



Ausgetauscht und ausgehöhlt

In den letzten Wochen und Monaten ist vermehrt von Austritten diverser nationaler Speditionsverbände aus dem EPAL-Palettenpool berichtet worden. So wird die Schweizerische ASTAG mit Ende 2007 aus der European Pallet Association austreten. Und auch die Italienische FEDESPEDI hat beschlossen, per 1. Jänner 2008 den Palettentausch im Warenverkehr auf der Straße abzuschaffen. Die Begründungen der Verbände hierfür sind vielschichtig.

Lassen Sie mich einen Blick zurück werfen. Gegründet wurde der EPAL-Palettenpool von mehreren Staatsbahnen in Europa in den sechziger Jahren. Damals wurden die meisten Transporte per Bahn bewerkstelligt. Bis heute sind die Bahnen die tragenden Organisationen der EPAL, obwohl heute der Großteil der Transporte auf der Straße stattfinden.

Im Laufe der Zeit hat die Verbindlichkeit des Palettentausches in vielen Ländern massiv abgenommen. So ist es in Frankreich, Italien oder in den Skandinavischen Ländern nicht mehr möglich, Lademittel Zug um Zug zu tauschen. Der Lademitteltausch ist in vielen Ländern schon heute kein Standard mehr.

Und dann ist da noch das Thema der Lademittelqualität. So werden von den Produzenten oft Paletten in gerade noch ausreichender Qualität eingesetzt, anstatt sie zu tauschen. Die größte mechanische Belastung tritt allerdings erst im nachfolgenden Prozess, im Transport und Umschlag sowie beim Lagern auf. Daher ist der höchste Lademitteldefekt in der Logistik gegeben, nicht beim Verloader und nicht beim Empfänger.

Doch was steckt denn hinter dieser Entwicklung – ein paar Hypothesen, Seitenblicke:

- Wurde es verabsäumt, die Tauschorganisationen auf aktuelle Gegebenheiten anzupassen? Die Bahnen als tragende Organisationen abzulösen, bevor sie sich selber verabschieden?
- Wurden Trends nicht rechtzeitig erkannt? Dass die Bahnen vermehrt dem Kostendruck unterliegen, teilweise privatisiert wurden? Und daher vielleicht aus der Trägerschaft des Palettenpools ausgestiegen sind?
- Haben die Tauschpool-Teilnehmer die Organisation selbst ausgehöhlt? Aufgrund mangelnder Attraktivität?
- Gibt es vielleicht sogar treibende Kräfte für diese Entwicklung? Wer profitiert davon? Die Palettenhersteller vielleicht, die sich über Absatzmengen wie nie zuvor freuen? Oder die Straßentransporteure, die nicht mehr die Hauptlast tragen wollen?
- Waren nicht alle Spieler in das Spiel involviert? Warum wurden die Verloader nicht aktiv eingebunden? Oder wollten sich diese gar nicht einbinden lassen?

Ich bin jedenfalls schon gespannt, welche Meldungen zu diesem Thema demnächst in den Medien zu lesen sein werden. Und wie die Entwicklung weiter geht. Zerbröselt das Tauschprinzip – zumindest im Straßenverkehr - komplett? Oder lässt sich das Ruder doch noch herum reißen?