

# Holztransporte in der Zange zwischen Justiz und Ertrag



Hans-Henrich Blendermann  
Leiter Logistik der Bruno Reimann GmbH & Co. KG

## Grundsätze

- Transporte garantieren die Warenströme, gewährleisten die Versorgungssicherheit und geben den verarbeitenden Werken somit die Möglichkeit einer stetigen Produktion.
- Betriebswirtschaftliche Binsenweisheit: Preise werden durch den Markt bestimmt, Kosten entstehen im Betrieb.

## Der Preiskauf im Internet

### Niedrigster Preis

### Gefahren

- Erfolgt die Lieferung?
- „Richtige“ Ware?
  - Reimportware anderer Bestimmung der Nutzung?
  - Fehlerware?
- Garantie / Kulanz?
- Umtausch?
- Zahlungsabwicklung?
- Datensicherheit?



Holz - Keimann

Acros



65400 771

## Preiskampf im Transportsektor

### Erwartung Auftraggeber    Erwartung Transporteur

- **Günstigsten Preis**
  - **Korrekte Ware**
  - **Verlässlichkeit**
    - Pünktlichkeit
    - Ehrlichkeit
  - **Kommunikation**
    - Korrekte Daten
    - Integration in Hofabläufe
    - Landessprache
- **Schnelle Abwicklung ohne Wartezeiten**
  - **Kostendeckung und eine Rentabilität, die den Fortbestand des Unternehmens sichern kann**

## Mögliche Folgen des Preiskampfes bei fehlender Kostendeckung

### Handlung

- **Gesetzesbrechung**
  - Überladung
  - Lenkzeitüberschreitung
- **Holzdiebstahl**
- **Geschäftsaufgabe, Insolvenz**

### Folgen

- **Strafen bis hin zum europaweiten Berufsverbot**
- **Abdriften in die Kriminalität**
- **Verabschiedung vom Markt mit höherer Konzentration der verbleibenden Marktteilnehmer**

## Irrtümlicher „Anreiz“ der Überladung als Deckungsbeitrag

<b>Leergewicht</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>20</b>
<b>Nutzlast</b>	<b>20</b>	<b>24</b>	<b>28</b>	<b>30</b>	<b>40</b>
<b>Gesamtgewicht</b>	<b>40</b>	<b>44</b>	<b>48</b>	<b>50</b>	<b>60</b>
<b>Überladung Gesamt</b>	<b>0%</b>	<b>10%</b>	<b>20%</b>	<b>25%</b>	<b>50%</b>
<b>Mehranteil Ladung</b>	<b>0%</b>	<b>20%</b>	<b>40%</b>	<b>50%</b>	<b>100%</b>
<b>Frachterlöse bei z.B. 10 €/to.</b>	<b>200 €</b>	<b>240 €</b>	<b>280 €</b>	<b>300 €</b>	<b>400 €</b>



