



Norman-Alexander Leu (Autor)
Rechtsfragen des Palettentauschs



Internationale Göttinger Reihe

Herausgeber: J.-P. Cuvillier

RECHTSWISSENSCHAFTEN

Norman-Alexander Leu

Rechtsfragen des Palettentauschs

Band 56



Cuvillier Verlag Göttingen
Internationaler wissenschaftlicher Fachverlag

<https://cuvillier.de/de/shop/publications/6798>

Copyright:

Cuvillier Verlag, Inhaberin Annette Jentsch-Cuvillier, Nonnenstieg 8, 37075 Göttingen,
Germany

Telefon: +49 (0)551 54724-0, E-Mail: info@cuvillier.de, Website: <https://cuvillier.de>

KAPITEL 1: Einführung

Nahezu selbstverständlich wird heutzutage im Rahmen des deutschen, europäischen und globalen Warenumschlages auf Paletten als Hilfsmittel zurückgegriffen. Die Palettierung dient beim Transport und der Lagerung von Gütern der Rationalisierung und geht im Vergleich zur losen Warenbeförderung unmittelbar mit wirtschaftlichen und ökologischen Vorteilen einher. Die bestehende Gütervielfalt bringt dabei eine gewisse Palettenvielfalt mit sich. Dennoch haben sich mit der Zeit einheitliche Standards herausgebildet, wobei die so genannte Euro-Palette die wohl bekannteste Form ist.¹ Bei Euro-Paletten handelt es sich um Mehrwegpaletten, die in Abgrenzung zu Einwegpaletten nicht nur zum einmaligen, sondern zum mehrmaligen Gebrauch bestimmt sind.² Aufgrund ihrer standardisierten Beschaffenheit und zahlenmäßig weiten Verbreitung in Europa und darüber hinaus ist die einzelne Euro-Palette für die Beteiligten der Warenlieferkette leicht durch eine andere ersetzbar. Im Laufe der Zeit hat sich darauf basierend ein stetig zirkulierendes System entwickelt, der Europäische Palettenpool. In diesem Zusammenhang wird auch allgemein vom „Palettentausch“ gesprochen.

Der Palettentausch ist häufig mit Schwierigkeiten verbunden, die nicht selten zu Rechtsstreitigkeiten zwischen den Poolteilnehmern führen. Den Gerichten obliegt es dann, die Schwierigkeiten rechtlich zu erfassen und einer interessengerechten Lösung zuzuführen. Allerdings ist der Palettentausch in Deutschland nicht ausdrücklich normiert. In der Praxis finden verschiedenste Formen des Palettentauschs Anwendung, denen nicht immer ausdrückliche Absprachen zugrundeliegen. Dadurch bedingt ist die zum Palettentausch ergangene Rechtsprechung umfangreich und undifferenziert.³ Ungeklärt sind bis heute wesentliche Fragen, beispielsweise wie der Palettentausch schuld- und sachenrechtlich einzuordnen ist. Von einem „geschlossenen System des Palettenrechts“⁴ kann nach Meinung vieler bis heute nicht gesprochen werden.⁵ Daraus folgt, dass die Rechte und Pflichten der Teilnehmer des Palettentauschs nicht zweifelsfrei feststehen, was in der täglichen Praxis zu einer erheblichen Rechtsunsicherheit führt. Die gerichtliche Geltendmachung von Ansprüchen im Falle des gestörten Palettentauschs ist selbst für Fachanwälte und

¹ Reuschle in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn, § 407, Rn. 52, mit Verweis auf Thume, S. 946 f., Rn. 4; eine Auflistung weiterer Palettenarten und -bezeichnungen bietet Eyl in TranspR 1984, 237.

² Haake in BB 1982, 1389.

³ Knorre in TranspR 2001, 1; ders. in Paletten-Handbuch, S. 47.

⁴ Tunn in TranspR 1992, 264, mit Verweis auf Willenberg in TranspR 1985, 161.

