

Schnittstellen zwischen Transportlogistikdienstleister und Versender bzw. Empfänger

Effiziente Logistik ist auf reibungslose Abläufe an den Schnittstellen der Logistikkette angewiesen. Verzögerungen von logistischen Abläufen bei der Be- und Entladung – diese bildet die zentrale Schnittstelle von Auftraggeber, Transportdienstleister, Fahrer und Warenempfänger – bedingen zunehmend Engpässe und Störfaktoren im planmäßigen Tourenablauf. Laderampen werden zum „logistischen Nadelöhr“. Für Transportlogistikunternehmen und Fahrer wird es immer schwieriger, vorgegebene Termine zuverlässig im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben zu Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten zu gewährleisten. Wartezeiten dauern vielfach mehrere Stunden und sind im Voraus kaum zu kalkulieren. Nicht selten wird der Fahrer beim Be- und/oder Entladen oder für andere Hilfstätigkeiten seitens des Ladepersonals fest „vereinnahmt“, was zu Konflikten mit den ihm vorgegebenen Ruhe- und Pausenzeiten führt. Auch der persönliche Umgang zwischen Rampenpersonal und Fahrer sowie Aufenthaltsmöglichkeiten für die Fahrer und sanitäre Anlagen lassen vielfach zu wünschen übrig.

Mit der Einführung und zunehmenden Verbreitung des digitalen Kontrollgeräts wurden die Kontrollmöglichkeiten „automatisiert“ und der Kontrollzeitraum ausgedehnt. Nachweise über Lenk- und Ruhezeiten sind für den laufenden sowie die vorausgegangenen 28 Tage mitzuführen. Kleinste Verstöße werden auf den ersten Blick in elektronischen Auswertungsprogrammen erkennbar. Dementsprechend wichtig ist es, Abläufe an der Rampe ohne nennenswerte Störungen zu gestalten, da ansonsten das Problem mit Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten unlösbar wird!

Aufgrund der engen Verknüpfungen zu vor- und nachgelagerten Teilprozessen, die in ihren Wirkungen auf die logistische Abwicklung „durchschlagen“, kann die Betrachtung von Verbesserungen

jedoch nicht auf einen Marktpartner bzw. rein auf die Schnittstelle „Rampe“ beschränkt bleiben. Die BGL-Logistik-Arbeitskreise sind zu dem Schluss gelangt, dass sich Abfertigungsprobleme zwischen Transporteur und Versender bzw. Empfänger in gleicher oder ähnlicher Weise auf nahezu alle Logistikbereiche – wenn auch in unterschiedlicher Ausprägung – übertragen lassen. Lösungsansätze, mit denen zeitsensible und eng getaktete Transportlogistikprozesse zu gewährleisten sind, lassen sich nur in enger Abstimmung und Zusammenarbeit mit der verladenden Industrie, dem Handel sowie den Warenempfängern finden. Damit die Belieferung vornehmlich im Handel bezahlbar bleibt, dürfen sich einzelne Beteiligte nicht von ihrer originären Verantwortung auf Kosten der Logistikdienstleister freizeichnen.

BAG-Marktbeobachtung Güterverkehr: Sonderbericht zur Situation an der Laderampe

Auf Anregung des BGL wurde die Thematik unproduktiver Wartezeiten in den Aktionsplan Güterverkehr und Logistik des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) aufgenommen. Zur Umsetzung der im Aktionsplan verankerten Maßnahme „Optimierung der Abläufe an Verlade-rampen“ hat das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) im Rahmen seiner Marktbeobachtung in einem Sonderbericht die Situation an den Be- und Entladerampen untersucht. Der Sonderbericht bietet eine gute „Bestandsaufnahme“ der Rampenproblematik aus Sicht aller Beteiligten und reflektiert in wesentlichen Teilen auch die Ergebnisse aus den BGL-Logistik-Arbeitskreisen. Die vom BAG genannten Lösungsansätze für die Verbesserung der Be- und Entladeabläufe sind allerdings zu wenig präzisiert, um in der Praxis für eine nachhaltige Verbesserung der Situation zu sorgen. So räumt das BAG ein, dass aufgrund der „Vielschichtigkeit der Rampenproblematik und zum Teil unternehmens-individueller Problemlagen“ lediglich „denkbare Ansatzpunkte, deren Nutzen und Durchsetzbarkeit im Hinblick auf die individuelle Problemlage zu evaluieren sind“, gegeben werden könnten.

