

Palettentausch mit Tücken



Sorgenkinder:

Das Tauschen von Europaletten hatte sich Spediteur Stefan Brucker ursprünglich unkomplizierter vorgestellt.

Fotos: H zwo B/Düring

Der Europalettenpool ist eine Institution der europäischen Logistik-Landschaft. In jüngster Zeit sind allerdings einige Staaten aus dem Tauschsystem ausgestiegen, andere wollen folgen. Woran liegt das? Stefan Brucker, Inhaber und Geschäftsführer der Spedition Brucker aus dem schwäbischen Aalen, schildert seine Erfahrungen.

Die Spedition Brucker ist Mitglied in der Stückgutkooperation CTL und der Express-Kooperation GEL. Das Leistungsangebot umfasst Stückgut, Teil- und Komplettladungen ebenso wie Spezial-, Jumbo und Schwertransporte. Daneben betreibt Brucker mehrere Logistik-Lager an zehn Standorten mit insgesamt 110.000 m² Fläche. Täglich ziehen die Mitarbeiter bis zu 1000 Europaletten durch die Umschlaghalle – und nicht alle Paletten überleben den Tag.

Laut Faustregel hält eine Europalette sieben bis zehn Einsätze. Stefan Brucker: „Ein typischer Umlauf sieht so aus: Ich hole die Palette mit dem Nahverkehrsfahrzeug beim Kunden ab. Dann wird sie auf den Fernverkehrs-Lkw verladen. Dann geht sie übers CTL-Hub. Dann auf einen anderen Lkw. Dann wieder auf ein kleineres Fahrzeug. Bis die Sendung beim Kunden ist, wurde sie schon sechsmal ein- oder ausgeladen. Danach ist die Palette meist hinüber.“ Zwei Container voll kaputter Paletten werden pro Woche bei den Schwaben abgeholt.

Wer den Schaden hat...

Kommt eine von Brucker auf den Weg gebrachte Europalette beim Empfänger kaputt an, darf der sie gemäß Tauschvereinbarungen ablehnen. Auf den Kosten bleibt Stefan Brucker sitzen. Hinzu kommt: Unter den im Tausch angebotenen Paletten sind oft auch solche, die eigentlich nicht mehr verwendbar sind. Lose Bretter, hervorstehende Nägel oder gesprungene Klötze sind aber nicht immer sofort ersichtlich, sondern geben erst unter Belastung nach. „Jede einzelne Tauschpalette genau unter die Lupe zu nehmen, ist praktisch unmöglich. Bei 20 getauschten Paletten sind immer fünf kaputte dabei“, so Bruckers Erfahrung.

Immer mehr Empfänger fordern deshalb fabrikneue, so genannte reinweiße Paletten an. Im Hochregallager gilt eine abgenutzte Europalette in „Speditionsqualität“ als