⁵ Eyl in TranspR 1984, 238; Helm in Staub, § 425a, Rn. 152; Knorre in Paletten-Handbuch, S. 29; ders. in TranspR 2001, 1; Thiele in RdW 1998, 390; Thume, S. 947, Rn. 6; ders. in TranspR 1989, 47.

Spezialisten stets mit einem unkalkulierbaren Risiko verbunden. Ähnlich stellt sich die Situation in vielen anderen Ländern Europas dar. Auf der Suche nach einem Ausweg aus der Kostenfalle haben sich viele nationale und internationale Unternehmen vom traditionellen Euro-Palettentausch ab- und alternativen Verpackungs- und Versandkonzepten zugewandt. Dem verbleibenden Poolteilnehmer stellt sich nunmehr die Frage, wie es mit dem Euro-Palettentausch insgesamt weiter geht.

Ausgehend von der geschichtlichen Bedeutung des Euro-Palettentauschs für die Europäisierung wird diese Arbeit die Probleme des gestörten Palettentauschs aufgreifen, rechtlich analysieren und einer Lösung zuführen, welche den wirtschaftlichen Interessen der verbliebenen Teilnehmer gerecht wird. Dem liegt die Ansicht des Autors zugrunde, dass sich eine Lösung der bestehenden Problematik nur aus einer ganzheitlichen Betrachtung der Palettenthematik entwickeln bzw. gewinnen lässt. Nicht zuletzt aus diesem Grund wird anhand ausgewählter Länderbeispiele untersucht, wie sich die Lage bei unseren europäischen Nachbarn darstellt und ob diese geeignete Maßnahmen gefunden haben, an denen sich Deutschland orientieren könnte.

KAPITEL 2: Zur Geschichte des Palettentauschs

Die historische Entwicklung des europäischen Palettentauschs ist untrennbar mit der Nachkriegsgeschichte Deutschlands verbunden.

Schon bald nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges entwickelte sich aus den unterschiedlichen politischen Anschauungen der östlichen und westlichen alliierten Siegermächte der zur Teilung Deutschlands führende ideologische Grundsatzkonflikt. Ost und West betrieben fortan jeweils eine eigene Bündnispolitik. Im Westen setzte sich die Überzeugung durch, dass in der neu gegründeten Bundesrepublik Deutschland (BRD) nur dann dauerhaft Frieden herrschen könne, wenn diese in ein stabiles internationales Wirtschaftssystem integriert werde. Einer der ersten Schritte auf diesem Weg war die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, auch Montanunion genannt, auf Vorschlag des französischen Außenministers Robert Schumann im Jahr 1951 durch Unterzeichnung der Pariser Verträge.⁶ Zu den sechs Gründungsmitgliedern zählten Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, die Niederlande und die BRD. Diese Staaten erweiterten mit den Römischen Verträgen von 1957 ihre Zusammenarbeit. Gegründet wurden die Europäische Atomgemeinschaft und die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (EWG). Kernbestandteil der EWG war unter anderem die Vereinheitlichung des gemeinsamen Marktes durch Abschaffung der Zollschranken und der mengenmäßigen Ein- und Ausfuhrbestimmungen.⁷ Infolge dieses Abkommens florierte der Warenverkehr in Europa in zuvor noch nie da gewesenem Maße; das Wirtschaftswachstum und damit der Wohlstand der BRD stiegen an. Bis heute ist diese Zeit als die des Wirtschaftswunders in aller Munde.

Wichtigstes Transportmittel des grenzüberschreitenden Güterverkehrs waren die damals staatseigenen Eisenbahngesellschaften.⁸ Auf mittleren und weiten Strecken beförderten diese mehr als 90 % aller Waren.⁹ Dies war möglich, da seit Gründung des Internationalen Eisenbahnverbandes, der Union internationale des chemins de fer, kurz: UIC, im Jahr 1922 die Schienennetze in Europa größtenteils angeglichen worden waren.¹⁰

⁶ Hattenhauer, S. 872 f., Rn. 2298 ff.; die Idee des „Friedens durch (freien) Handel“ geht jedoch noch weiter zurück, nämlich auf den Engländer Richard Cobden, siehe dazu: Torp, S. 121.

