sich also nichts?**

Unser Ziel ist es, die Tauschprozesse so einfach wie möglich abzubilden. Das wird auch zukünftig so bleiben.

Das Gespräch führte Matthias Pieringer.

Und über die Tauschmöglichkeiten der hölzernen Ladungsträger berichtet die RCA-Sprecherin: „Vereinfacht kann man sagen, überall dort, wo die Paletten am rechten Eckklotz das EUR im Oval tragen, gibt es keine Einschränkungen hinsichtlich der Tauschbarkeit, dabei ist es egal, welches Zeichen sich am linken Eckklotz befindet.“ Aber „Paletten, die das EUR im Oval nicht tragen, werden abgelehnt und als Privatpaletten behandelt“. Als Rail Cargo Group setze man auf grenz-

überschreitenden Warenverkehr mit der Bahn in Europa und wolle den Kunden einheitliche Standards auch über die Grenzen Österreichs hinaus bieten, betont die Eisenbahn-Sprecherin. „Die Entscheidung dabei liegt natürlich beim Markt, ob man einen Pool möchte, nämlich den seit über 50 Jahren bestehenden Pool mit EUR-Paletten oder dem von EPAL verkündeten neuen Pool den Vorzug gibt.“

Die EPAL wiederum sieht sich selbst seit dem 1. Januar 2013 als „die einzige

aktive Palettenorganisation in Europa, die den offenen Europaletten-Tauschpool und die Qualitätssicherung von Tauschpaletten organisiert“. Die EPAL-Europaletten tragen seit 1. August auf allen vier Eckklötzen die Marke EPAL. Der Großteil der 1.600 EPAL-Lizenznehmer hat den Angaben zufolge die neuen Lizenzverträge unterzeichnet. Damit sei sichergestellt, so die Palettenorganisation, „dass die EPAL-Europaletten in Europa weiterhin flächendeckend verfügbar sein werden.“ >

Chronik: Der Palettenstreit

Januar 2013

Die European Pallet Association e. V. (EPAL) vergibt die weltweite Qualitätsprüfung für EPAL/EUR-Ladungsträger ab 1. Januar 2013 an das Zertifizierungsunternehmen Bureau Veritas, Neuilly-sur-Seine (Frankreich). Bureau Veritas führt von nun an die unangemeldeten Prüfungen in den lizenzierten Produktionsbetrieben der EPAL durch. Die Zusammenarbeit mit der Société Générale de Surveillance (SGS), die seit Mitte der 1970er-Jahre prüfte, ist Geschichte.

Januar 2013

Die EPAL informiert den Markt über die Entscheidung der UIC-Arbeitsgruppe „Fragen der Palettierung“ (UIC-AG), die Zusammenarbeit zu beenden. Die UIC-Arbeitsgruppe habe gefordert, trotz „deutlich schlechterer Konditionen“ die Kontrollen weiterhin durch die SGS durchführen zu lassen. Weil die EPAL hierfür „keine qualitativen oder sonstige konkrete sachlichen Gründe“ sah, habe man auch um „der strikten Compliance“ willen die Forderung der Arbeitsgruppe zurückgewiesen.

Februar 2013

Zum Ende der dritten Februarwoche verzeichnet die EPAL die Herstellung der neunmillionsten Europalette unter der Qualitätskontrolle des neuen Partners Bureau Veritas Industry Services GmbH.

EPAL-CEO Martin Leibbrandt freut sich über den „nahtlosen und reibungslosen Übergang der Prüfungsaktivitäten“.

April 2013

Vorstandsbeschluss der EPAL: Ab 1. August 2013 will man den offenen Europaletten-Tauschpool eigenständig und unabhängig organisieren. Für die Teilnehmer am Tauschpool soll sich durch die Trennung von EPAL und UIC nichts ändern. Die Palettenorganisation bietet der UIC an, wieder zusammenzuarbeiten.

April 2013

Thomas Metlich, Vorsitzender der UIC-Arbeitsgruppe „Fragen der Palettierung“ folgt der Einladung zu einer Palettenkonferenz nicht, stattdessen lässt er dort ein Schreiben verlesen: Demzufolge wollen die UIC-Bahnen künftig keine neuen Paletten mit der Marke „EPAL im Oval“ tauschen. In dem „Bahn-Palettenpool“ sind laut Metlich EPAL-Paletten nicht tauschfähig und als „Privat-Paletten“ einzustufen. Nur „UIC-Paletten“ seien Original-Paletten.