## ASSET

Advanced  
Safety and Driver  
Support for  
Essential Road  
Transport

Überblick

Ziele

Systemkonzept

Innovationen

Kerndaten

Projektpartner

Ansprechpartner

Präsentationen

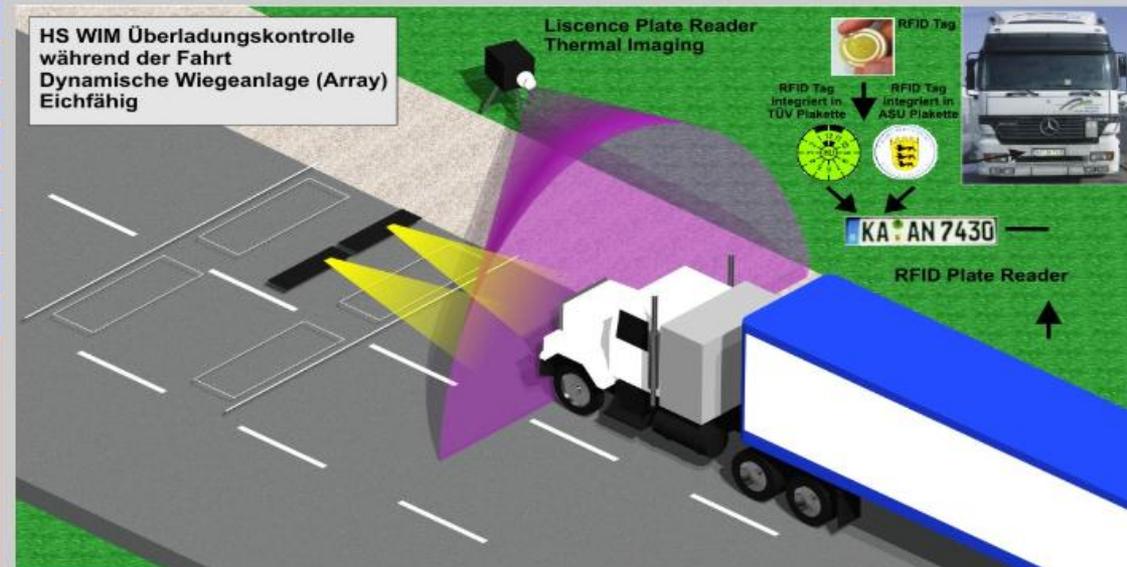
Videos

Reports

Hauptseite

### Voll-Automatische Überladungskontrolle (HS WIM)

Eine neue Generation von Wiegesystemen (Elektronik und Datenbus in der Straße) ermöglicht es, das Rad-, Achs- und Gesamtgewicht von LKW während der Fahrt zu messen, um Überladungen automatisch zu ahnden.



- Hochgenaue Wiegesysteme (WIM) für vollautomatische Erkennung und Ahndung von LKW-Überladungen
- Synchronisation mit Video-Kennzeichenerkennung
- Integrierter RFID Leser im WIM Sensor
- Sensor Arrays für verschiedene dyn. Genauigkeiten
- Verbesserte Gewichtsdaten für die Modellierung und Erhaltung der Straßen (Erweiterung der Lebensdauer)
- Neue Verkehrslastmodelle und Algorithmen (Lastfluß)
- Synchronisation mit IR-Fahrzeuginspektion (Bremsen)

(Quelle: Projekt ASSET)

# Strafen bis hin zum Berufsverbot

## Die sieben Todsünden!

Anhang IV der Verordnung EG 1071/2009, geltendes Recht ab 04.12.2011

Liste der schwersten Verstöße gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a

1. a) Überschreitung der 6-tägigen oder 14-tägigen Höchstlenkzeiten um 25 % oder mehr.  
b) Während der täglichen Arbeitszeit Überschreitung der maximalen Tageslenkzeit um 50 % oder mehr ohne Pause oder ohne ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 4,5 Stunden.
2. Fehlender Fahrtenschreiber und/oder fehlender Geschwindigkeitsbegrenzer oder Verwendung einer betrügerischen Vorrichtung, durch die die Aufzeichnungen des Kontrollgeräts und/oder der Geschwindigkeitsbegrenzer verändert werden können, oder Fälschung der Schaublätter oder der vom Fahrtenschreiber und/oder von der Fahrerkarte heruntergeladenen Daten.
3. Fahren ohne gültigen Nachweis der technischen Überwachung, falls ein solches Dokument nach dem Gemeinschaftsrecht vorgeschrieben ist, und/oder sehr schwer wiegende Mängel u. a. an Bremssystem, Lenkanlage, Rädern/Reifen, Federung oder Fahrgestell, die eine solche unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen würden, dass die Stilllegung des Fahrzeugs verfügt wird.
4. Beförderung gefährlicher Güter, deren Beförderung verboten ist oder die mit verbotenen oder nicht zugelassenen Mitteln zur Verwahrung oder ohne entsprechende Gefahrgutkennzeichnung am Fahrzeug befördert werden, von der eine solche Gefahr für Menschenleben und Umwelt ausgeht, dass die Stilllegung des Fahrzeugs verfügt wird.
5. Beförderung von Personen oder Waren ohne gültigen Führerschein oder durch ein Unternehmen, das nicht im Besitz einer gültigen Gemeinschaftslizenz ist.
6. Verwendung einer gefälschten Fahrerkarte, einer Karte eines anderen Fahrers oder einer Karte, die auf der Grundlage falscher Angaben und/oder gefälschter Dokumente erlangt worden ist.
7. Güterbeförderung unter Überschreitung der zulässigen Gesamtmasse um 20 % oder mehr bei Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen und um 25 % oder mehr bei Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 12 Tonnen.