Nach Feststellung des Bundesamtes sind Stand- und Wartezeiten an den Rampen in verschiedenen Wirtschaftssektoren unterschiedlich stark ausgeprägt. Lange Stand- und Wartezeiten entstünden vorrangig bei Lebensmittel- und Konsumgüterhandelsunternehmen, die über eine große Produktvielfalt („Vollsortiment“) verfügen. Demgegenüber gebe es etwa im Bereich der Automobilindustrie in vielen Fällen bereits tragfähige Lösungskonzepte im Sinne aller Beteiligten, so das BAG. Grund hierfür sei die bereits bestehende enge Verzahnung zwischen Produktion und Logistik als Voraussetzung für „just in time“- und „just in sequence“-Konzepte. Allerdings sind die vom BAG genannten Best Practice-Beispiele aus der Automobilindustrie nur bedingt auf Handels- und Konsumgüterunternehmen übertragbar.

Das BAG macht unplanmäßige Stand- und Wartezeiten für Kostensteigerungen bei den einzelnen Marktteilnehmern verantwortlich, die zu vermeidbaren Produktivitätsverlusten im gesamten Logistiksystem führen. So können bei Lebensmittel- und Konsumgüterhandelsunternehmen Verspätungen bei der Warenanlieferung Umsatzeinbußen oder die Notwendigkeit einer erhöhten Lagerhaltung bedingen. Für Transportlogistikdienstleister führen die unplanmäßigen Wartezeiten an den Laderampen zu einer geringeren Produktivität der eingesetzten Fahrzeuge und damit letztlich ebenfalls zu Umsatz- und zu Ertragseinbußen. Zudem kommt es nach Erkenntnissen des BAG für die Volkswirtschaft durch Störungen in der Logistikkette zu Effizienzverlusten des Verkehrssystems und damit zu erhöhten gesellschaftlichen Kosten. So steigert der Einsatz zusätzlicher Fahrzeugkapazitäten die Schadstoffemissionen, vermehrt die Staubildung auf den Straßen und schafft Unfallrisiken. Darüber hinaus sieht das BAG aufgrund der „häufig engen Einsatzplanung der Fahrzeuge“ einen Zusammenhang mit festgestellten Verstößen bei der Einhaltung der Sozialvorschriften.

Laut BAG-Bericht sind Gründe für lange Warte- und Standzeiten u.a.

- kapazitative Engpässe am Be- bzw. Entladestandort (fehlende oder zu geringe Lagerkapazitäten, zu geringe Anzahl und Qualifikation des zur Verfügung stehenden Lagerpersonals, zu geringe Anzahl an Rampenplätzen und Parkplät-

zen): Teilweise kann organisationsbedingt bereits zu „normalen“ Tageszeiten keine reibungslose Warenannahme gewährleistet werden, so dass es in Spitzenzeiten während des Tages zu langen Wartezeiten kommt. Besonders zu Urlaubszeiten und in Kurzwochen ist die Situation an den Laderampen vielfach „verbesserungswürdig“. Im Hamburger Hafen nennen die Befragten zum Teil lange Abfertigungszeiten bei den Zollämtern als gravierendes Problem, bedingt durch eingeschränkte Öffnungszeiten sowie personelle Engpässe zu Zeiten von Aufkommensspitzen. Im Gegensatz zu den restriktiven Warenannahmezeiten im Handel stellt die Studie deutlich längere Zeitfenster für Be- und Entladezeiten bei Industrieunternehmen fest, bis hin zu 24-stündigen Öffnungszeiten in einigen Wirtschaftssektoren. Rampenöffnungszeiten „rund um die Uhr“ gibt es zum Beispiel in der Automobilindustrie, beim Zu- und Ablauf der Lkw im Verkehr mit großen Speditionslagern, mit den Seehäfen sowie bei der Anlieferung und Abholung von Sendungen an den Flughäfen.