⁷ Ebd., S. 876 f., Rn. 2307 ff.

⁸ Gütegemeinschaft Paletten e.V. in Packaging Journal 2007, 20; Mankowski in TranspR 2008, 177.

⁹ Ulitzsch in FM Logistik Magazin 2007, 32; ders. in Paletten-Handbuch, S. 69; siehe auch Gütegemeinschaft Paletten e.V. in Packaging Journal 2007, 20; Heider-Peschel in Packaging Journal 2007, 19.

¹⁰ Wüstefeld, S. 10 ff.

I. Die Entstehung der Euro-Palette

Mit wachsendem Warentransport zeigten sich einige gewichtige Probleme: Die Be- bzw. Entladung der Güterwagons mit loser Ware dauerte deutlich zu lange. Daher wurde von den europäischen Eisenbahngesellschaften ab den 1950er Jahren verstärkt Hilfsmittel, wie beispielsweise Paletten, eingesetzt,¹¹ was auch den gewünschten Erfolg brachte.¹² Die als Ladungsträger verwendeten Paletten waren allerdings nicht aufeinander abgestimmt.¹³ Jede staatliche Eisenbahngesellschaft nutzte betriebseigene Paletten, die hinsichtlich Beschaffenheit und Größe häufig nicht mit den Paletten der anderen Eisenbahnen übereinstimmten.¹⁴ Eine rasche Entladung war mangels passender Hilfsmittel am Zielort oft ebenso unmöglich wie die rationelle Lagerung. Des Weiteren forderten die Eisenbahngesellschaften ihre versandten Leerpaletten zwecks Wiedergebrauchs häufig zurück.¹⁵ Dies führte zu erheblichen Leertransporten, wenn eigene Waren nicht zeitnah in gleicher Menge zurückgeliefert werden konnten oder kostenintensiv umpalettiert werden mussten.¹⁶

Um die Paletten einheitlich zu gestalten, wurde im Januar 1960 vor der UIC die UIC-Norm 435-2 beschlossen.¹⁷ Danach standen die Beschaffenheit und Größe (1200 x 800 mm) der Transportpaletten fest.¹⁸ UIC 435-2 gilt bis heute und bildet das Standardmaß der Euro-Palette.¹⁹ Durch die ergänzende UIC-Norm 435-4 wurden später die Anforderungen an ordnungsgemäße Reparaturen von Euro-Paletten sichergestellt.²⁰

II. Die Gründung des Europäischen Palettenpools

Im Jahr 1961 vereinbarten die staatlichen Eisenbahnen Österreichs, der Schweiz und der BRD, die gegenseitig gelieferten Euro-Paletten als gleichwertig zu betrachten.²¹ Ein

¹¹ Kuhn/Lange/Zimmermann, S. 13; zu diesem Rationalisierungsschritt sowie zur Begrifflichkeit „Palette“: Vec in „FAZ“ vom 09.12.2009, S. N4.

¹² Nach Gillies in Logistik inside 2002, 43 hat sich die durchschnittliche Entladedauer eines Güterwagons, der lose mit Lebensmittelkonserven beladen war, von drei Tagen im Jahr 1930 auf drei Stunden verkürzt.

¹³ Kuhn/Lange/Zimmermann, S. 13; siehe auch Gütegemeinschaft Paletten e.V. in Packaging Journal 2007, 20.

¹⁴ Ebd.

¹⁵ Ulitzsch in FM Logistik Magazin 2007, 32; Paletten-Handbuch, S. 69.

¹⁶ Maas/Matyas/Stütz, S. 21; Grimm/Hofstetter/Stölzle, S. 12; Ulitzsch in FM Logistik Magazin 2007, 32; ders. in Paletten-Handbuch, S. 69.