## Alltagssorgen der Transportunternehmen

- **Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften mit Sanktionierung durch Bußgelder und „Gewinnabschöpfung“ bis hin zum Lizenzentzug**
- **Fahrermangel**
  - Demografische Entwicklung
  - Attraktivität des Fahrerberufes
    - Gesetzliche Vorschriften, Punktekonto KBA Flensburg mit Auswirkung in den privaten Bereich (PKW)
    - Arbeitszeiten und Zeitdruck
    - Trennung von der Familie, soziale Isolation
    - Übernachtung im Fahrzeug / Hygiene
    - Geringe Entlohnung
- **Erhöhte Bürokratisierung im gesetzlichen Bereich der Fuhrparkverwaltung**

## Alltagssorgen der Fahrer

- **Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften**
  - Lenk- und Ruhezeiten
  - Geschwindigkeiten
  - Nutzlast → Gesamtgewicht → Achslast
  - Ladungssicherung (unterschiedlicher Wissensstand der Kontrollorgane)
- **Staus mit Auswirkung auf die Lenk- und Ruhezeiten (Zeitdruck, Hektik)**
- **Wartezeiten**
  - Vorziehen im Werk zerstört Pausenzeiten
- **Parkplatzsuche**
- **Übernachtung / Hygiene**
- **Heimfahrt Wochenende (Fr./Sa.)**
  - Restlenkzeiten bis zum Standort

## „Stellschrauben“ des Transporteurs

- **In Bezug auf das Fahrpersonal**
  - Personalauswahl
  - **Schulung**
    - geringer Verbrauch
    - geringer Verschleiß
    - wenig Unfälle
- **In Bezug auf die Technik**
  - **Einsatz bedarfsgerechter Fahrzeuge**
    - geringes Gewicht = hohe Nutzlast
    - großes Ladevolumen
    - Ausstattung (Kran, Greifersäge usw.)
  - **Einsatz modernster Technik**
    - Verbrauchskosten senken
    - Mautkosten optimieren
- **In Bezug auf die Betriebsorganisation**
  - Tourenoptimierung mit geringem Leerfahrtenanteil
  - Einsatz Telematik

## Blick auf die Träger des Güterverkehrs: Kapazitätsbeschränkungen (Straße und Schiene)

- Straße  
40 to.
- Schiene  
je nach  
Waggontyp



## Kapazitätserhöhung (Luft- und Seeverkehr)

- **Luftverkehr**
  - größere Flugzeuge

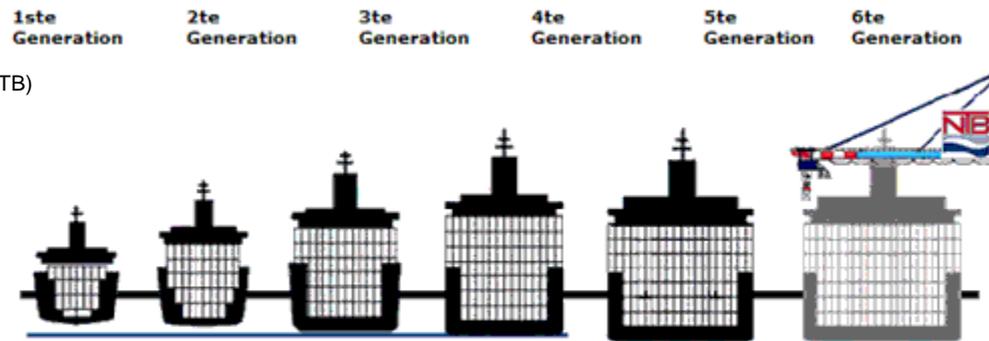
	Boeing 737-800	Airbus A380
Max. Startgewicht	79	560
Max. Passagiere	189	853
Reichweite KM	7.630	15.200

(Quelle: Flugzeug-Bild)



- **Seeverkehr**
  - größere Containerschiffe

(Quelle: NTB)