- wenige bzw. nur für kurze Lenkzeitunterbrechungen geeignete Lkw-Stellflächen bei Industrie- und Handelsunternehmen oder auch an Flughäfen. Eine Inanspruchnahme der Tagesruhezeit für Kraftfahrer auf Firmengeländen ist meist nicht möglich. Industrie- und Handelsunternehmen sind in der Regel nicht bereit, Kraftfahrern die Einlegung von Tagesruhezeiten auf dem Firmengelände zu gestatten. Teilweise weichen Fahrer – mangels anderer Parkplätze – auf Straßenränder in angrenzenden Industrie- oder Wohngebieten aus. Parkverbote lassen diese Lösung vielfach nicht zu und verschärfen das Parkplatzproblem an Fernstraßen.
- Informationsdefizite, z.B. über die Zuständigkeit für das Be- bzw. Entladen des Fahrzeuges, aufgrund unklarer Leistungsverpflichtungen zwischen den beteiligten Unternehmen. Die häufig an den Rampen auftretenden Diskussionen zwischen Fahrern und Lagerpersonal sind Zeichen für nicht hinreichend dokumentierte Zuständigkeiten im Beförderungsvertrag. Auch bestehende Marktverhältnisse hindern daran, bestehende vertragliche Ansprüche in der Praxis umzusetzen. Hinzu kommt, dass Verträge überwiegend nicht direkt zwischen Versender und Transportunternehmen geschlossen werden. Der eigentliche Beförderungsvertrag wird meist mit einer Spedition ver-

handelt, die ihrerseits Subunternehmen mit der Durchführung der Beförderung beauftragt.

- Probleme beim Palettentausch.

Mit Blick auf die Kraftfahrer stellt das BAG fest, dass die Mithilfe durch den Fahrer ohne vertragliche Vereinbarung bei vielen Be- und Entladevorgängen aus Kostengründen verlangt/vorausgesetzt werde. Nicht selten werden Kraftfahrer vor die Alternative gestellt, freiwillig selbst zu laden oder eine lange Wartezeit in Kauf zu nehmen. Da Anschlussaufträge dann nicht mehr zuverlässig abgewickelt werden können, kommt der Fahrer in ein Spannungsverhältnis mit den Weisungen des eigenen Arbeitgebers, die Ladung termingerecht abzuliefern und das Fahrzeug rechtzeitig für den nächsten Beförderungsvorgang zu stellen. Zudem bestehen zu wenig Möglichkeiten, ausreichende Lenkzeitunterbrechungen einzulegen. Die Stell- und Parkplatzsituation macht häufig das sukzessive Vorrücken in der Warteschlange erforderlich und bringt jegliche Pausen- und Arbeitszeitdisposition ins Wanken.

Für die Lösung der Rampenproblematik bedarf es „gemeinsamer Kraftanstrengungen“, so der BAG-Bericht. Jedoch besteht derzeit zwischen den Prozessbeteiligten keine oder allenfalls geringe Gesprächsbereitschaft. Dies steht nach Meinung des BAG mit der fehlenden vertraglichen Beziehung zwischen Warenempfänger und Transportlogistikunternehmer in Verbindung. Das Bundesamt rät, klare vertragliche Regelungen zu treffen, die eindeutige Leistungsverpflichtungen in den Liefer- und Beförderungsverträgen festschreiben (z.B. Zuständigkeit für das Entladen). Darüber hinaus könnten vertragliche Entgeltregelungen im Falle von unplanmäßigen Wartezeiten und Verspätungen Verbesserungen bewirken. Wie das BAG einräumt, bedarf es für die Berechnung von Standzeiten der Eigeninitiative des Transportgewerbes sowie einer gewissen Verhandlungsstärke des Transportdienstleisters. Aufgrund der hohen Wettbewerbsintensität wird diese Maßnahme in der Praxis gegenüber den Auftraggebern als schwer durchsetzbar eingeschätzt.

Als weitere Maßnahme für Verbesserungen nennt das BAG die Ausweitung und Flexibilisierung der Arbeits- und Rampenzeiten. Allerdings wird diese Maßnahme lediglich als „ergänzend“ gesehen, obwohl diese etwa im Vergleich zur Implementie-

rung von Zeitfenstermanagement-Systemen einen wesentlich geringeren Umsetzungsaufwand erfordert. Den Studienergebnissen zufolge würde eine Ausweitung der Arbeits- und Rampenzeiten wesentlich dazu beitragen, an vielen Lade- und Abladestellen die Wartezeiten zu verringern. Vor allem eine Ausweitung auf den Freitagnachmittag und auf den Samstag erscheint dem BAG in zahlreichen Fällen umsetzbar. Ferner könnte eine zeitliche Flexibilisierung der Anlieferzeiten zur Entzerrung von Verkehren an den Umschlagszentren und zu einer Entspannung der Rampensituation beitragen. Die Ausweitung der Be- und Entladung in die Nachtstunden setzt nach Ansicht des BGL Veränderungen bei den Produktions- und Handelsstrukturen voraus. Eine Umsetzung dieses Lösungsvorschlags erscheint deshalb fraglich. Sowohl die verladenden Unternehmen als auch die Transport- und Speditionsunternehmen zeigten im Rahmen der Untersuchung nur geringes Interesse, ihre Arbeits- bzw. Rampenzeiten auszudehnen.