¹⁷ Die Bezeichnung als „UIC-Norm“ ist auf den ersten Blick irreführend, da es sich bei UIC-Regelungen nicht um von der Legislative geschaffenes Recht handelt. Gebräuchlich ist daher auch die Bezeichnung als „UIC-Merkblatt“; zur Stellung von UIC-Normen in der Normenpyramide siehe Kapitel 5, I. 1. b).

¹⁸ Meyercordt, S. 14, 17; siehe auch Kuhn/Lange/Zimmermann, S. 13 f., die anmerken, dass im Rahmen der UIC ein Standard für die Palettengröße 1200 x 800 mm bereits seit dem Jahr 1952 und damit zeitlich vor Veröffentlichung als UIC-Merkblatt 435-2 galt.

¹⁹ Grimm/Hofstetter/Stölzle, S. 12.

²⁰ Kuhn/Lange/Zimmermann, S. 13.

²¹ Grimm/Hofstetter/Stölzle, S. 12; Ulitzsch in Paletten-Handbuch, S. 70.

Rücktransport der konkret gelieferten Paletten war damit nicht länger erforderlich. Die Leertransporte entfielen. Zwischen den drei Ländern zirkulierten die Paletten fortan frei.²² Noch im selben Jahr traten diesem Vertrag die Eisenbahngesellschaften aller übrigen Mitgliedsstaaten der Montanunion bei; ein dezentraler, europäischer Palettenpool war geschaffen. Zahlreiche westeuropäische Staaten folgten.²³ Aber auch die Eisenbahnen der damaligen Ostblockstaaten Ungarn und Polen akzeptierten in den Jahren 1965 bzw. 1968 das Tauschsystem. Dies ist besonders „bemerkenswert“,²⁴ denn trotz wirtschaftlicher Bindung beider Staaten an die damalige Sowjetunion durch Mitgliedschaft im Warschauer Pakt und im Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe bezeugt der Beitritt einen stetigen Handel mit dem Westen, entgegen dem politisch motivierten Protektionismus jener Zeit.

III. Die Gründung des GPAL und der EPAL

Aufgrund ihrer großen Praktikabilität entwickelte sich die Euro-Palette in Gesamteuropa innerhalb kürzester Zeit von einer Schienentransport- zur Universalpalette. Anwendungsbereiche eröffneten sich insbesondere im Straßen- und Multimodaltransport sowie im Bereich der Lagerung.²⁵ Durch den vermehrten Einsatz verschlechterte sich jedoch die Qualität der verwendeten Paletten. Die Qualitätssicherung erfolgte ursprünglich durch die staatlichen Eisenbahngesellschaften, welche die lizenzierten Herstellungs- und Reparaturbetriebe in dem jeweiligen Staat überwachten.²⁶ Mit Verlagerung des Anwendungsbereichs der Palette weg von der Schiene erschien dies nicht länger möglich. Für das Gebiet der BRD übertrug die Deutsche Bundesbahn daher ihre Kontrollbefugnisse im Jahr 1961 auf eine eigens zu diesem Zweck gegründete und beförderungsmittelunabhängige Institution, den Gütegemeinschaft Paletten e.V. (GPAL).²⁷

Um die Einhaltung der UIC 435-2 und UIC 435-4 grenzüberschreitend besser koordinieren und sichern zu können, schufen die europäischen Bahngesellschaften im Jahr 1991 die European Pallet Association (EPAL),²⁸ eine Art Dachorganisation zur GPAL und den anderen Nationalkomitees. Seither befasst sich diese neben der Qualitätssicherung insbesondere mit der „Festlegung einheitlicher Tauschkriterien auf UIC-Basis“ sowie der

²² Gütegemeinschaft Paletten e.V. in *Packaging Journal* 2007, 20.