Juni 2013

17. Juni, Sondersitzung der UIC-Arbeitsgruppe in Paris: Laut der EPAL hat die UIC-Arbeitsgruppe den Beschluss zur Änderung der Palettenkennzeichnung (sogenannte One-Brand-Strategie) bestätigt – gegen die Stimmen des deutschen Mitglieds DB Intermodal, der Italiener

schon Bahn und der Schweizer Bahn.

Wirtschaftsverbände appellieren an UIC und EPAL sich zu einigen oder zumindest eine gemeinsame Vorgehensweise zur Tauschfähigkeit zu vereinbaren. Die Mitgliedsunternehmen der Verbände sprechen sich für den gleichwertigen Einsatz der mit den Kennzeichnungen „EUR im Oval“ und „EPAL im Oval“ markierten Paletten aus.

Juli 2013

9. Juli: Die EPAL und die UIC-Arbeitsgruppe beraten in Paris. Die Palettenorganisation schlägt den Eisenbahnern vor, in einer gemeinsamen Erklärung die uneingeschränkte Tauschfähigkeit von EPAL-Europaletten und UIC-Europaletten zu vereinbaren. Der EPAL zufolge lehnten die Eisenbahn-Vertreter eine Stellungnahme zu dem Vorschlag ab, um zunächst die anderen Mitglieder der UIC-AG zu befragen.

August 2013

Zum 1. August bleibt der Konflikt zwischen UIC und EPAL ungelöst. Wirtschaftsverbände melden sich erneut zu Wort: Da eine Aufspaltung des Europalettenpools nicht mehr abwendbar sei, fordern sie, dass die hölzernen Ladungsträger aus den beiden Pools UIC und EPAL akzeptiert und gleichwertig eingesetzt werden.

Anfang Juli noch hatten sich die EPAL und die UIC-Arbeitsgruppe in Paris getroffen, um zu beraten, wie der einheitliche Europaletten-Tauschpool zusammen fortgeführt werden könnte. Die Palettenorganisation schlug vor, eine gemeinsame Erklärung zu veröffentlichen mit der Kernaussage, dass EPAL-Europaletten und UIC/EUR-Paletten „künftig ohne Einschränkung tauschfähig“ sein werden. In der Erklärung, die die Organisation „unterschriftsreif“ den Vertretern der UIC-AG vorlegte, heißt es: „Tauschfähig sind also EPAL-Europaletten mit den Einbränden EPAL/EUR oder EUR-Europaletten mit dem Einbrand UIC/EUR (alternativ zu UIC auch „CD“/ „Green Cargo“/ „ÖBB“/ „MAV“ et cetera). Tauschfähig sind ferner auch die bisherigen EPAL/EUR-Paletten mit den Einbränden EPAL/EUR“. Doch zur Unterzeichnung sollte es bislang nicht kommen.

„Für uns ist unverständlich, dass ein europaweit funktionierender Pool in zwei Einheiten aufgesplittet wird“, bezieht der Lebensmittellogistik-Dienstleister Nagel-Group mitsamt seinem zugehörigen Ver-

packungsdienstleister Nagel Emballage Services GmbH Stellung. Der Streit gehe zu Lasten der Anwender. „Paradox daran ist, dass beide Paletten baugleich sind.“

Und Christian Kühnhold, Geschäftsführer beim Poolingunternehmen Paki Logistics befürchtet: „Wenn an den Ladestellen sortiert werden müsste, würde das die Komplexität und die Kosten für alle Marktteilnehmer signifikant erhöhen“ (siehe „Nachgefragt“ auf S. 43). Kühnhold geht davon aus, „dass die großen Palettennutzer und die großen Palettenproduzenten bei der EPAL bleiben“.

Tauschen ohne Einschränkung

Die Aufspaltung des Pools seit 1. August gefällt natürlich auch Wirtschaftsverbänden und weiteren Unternehmen aus dem Logistik- und Konsumgüterbereich nicht. Die Palettennutzer meldeten sich jüngst erneut zu Wort und forderten die „uneingeschränkte Tauschfähigkeit“ der Ladungsträger. Die unterzeichnenden Verbände empfehlen den bei ihnen orga-

nisierten Unternehmen, ihren Geschäftspartnern die gegenseitige Akzeptanz von Ladungsträgern gleicher Art sowie die uneingeschränkte Tauschfähigkeit der mit „EPAL/EPAL“ und „UIC/EUR“ gekennzeichneten Paletten zuzusichern: Das bedeutet, „dass die Unternehmen sowohl die ab 1. August 2013 neu produzierten EPAL/EPAL-Paletten, die neu produzierten UIC/EUR-Paletten sowie alle bis dato im Umlauf befindlichen EUR-Paletten unter der Voraussetzung einheitlicher und von unabhängigen Sachverständigen geprüfter Qualitätsstandards für Herstellung und Reparatur, losgelöst von der Kennzeichnung, tauschen werden“.