BGL-Handlungshilfe „Rechtliche Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit der Abfertigung“

Der BGL hat als Lösungsansatz für effizientere Abläufe an der Rampe eine Handlungshilfe mit dem Titel „Rechtliche Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit der Abfertigung“ herausgegeben. Transportlogistikunternehmen sollen diese Darstellung als Argumentationsgrundlage für Kundengespräche nutzen, um bei Verhandlungen über einen Logistikvertrag geltende rechtliche Rahmenbedingungen rund um die „Schnittstelle Abfertigung“ einzubeziehen. Dies setzt voraus, bestimmte Rechte und Pflichten eindeutig zu vereinbaren. Unter anderem enthält die Handlungshilfe Musterformulierungen, die in die Verträge aufgenommen werden können. Störungen im Transportablauf und Diskussionen vor Ort – an der Rampe oder einer anderen Schnittstelle – können so den Fahrern erspart bleiben.

Neben einem kurzen Überblick über maßgebliche Fahrpersonal-Bestimmungen (EU-Fahrerarbeitszeitrichtlinie, Einführung des digitalen Kontrollgeräts, Lenk- und Ruhezeiten) geht die Handlungshilfe auf Beschränkungen ein, die sich aufgrund produktspezifischer gesetzlicher Vorschriften, etwa bei Lebens-

mitteln, ergeben. Im Handelsgesetzbuch (HGB) enthaltene Regelungen haben ebenfalls Eingang in die Handlungshilfe gefunden. So lösen überlange Wartezeiten an der Rampe Ansprüche auf Standgeld aus. Daneben stehen dem Frachtführer bei Störungen in den vertraglich vereinbarten Abläufen des Transports eine Reihe von Ansprüchen zu. Erläutert werden die Rechte und Pflichten des Transportlogistikdienstleisters hinsichtlich

- Be- und Entladetätigkeiten,
- Ansprüche auf Standgeld,
- Palettentausch,
- Vergütungsansprüchen bei Ablieferungs- und Beförderungshindernissen sowie des dem Frachtführer zustehenden Kündigungsrechts,
- Haftungs- und schadenrechtlicher Folgen bei der Mitwirkung an betriebsfremden Tätigkeiten.

BGL-Verhaltensempfehlungen für einen fairen Umfang der Beteiligten an Be- und Entladestellen

Das „knappe Gut Fahrerarbeitszeit“ macht eine klare Differenzierung zwischen der Fahrtätigkeit und der Erbringung logistischer Mehrwertleistungen erforderlich. Dafür sind die Aufenthalts- und Arbeitsbedingungen der Fahrer an den Be- und Entladestellen zu beleuchten. Mit Blick auf die Alterspyramide des heutigen Fahrpersonals und den absehbaren Fahrermangel wird deutlich, dass sich das Transportlogistikgewerbe verstärkt um eine Verbesserung der persönlichen Arbeitsumfeldbedingung der Fahrer bemühen muss. Sanitäre Anlagen und angemessene Aufenthaltsräume für Fahrer an den Be- und Entladestellen sind häufig unterhalb der Minimalansprüche der Zivilgesellschaft. Problematisch bleibt auch der persönliche Umgang zwischen Rampenpersonal und Fahrern. Auch ohne direkte vertragliche Verpflichtung muss es zu grundlegenden Veränderungen in der Organisation und den Abläufen an den Empfängerrampen kommen. Ohne „Beweglichkeit“ der Betroffenen muss der Gesetzgeber letztendlich für Klarheit im Arbeitsschutz des Fahrpersonals sorgen und Grundbeziehungen regeln.