²³ Zu den Daten des Beitritts der jeweiligen Mitgliedsstaaten siehe die tabellarischen Aufstellungen bei Kuhn/Lange/Zimmermann, S. 24 und Ullitzsch in *Paletten-Handbuch*, S. 70.

²⁴ Ebenso Meyercordt, S. 14.

²⁵ Ebd., S. 15 f. („Ladeinheit=Transporteinheit=Lagereinheit“).

²⁶ Gütegemeinschaft Paletten e.V. in *Packaging Journal* 2007, 20.

²⁷ Ebd.; Ullitzsch in *Paletten-Handbuch*, S. 72.

²⁸ Grimm/Hofstetter/Stölzle, S. 12; Ullitzsch in *FM* 2007, 32.

„Förderung der Austauschbarkeit (von Paletten) aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen“.²⁹

IV. Die aktuelle Marktsituation

Die Bezeichnung als „Europäischer Palettenpool“ ist heutzutage eigentlich überholt. Mittlerweile wird die Euro-Palette zwischen zahlreichen Staaten aller Kontinente getauscht. Zusammengerechnet sind weltweit über 1.250 Betriebe für die Produktion und Reparatur von Euro-Paletten durch die EPAL lizenziert.³⁰ In diesem Palettenpool zirkulieren geschätzte 400 bis 500 Millionen Paletten und machen ihn so zu dem weltgrößten.³¹ Seit 1998 hat sich die Zahl der neu hergestellten Euro-Paletten nahezu vervierfacht.³² Allein im Jahr 2010 wurden rund 80 Millionen neue Euro-Paletten produziert.³³

Der Preis einer neuen Euro-Palette beträgt derzeit etwa EUR 7,50,³⁴ wobei sie aufgrund gesunkener Produktionskosten in den letzten Jahren insgesamt günstiger geworden ist.³⁵

Um den grenzüberschreitenden Handel auf Euro-Paletten weiter zu vereinfachen, erfüllen alle ab dem Jahr 2010 hergestellten Euro-Paletten den internationalen Standard für pflanzengesundheitliche Maßnahmen für Holzverpackungen, ISPM-15 genannt.³⁶ Entsprechende Ladeträger sind gegen Schädlingsbefall besonders behandelt.³⁷ Im außereuropäischen Verkehr ist dies eine wichtige Einfuhrvoraussetzung, die in nahezu allen Staaten gilt.³⁸ Bis dahin mussten Euro-Paletten vor außereuropäischen Transporten kostenintensiv nachbehandelt werden.

²⁹ Kuhn/Lange/Zimmermann, S. 174; Ulitzsch in Paletten-Handbuch, S. 207; siehe auch Maas/Matyas/Stütz, S. 22; GS1, Analyse zum Zug-um-Zug Palettentausch, S. 5; Kalbitz in Verkehrsrundschau 2008, 24.

³⁰ Ulitzsch in FM 2007, 32.

³¹ Grimm/Hofstetter/Stölzle, S. 13; Gütegemeinschaft Paletten e.V. in Picking Journal 2007, 20; Jüngst in trans aktuell 2008, 6; Leibbrandt in Kuhn/Lange/Zimmermann, S. 44; Maas/Matyas/Stütz, S. 22; Ulitzsch in FM 2007, 32; Stobbe/Pankoke/Heyer in Brauerei Forum 2007, 27 halten eine genauere Bezifferung für unmöglich; von einer „World-Palette“ kann trotzdem nicht gesprochen werden, da die Bezeichnung „WORLD“ bereits zugunsten der WORLD PALLET AG in Schaan/Liechtenstein markenrechtlichen Schutz genießt.

³² Siehe zum Anstieg der Produktion von Euro-Paletten die Tabelle bei Ulitzsch in FM 2007, 33.

³³ Kandel in RFID im Blick 2011, 42; nach Kuhn/Lange/Zimmermann, S. 45, werden in Europa jährlich insgesamt etwa 500 Mio. Einweg- und Mehrwegpaletten produziert.