**Tiefgang**  
**Breite**  
**TEU**

Ca. 9m  
Ca. 24,5m  
<=1.000

Ca. 10m  
Ca. 27,5m  
<=3.000

Ca. 11,5m  
Ca. 32m  
<=5.000

Ca. 13,5m  
Ca. 42m  
<=7.000

Ca. 15m  
Ca. 50m  
<=10.000

Ca. >16,5m  
Ca. >56m  
>10.000

# Innovation Technik



## „Stellschrauben“ des Empfängers

- Schnelle Hofabwicklung
  - keine Wartezeiten
  - schnelle Entladung
- Vergabe von Rückfrachten



## „Stellschrauben“ des Rohstofflieferanten (Forst)

- Intaktes, befahrbares Wegenetz, unabhängig von der Witterung
- Trailerplätze für Waldverladung
- Polterverfügbarkeit nach Sortimenten, nicht nach Eigentümern

## Erwartung der Rohstofflieferanten und Verbraucher an die Transportpreise

- **Rohstofflieferant**  
Der Rohstofflieferant möchte am Markt eine hohe Wertschöpfung erreichen.  
Transportleistungen werden nicht ausreichend gewürdigt.
- **Verbraucher**  
Steigen dann die Rohstoffpreise, müssen sich nach Ansicht des Produzenten die Transportpreise „anpassen“.

Dienstag, 27. Dezember 2011

## Spediteure haben 2012 das höchste Insolvenzrisiko

HAMBURG :: Mit dem größten Pleiterisiko aller Branchen müssen nach Einschätzung des Kreditversicherers Euler Hermes im kommenden Jahr Speditions- und Logistikfirmen rechnen. Demnach müssen 2012 voraussichtlich 25 von 1000 Transporteuren Insolvenz anmelden. Die Branchen mit dem zweit- und dritthöchsten Pleiterisiko 2012 sind demnach die Kfz-Zulieferer und die Druckindustrie.

Aus der Gruppe der Spediteure gingen 2011 rund 600 von 23 500 Unternehmen in die Insolvenz. Auch im nächsten Jahr dürfte der starke Wettbewerb die Insolvenzquote hochhalten, sagt Euler-Hermes-Chefvolkswirt Romeo Grill. „Zudem leiden die Firmen unter den Kosten für Kraftstoffe und Maut.“ Allerdings sei die Branche zweigeteilt: „Bei den großen Logistikkonzernen mit Zusatzdienstleistungen läuft es deutlich besser. Die Masse von Unternehmen mit schwacher Ertragslage und erhöhtem Insolvenzrisiko sind kleine Transporteure.“

## Die Folgen für den Transporteur Transportieren um jeden Preis? Transportieren zu jedem Preis?

- Wer seine Kosten nicht kennt, akzeptiert (fast) jeden Preis.
- Preisdiktat des Auftragsgebers.
- Wie ein Sägewerker seine Produktion zeitweise ruhen lässt, muss ein Transporteur wissen, bei welchem Preis er seinen LKW besser stehen lässt.

## Problematik der korrekten Transportpreisermittlung

- Fixer Kostensatz  
(pro km, pro Stunde, pro Tag)
- Besser: Kombination aus fixen und  
variablen Kostenanteilen  
Fixe Kosten → pro Stunde +  
variable Kosten → pro Kilometer

## Beispiel für Kalkulationsbandbreite Kurzholzzug mit Kran

- Tour mit 8 Std. und 275 KM
- Kostensatz pro KM = 1,40 € = **385 €**
- Kostensatz pro Tag = 700 € = **700 €**
  
- Kombination bei 40 €/Std und 1 €/KM  
= 8 Std. X 40 € = 320 €  
275 KM X 1 € = 275 €  
= **595 €**

## Fazit

- Der Forst und die Industrie haben ein Interesse, den Warenfluss zu sichern wobei der Holztransport hier ein unverzichtbares Bindeglied ist.
- Werden die unterschiedlichen Interessen der Forst, der Industrie und der Logistik nicht kanalisiert, so lassen sich Optimierungspotenziale nicht nutzen und es bleiben nur „Verlierer“ übrig .