Um diesen letzten Schritt entbehrlich zu machen hatte der BGL einen Verhaltenskodex entworfen, der zu einem fairen Umgang beitragen soll, damit die Abläufe an der Rampe im Interesse aller effizienter und sozial verträglicher gestaltet werden.

Für Abfertigung, Arbeits- und Aufenthaltsbedingungen, Auftreten und Verhalten sollten Best Practice-Empfehlungen gegeben werden, die situationsgerecht anwendbar sind. Im Rahmen einer „freiwilligen Selbstverpflichtung“ sollte dieser Kodex allen Beteiligten eine Richtschnur und Hilfestellung bieten, sowohl Anforderungen an die Be-/ Entladestelle als auch an die Fahrer betreffend. Im Grundsatz gilt: Fahrer sollten sich an der Be-/ Entladestelle respektiert fühlen können. Umgekehrt sollten sich die Fahrer an die Gepflogenheiten an der Be-/ Entladestelle anpassen und das Rampenpersonal ebenfalls respektvoll behandeln.

Konkret sollte im Rahmen des Abfertigungsvorgangs seitens der Be-/ Entladestelle z.B. gelten:

- Ankunftszeitvorgaben – sofern vereinbart – sind pünktlich einzuhalten. Im Falle von Verspätungen soll rechtzeitig eine Vorab-Information erfolgen.
- Die Fahrzeug-/Warenregistrierung soll ohne Zeitverzug erfolgen. Eventuell können Daten bereits vorab übermittelt werden.
- Informationen über die näheren Einzelheiten zum Be-/ Entladeort sollen dem Fahrer frühzeitig und in übersichtlicher Weise bereitgestellt werden.
- Meldeschalter/-terminals sollten überdacht/geschlossen sein, so dass der Fahrer nicht im Freien stehen muss. „Warteschlangen“ sind zu vermeiden. Informationen zum Abfertigungsstatus sind vorzugsweise proaktiv zu geben und nicht vom Fahrer selbständig abzurufen. Eine Informationsbereitstellung über Anzeigetafeln, die ständig beobachtet werden müssen, ist möglichst aufzugeben.
- Die „verbleibende Restarbeitszeit“ des Fahrers ist zu berücksichtigen: Der Fahrer oder der Disponent sollte über die voraussichtliche Dauer der Wartezeit vom Rampenpersonal informiert werden, damit solche Zeiten nicht als Arbeitszeit im arbeitszeitrechtlichen Sinne angerechnet werden müssen (§ 21a Arbeitszeitgesetz).
- Ein Vorrücken an die Rampe im Stop-and-go-Verkehr durch den Fahrer sollte vermieden werden, um Lenkzeitverluste zu begrenzen. Entstehen Wartezeiten, ist dem Fahrer eine Teillenkenzeitunterbrechung zu ermöglichen, wenn die Abläufe dies zulassen. Das Einlegen von Pausen ist durch möglichst geeignete Parkmöglichkeiten/ Ruhezeiten/ Sozialeinrichtungen zu unterstützen.

- Die Mitwirkung des Fahrers am Be- und Entladevorgang ist an die vorherige vertragliche Absprache des Frachtführers mit dem Warenabsender gebunden. Für den Fall einer solchen Vereinbarung ist die Mitwirkung des Fahrers an die Einweisung in die Örtlichkeit und Bedienung der Flurförderzeuge gebunden.

Für die Arbeits- und Aufenthaltsbedingungen an der Be-/Entladestelle gelten folgende Empfehlungen:

- Der Zugang für das Fahrpersonal zu sanitären Einrichtungen sollte stets – auch über die „regulären“ Öffnungs-/Warenannahmezeiten hinaus – gewährleistet sein.
- Bedürfnissen von weiblichem Fahrpersonal ist Rechnung zu tragen (z.B. Waschräume für Fahrerinnen). Sanitäre Einrichtungen sollten in ordentlichem Zustand sein.
- Das Fahrpersonal sollte während der Aufenthaltszeiten Zugang zu betrieblichen Aufenthaltsräumen/Pausenräumen/Kantinen haben.

Während der Öffnungs-/Warenannahmezeiten sollte ein kompetenter Ansprechpartner verfügbar sein (Stellvertreterregelung). Auch außerhalb der regulären Be-/Entladezeiten ist ein kompetenter Ansprechpartner wünschenswert. Zumindest ein telefonischer Kontakt sollte möglich sein. Ein freundlicher und partnerschaftlicher Umgangston, das Unterlassen von diskriminierenden Verhaltensweisen, überheblicher oder herablassender Behandlung zählen ohnehin zum Selbstverständnis einer sachorientierten Beziehung in der Arbeitswelt. Klare Verhaltensweisen, die festgelegt und kommuniziert werden, sind eine Voraussetzung für ein besseres Verständnis aller.