Zu den Unterzeichnern des Schreibens zählen die Standardisierungsorganisation GS1 Germany, der Bundesverband der Deutschen Süßwarenindustrie e.V. (BDSI), der Bundesverband des Deutschen Getränkefachgroßhandels e.V., der Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistung (BGA), der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), der Handelsverband Heimwerken,

KOMMENTAR

Auf Holz klopfen

Holz ist ein tolles Material, aus dem man jede Menge herstellen kann: Schränke, Kinderspielzeug, Bierfässer oder eben Europaletten. Doch so schön der Werkstoff auch sein mag – wenn es um Kostensteigerungen beim Tausch der Ladungsträger im Pool geht, verstehen Logistikmanager in Industrie, Handel und Dienstleistung keinen Spaß. Solche Kostensteigerungen drohen nämlich, weil der internationale Eisenbahnverband UIC und die Palettenorganisation EPAL partout nicht mehr zusammen können. Auslöser ist der Streit um die beauftragte Prüforganisation.

Im bisherigen Verlauf des Konflikts hat die UIC ein eher unglückliches und wenig souveränes Bild abgegeben, was nicht zuletzt an der fehlenden Kommunikationsstrategie liegt. Während die EPAL den Markt stets auf dem Laufenden hält, gab

es zu Redaktionsschluss noch keine einzige offizielle Pressemitteilung der UIC zum Thema.

Die Eisenbahner befinden sich auf dem Holzweg: Statt den Wünschen der Verwender aus Industrie, Handel und Dienstleistung zu entsprechen und die Tauschfähigkeit von UIC- und EPAL-Paletten anzuerkennen, stellt sich die zuständige UIC-Arbeitsgruppe in ihrer Mehrheit stur. Die Nutzer wollen aber Sortierarbeiten und zusätzliche Kosten vermeiden und kündigten nun über ihre Verbände einfach an, die Paletten trotzdem zu

tauschen.

Vielleicht können sich UIC und EPAL ja doch noch versöhnen und die Bahnen stellen zumindest die Signale für den uneingeschränkten Tausch offiziell auf grün. Ich klopfe auf (Paletten-)Holz!



Matthias Pieringer,
Redakteur
LOGISTIK HEUTE

Bauen und Garten (BHB), die Bundesvereinigung der Deutschen Ernährungsindustrie (BVE), der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL), das EHI Retail Institute, der Handelsverband Deutschland (HDE), der Milchindustrie-Verband (MIV), der Verband der Fleischwirtschaft (VDF) sowie der Markenverband.

„Im Mittelpunkt der Bemühungen muss die Wahrung der etablierten Prozesse im Palettentausch stehen, um für alle Beteiligten der Wertschöpfungskette maximale Effizienz zu erreichen“, so Jörg Pretzel, Geschäftsführer von GS1 Germany. Aus Sicht des DSLV ist es ausreichend, „bei nächster Gelegenheit“ die Spediteur-

kunden „auf die einvernehmliche Beibehaltung des bisherigen Tauschverhaltens anzusprechen“. Gegebenenfalls solle man vertraglich festschreiben, dass sowohl die ab 1. August 2013 neu produzierten EPAL/EPAL-Paletten, die neu hergestellten UIC/EUR-Paletten „sowie alle bis dato im Umlauf befindlichen EUR-Paletten“ getauscht werden. Die Qualitätsstandards für die Palettenherstellung und -reparatur sollten dabei „hinsichtlich aller technischen Eigenschaften auch weiterhin dem bisher angewendeten UIC-Codex 435-2 und 435-4 entsprechen“, teilt DSLV-Geschäftsführer Hubert Valder Anfang August mit.

Die Zukunft der Palette

Wie Dr. Volker Lange, Abteilungsleiter Verpackungs- und Handelslogistik am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML) in Dortmund, unlängst feststellte, bietet sich jetzt die Chance darüber nachzudenken, wie das Tauschsystem Europalette „auf eine höhere Ebene“ gehoben werden kann. Der Logistikwissenschaftler sieht die Zukunft der Palette in dem Ansatz, sowohl Ladungsträger als auch Informationsträger zu sein und wies dabei auch auf das Forschungsprojekt SmARTI hin (siehe LOGISTIK HEUTE 5/2012, S. 46/47). Er ist sich sicher: „Die Europalette wird uns noch lange begleiten.“

Matthias Pieringer