³⁴ Gillies in Logistik inside 2009, 43; Jüngst in trans aktuell 2008, 5.

³⁵ Gillies in Logistik inside 2009, 43, berechnet den Preis wie folgt: EUR 4,87 Materialwert + EUR 2,63 Kapitalaufwand + EUR 0,07 Lizenzgebühr an die EPAL; Hektor in Paletten-Handbuch, S. 20, bezifferte im Jahr 2007 die Kosten noch mit rund EUR 9,50; allerdings prognostiziert Kandel in RFID im Blick 2011, 42 aufgrund ansteigender Rohstoffpreise wieder steigende Kosten.

³⁶ Umfassend zum ISPM-15 Standard: v. Lauvenberg in Paletten-Handbuch, S. 77 ff.

³⁷ Kuhn/Lange/Zimmermann, S. 157.

³⁸ Ulitzsch in FM 2007, 33.

Neben dem Euro-Palettenpool gibt es in Europa weitere offene Palettenpoolsysteme, in denen andere Palettentypen getauscht werden.³⁹ Während Euro-Paletten hinsichtlich ihrer Beschaffenheit und Größe noch überwiegend an den Bedürfnissen der transportierenden Eisenbahnen orientiert waren und sind, entsprechen andere Palettentypen eher den Anforderungen des Handels und der Hersteller. So werden Konsumgüter häufig auf sogenannten Düsseldorfer Paletten transportiert. Diese sind verglichen mit den Euro-Paletten weniger stark belastbar, durch das kleinere Format mit 600 x 800 mm jedoch einfacher zu handhaben.⁴⁰ Ebenso erfüllen Euro-Paletten besondere branchenspezifische Belange nicht, weshalb es etwa die speziellen CP-Chemiepaletten und H1-Hygieneпаletten gibt.⁴¹ Allerdings ist die Bedeutung von diesen Palettentypen, gemessen an der Verbreitung der Euro-Palette, als gering zu bewerten.⁴²

Dennoch befinden sich die offenen Poolsysteme untereinander in einer gewissen Konkurrenzsituation. Aufgrund der verfestigten Organisationsstrukturen besteht die erleichterte Möglichkeit einer Poolerweiterung durch Einführung neuer Typen und Maße. So erweiterte die EPAL den vorhandenen Euro-Palettenpool bereits um die Größen 1000 x 1200 mm sowie 600 x 800 mm. Insbesondere letzteres ist als Angriff auf die Düsseldorfer Palette zu verstehen.

V. Folgerungen und Erkenntnisse aus der historischen Entwicklung des Palettentauschs

Abgesehen von den nachfolgend zu erörternden praktischen und rechtlichen Problemen kann die Entwicklung des Europäischen Palettenpools als „Erfolgsgeschichte“ bezeichnet werden.⁴³

Bei wirtschaftlicher Betrachtung ist der Palettentausch die notwendige Konsequenz des sich schlagartig entwickelnden westeuropäischen Handels. Durch geringeren Aufwand und niedrigere Kosten wurde die Effizienz des Warenumschlags erheblich gesteigert. Dies überzeugte selbst die Staaten des damaligen Ostblocks.⁴⁴ Teilweise partizipierten sie bereits am europäischen Palettenpool, bevor ein Ende des Kalten Krieges überhaupt erkennbar war. Andere folgten später nach Öffnung des Ostens und dem Fall der Mauer.

³⁹ Grimm/Hofstetter/Stölzle, S. 13; Maas/Matyas/Stütz, S. 25; siehe zur Unterscheidung „offener“ und „geschlossener“ Poolsysteme Kapitel 5, II. 3. e) cc).

⁴⁰ Kuhn/Lange/Zimmermann, S. 46; Maas/Matyas/Stütz, S. 50.

⁴¹ Maas/Matyas/Stütz, S. 25 f., 48, 55 ff.