Für die partnerschaftliche Umsetzung eines von allen Seiten getragenen Verhaltenskodexes steht der BGL in einem engem Austausch mit Verlader- und Handelsverbänden. Allerdings haben die Handelsverbände nach intensiven Gesprächen kaum Bereitschaft für eine „freiwillige Selbstverpflichtung“ signalisiert. Vielmehr als eine Verbesserung des gegenseitigen Verständnisses für die Einschätzung von Schnittstellen- bzw. Rampenproblemen hat sich nicht ergeben. Bleibt noch zu hoffen, dass Lösungsansätze gefunden werden, die ohne den Gesetzgeber auskommen.

Nachdem die Vertreter des Handels nach internen Beratungen kein Mandat erhalten haben, sich an einem gemeinsamen Verhaltenskodex zu beteiligen, hat der BGL seinen Mitgliedern die Inhalte des Kodextentwurfs als Verhaltensempfehlung zur Verfügung gestellt. Der BGL sieht diese Verhaltensempfehlungen als Diskussionspapier an, um mit betroffenen Verladerunternehmen, die sowohl an einer „effizienten“ als auch an einer „sozialen Rampe“ interessiert sind, menschengerechtere und effizientere Regelungen abzustimmen.

BGL-Rahmenveranstaltung auf der transport logistic 2011

Zum Thema „Brennpunkt Rampe: Logistischer Engpass oder Schnittstelle zu effizienten Abläufen?“ trafen sich Vertreter aller Betroffenen – des Transportlogistikgewerbes, der Handels- und Industrieunternehmen sowie der Fahrer – anlässlich der transport logistic 2011 zu einer öffentlichen Diskussionsrunde. Dabei wurden Gemeinsamkeiten, aber auch unterschiedliche Einschätzungen zur „Rampensituation“ deutlich.

Der BGL wird mit seinen Logistikerbeitskreisen weiter nach branchenspezifischen Verbesserungsmöglichkeiten suchen. Beispielsweise hat der Arbeitskreis „Baustellenlogistik“ für ein gemeinsames Gespräch mit Vertretern der verladenden Industrie bzw. dem Baustoffhandel eine Aufstellung einschlägiger Probleme bei der Abfertigung in der täglichen Praxis im Rahmen der Baustellenlogistik strukturiert erfasst und nach Prioritäten gewichtet. Schwerpunkte sind dabei die Belieferung von Baustellen mit Schüttgütern, die Be- und Entladung von Baustoffen sowie die Be- und Entladung von Kranfahrzeugen.

Als weiterer Lösungsansatz wird im BGL-Arbeitskreis „Chemielogistik“ die Optimierung von Abfertigungsdurchlaufzeiten mithilfe papierloser Umschlagsprozesse sowie der Radiofrequenz-Identifikation (RFID) untersucht. Dies geschieht in Kontakt mit der verladenden chemischen Industrie. Eine differenzierte Betrachtung erfolgt für Stückgut-, Tank- und Silotransporte. In der Stahllogistik werden die Transportlogistikprozesse durch die Bereitstellung verbindlicher, abgestimmter Verladeempfehlungen für verschiedene Gütergruppen verbessert (siehe Kapitel „Verkehrssicherheit“).

Palettentausch

Handlungsbedarf besteht seit Jahren beim Zugum-Zug-Palettentausch und dem Palettenhandling. Die Schnittstellen der Logistikkette stehen dabei ebenfalls im Fokus. Ähnlich wie bei der Schnittstelle „Be- und Entladung“ fehlen verbindliche Vereinbarungen, die von allen am Palettentausch Beteiligten getragen werden. Die BGL-Arbeitskreise „Handelslogistik“ und „Nahrungsmittellogistik“ haben Ineffizienzen beim Palettentausch vor allem durch Unterschiede in Menge und Güte von angelieferten und zurückerhaltenen Paletten gerügt. Zwar erfolgt der Palettentausch nach den Tauschkriterien der European Pallet Association (EPAL), die jedoch von einzelnen Marktteilnehmern nicht korrekt eingehalten werden. Die Abholung von Leerpaletten zu einem späteren Zeitpunkt oder an gesonderten Leergutplätzen sowie Wartezeiten bei der Palettenherausgabe verstärken die Ineffizienzen des Palettentauschs. In Folge ungleicher Marktmachtverhältnisse hat der Transportunternehmer den Großteil der Mehrkosten zu schultern.

Um den in den BGL-Landesverbänden organisierten Transportlogistikunternehmen Umwegfahrten und zusätzliche Wartezeiten zu ersparen, wird im BGL die Einrichtung einer elektronischen Palettentauschbörse in Erwägung gezogen. In Form eines „Schwarzen Bretts“ sollen Angebot und Nachfrage qualitativ hochwertiger EPAL-Paletten sowie Düsseldorfer Paletten ausgeglichen werden können.

Darüber hinaus steht ein Ende 2009 gestartetes Projekt der GS1 (Global Standards One) Germany GmbH zur „Palettenbewirtschaftung in Deutschland“, an dessen Entstehung der BGL wesentlich beteiligt war, kurz vor dem Abschluss. Die Projektschwerpunkte wurden auf die Teilbereiche „Palettenqualitäten“, „Tauschsysteme“ und „Dienstleisterabwicklung“ gelegt. Eine Arbeitsgruppe von Industrie-, Handels- und Transportlogistikunternehmen hat unter Mitwirkung des BGL eine Anwendungsempfehlung für den Palettentausch entwickelt. Diese Empfehlung beinhaltet

- eine aktuelle Marktübersicht über Ladungsträger und Palettendienstleister,
- die Neudefinition der Kriterien der „Palettenqualitäten“,
- eine Beschreibung des Palettentauschprozesses

- entlang der Logistikkette inklusive Schnittstellen sowie Identifizierung der Problemfelder und Beschreibung möglicher Lösungsansätze,
- eine Zusammenstellung rechtlicher Rahmenbedingungen rund um den Palettentausch.

Ausgangspunkt für die Neudefinition der Kriterien der „Palettenqualitäten“ bildete eine Befragung der GS1 von Unternehmen aus Industrie, Handel und Transportlogistik zur Palettentauschabwicklung sowie zum Umgang mit unterschiedlichen Palettenqualitäten, an der auch die BGL-Arbeitskreise „Handelslogistik“ und „Nahrungsmittellogistik“ beteiligt waren. Diese Befragung ergab u.a., dass

- von über 90 Prozent der befragten Unternehmen in den täglichen Prozessen die Palettenqualität als „wichtiges Kriterium“ eingestuft wird.
- die Qualitätsstufen „tauschfähig“/„nicht-tauschfähig“ für nicht ausreichend gehalten werden, da in der Praxis mindestens zwischen drei oder sogar vier Qualitätsstufen unterschieden wird. Als Gründe für diese weitergehende qualitative Differenzierung wurden u.a. Kundenanforderungen (z.B. im Lebensmittelbereich) sowie technische Voraussetzungen bei der Einlagerung (z.B. automatisierte Hochregallager) genannt.
- knapp ein Drittel der Unternehmen Paletten Zugum-Zug tauschen; ebenso viele erhalten Palettenscheine.

Aufbauend auf diesen Befragungsergebnissen wurden unter Einbindung der EPAL sowie der Gütegemeinschaft Paletten e.V. (GPAL) „Soll-Qualitätsstufen“ (Qualitäten der Klasse A-C bzw. nicht gebrauchsfähige Paletten) definiert, die den aktuellen Marktanforderungen Rechnung tragen. Demnach fällt unter die Qualitätsklasse A eine maschinengängige, fördertechnikaugliche, hochregallagerfähige, helle EURO-Palette; unter Qualitätsklasse B eine maschinengängige, fördertechnikaugliche, hochregallagerfähige, hell/dunkel/gemischte EURO-Palette; unter Qualitätsklasse C eine allgemein gebrauchsfähige EURO-Palette.