⁴² Ebd., S. 25.

⁴³ Ulitzsch in FM Logistik Magazin 2007, 32; Gütegemeinschaft Paletten e.V. in Packaging Journal 2007, 20; Heider-Peschel in Packing Journal 2007, 19.

⁴⁴ Meyercordt, S. 29, bezeichnet die Palette daher als „geradezu völkerverbindendes Medium“.

Dabei profitierten sie von den Strukturen, die dem praktizierten Handel im Westen zugrunde lagen. Der wirtschaftliche Aufschwung der Oststaaten ab Anfang der 1990er Jahre war insofern bereits begünstigt.⁴⁵

Große wirtschaftliche Bedeutung kommt dem Europäischen Palettenpool aber auch noch heute zu. Allein der Wert der sich im Umlauf befindlichen Euro-Paletten summiert sich auf einen Betrag von mehreren Milliarden Euro.

Darüber hinaus hat der Euro-Palettenpool einen kaum zu beziffernden Wert für die Gesamtwirtschaft, beginnend bei den unzähligen Betrieben, die Waren auf Paletten transportieren, Paletten produzieren, reparieren sowie deren Qualität sicherstellen und endend beim einzelnen Bürger. Denn der Rationalisierungseffekt steigert die Effektivität des Warenumschlags,⁴⁶ was sich unmittelbar in einem niedrigeren Preis der Produkte des täglichen Lebens niederschlägt.

Davon abgesehen birgt die Verwendung von Mehrwegpaletten sowie die Entwicklung optimierter Poolssysteme ökologisches Potential. Dieser Aspekt ist besonders bei der unter dem Stichwort „Green Logistics“ geführten Diskussion mit dem Ziel einer verbesserten Ökobilanz im Bereich der Logistik von erheblicher Bedeutung.⁴⁷

In rechtlicher Hinsicht stellt sich der Palettenpool als Folge der Rechtsvereinheitlichung bei grenzüberschreitendem Güterverkehr insbesondere durch Schaffung der EWG-Zollunion dar. Eine direkte Regelung erfolgte zwar im EWG-Vertrag von 1957 nicht. Der Pool wurde allerdings nur kurze Zeit nach dessen Unterzeichnung auf Grundlage privatrechtlicher Absprachen durch die staatseigenen Eisenbahngesellschaften der EWG-Unterzeichner geschaffen.⁴⁸ Die Beteiligten haben sich dabei über gemeinsame Standards in den Punkten Form und Qualität verständigt und deren Wahrung später der die Länder überspannenden EPAL übertragen. Mit voranschreitender Globalisierung darf erwartet werden, dass sich dieser Prozess auch über die europäischen Grenzen hinaus fortsetzen wird.⁴⁹ Umso wichtiger ist es, dass die rechtlichen Grundlagen des Tausches allen Beteiligten unmissverständlich klar sind. Dieses gilt für den Euro-Palettenpool ebenso wie für

⁴⁵ Vic in „FAZ“ vom 09.12.2009, S. 4N, merkt zutreffend an, dass die damalige Angleichung technischer Standards in Verbindung mit der Kennzeichnung „EUR“ ein früher Vorbote der Europäisierung gewesen zu sein scheint.

⁴⁶ Meyercordt, S. 13.

⁴⁷ Siehe etwa Leibbrandt in Kuhn/Lange/Zimmermann, S. 44 f.

⁴⁸ Grimm/Hofstetter/Stölzle, S. 12; Ullrich in Paletten-Handbuch, S. 70; siehe auch Kapitel 2, II, m.w.N.

⁴⁹ Ebenso: Glombik in Verwaltungsrundschau 2012, 345, welcher die Zusammenhänge zwischen der Verkehrspolitik in Europa und dem wachsenden Welthandel betont.

andere offene Mehrweg-Palettenpoolsysteme. Auf letztere können die in dieser Arbeit herausgearbeiteten Grundsätze entsprechend angewendet werden.