Zur Klarstellung der rechtlichen Rahmenbedingungen rund um den Palettentausch wurde im Rahmen der GS1-Anwendungsempfehlung ein Dokument erstellt, das die wichtigsten rechtlichen Fragestellungen zum Palettentausch (z.B. zu Verjährung, Palettenkonten, Abtretung von „Palettenschulden“, Rolle

des Erfüllungsgehilfen etc.) beantwortet. Darüber hinaus werden Best Practice-Empfehlungen für die Tauschabwicklung unter Beachtung bereits vorhandener Empfehlungen, wie etwa Kölner-/ Bonner-Palettentauschklauseln, gegeben. Bis Projektabschluss noch nicht umgesetzt, jedoch angedacht, ist die Einführung von einheitlichen, für alle Wirtschaftsbeteiligten verständlichen Kurzbegriffen, die spezifische Palettentauscharten und -regeln beschreiben – ähnlich wie die Incoterms. Ferner soll ein einheitlicher, handelbarer Palettenschein entworfen werden. Darüber hinaus wird seitens der GS1 geprüft, inwiefern die Identifikation der am Palettentausch Beteiligten sowie die Kommunikation dieser Beteiligten untereinander durch geeignete (bestehende) EDI-Nachrichtenarten (z.B. EAN-COM, GS1-128, RFID) verbessert werden könnte. In einem zweiten Schritt soll dann die konkrete Auswahl bzw. ein Abgleich geeigneter EDI-Nachrichtenarten erfolgen (Erstellung eines „Datenprofils“). Langfristig könnten die zum Palettentausch benötigten elektronischen Informationen über eine zentrale Clearingstelle vergeben bzw. verwaltet werden.

„Grüne“ Logistik

Eine einheitliche Definition des Begriffs „Grüne“ Logistik steht aus. Schlagworte für „nachhaltige“ Logistikstrategien zur CO₂-Minderung sind meist Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene, Transportbündelung und Auslastungsoptimierung, Kraftstoffeinsparungen, aber auch die Dezentralisierung von Lagerstrukturen. „Grüne“ Logistik im Sinne von weniger Energieverbrauch (und damit weniger Schadstoff- und CO₂-Emissionen) liegt seit jeher im ureigensten ökonomischen Interesse der Transportunternehmer und ist keine gänzlich neue Erfindung. Treibstoffverbrauch, Treibstoffkosten und CO₂ korrelieren sehr eng und flankieren sich in der Zielrichtung. CO₂-Minderung zur Entlastung der Umwelt und Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs sind zwei Seiten der gleichen Medaille. Allerdings benötigt das mittelständische Transportlogistikgewerbe gerade im Hinblick auf Überlegungen zur Modernisierung des Fuhrparks Planungssicherheit. Gefragt ist die Politik, die verbindliche Rahmendaten zur Verfügung stellen muss. Mit der bereits beschlossenen Einführung der Euro VI-Norm für schwere Nutzfahrzeuge wird ein

im Hinblick auf die CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich nicht nur überflüssiger, sondern ökonomisch wie ökologisch kontraproduktiver Schritt gegangen.

„Umwelt- und klimafreundliche“ Produktionsverfahren in der Transportabwicklung gewinnen an Praxisrelevanz. Fragen der Auftraggeber nach ökologischen Konzepten oder nach dem Modernisierungsgrad des Lkw-Fuhrparks nehmen zu. Dies gilt auch für Logistikeinrichtungen: etwa zu Herkunft, Art und Höhe des Stromverbrauchs. Konkrete Informationsanforderungen, beispielsweise ein Umweltbericht, die Festlegung von Umweltzielen sowie zugehöriger Kennzahlen gehören allerdings noch selten zu den festen Vorgaben bei Ausschreibungen im Transportsektor. Mit der zunehmenden Diskussion des Themas in der Öffentlichkeit dürfte das Gewicht dieser Kriterien bei der Auftragsvergabe zunehmen. Hilfestellung zur Berechnung und zur Darlegung von Energieverbrauchs- und CO₂-Emissionswerten kann kleinen und mittelständischen Unternehmen die vom Europäischen Normenausschuss CEN/TC 320/WG 10 erarbeitete Norm zur Berechnung von Treibhausgasemissionen im Transport geben. Für Deutschland war das Arbeitsgremium „Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen im Zusammenhang mit Transportdienstleistungen“ (NA 159-01-13 AA) im Normenausschuss Dienstleistung (NADL) des Deutschen Instituts für Normung e.V. (DIN) beteiligt, in dem auch der BGL vertreten ist. Die Veröffentlichung der inzwischen abgestimmten Norm ist für 2012 vorgesehen.

