

# Bundesverband des Holztransport- Gewerbes e. V.

Vorstand: Carola Zeisler & Dietmar Reith

Geschäftsführer: Marco Burkhardt  
Geschäftsstelle: Fundstraße 29 in 30161 Hannover

[www.bdhg.de](http://www.bdhg.de)

## Neue Strategien – Holztransporte: preiswert, zuverlässig, wettbewerbsfähig

Rechtsanwalt Marco Burkhardt

## der richtige Preis - oder „preiswerte“ Holztransporte

- Umsatzrendite zwischen 3 – 5 %
- (Tagesumsatz/LKW € 700,00 = € 21,00 - € 35,00;
- Tagesumsatz LH € 900,00 = € 27,00 - € 45,00)
- Personalkosten (ca. 33 % der Gesamtkosten)
- Tendenz: wegen Fahrermangel steigende Kosten
- Was passiert bei steigenden Dieselpreisen?
- Ausweitung der Maut von Autobahn auf andere Straßen
- zunehmender Verwaltungsaufwand durch gesetzliche Vorgaben



## Zuverlässigkeit des Holztransportes in der Zukunft

- Unternehmer:
- 2/3 der Unternehmer sind älter als 50 Jahre
- Innerhalb der nächsten 10 Jahre steht für mehr als 50 % aller Unternehmen eine Unternehmensnachfolge
- Anteil der 30 – 39 jährigen Unternehmer liegt bei unter 10 %
- Problem: fraglich ist ob die familieninterne Nachfolge fortgesetzt werden wird
- Personal:
- 54 % aller Fahrer sind älter als 45 Jahre
- Wechselaktivitäten des Fahrpersonals nehmen zu
- Der Verdienst (nicht Freizeit) gibt den Ausschlag für den Fahrer
- Für Fahrer ist Teamarbeit (noch) ein Schreckgespenst

## Wettbewerbsfähigkeit

- Überladung ist nach wie vor ein Kernproblem
  - (keine einheitlichen Vorgaben durch Kunden)
- Unterschiedliche Kontrolldichte
  - (je weniger Kontrollen, je höher die Versuchung zu rechtswidrigen Transporten)
- Wettbewerbsverzerrung durch unterschiedliche Ausnahmegenehmigungspraxis der Länder (AK bei AGR):
  - Thüringen: EFE bis 22 m, sonst fahrstreckenbezogene EFE für 1 Jahr
  - Sachsen: DFE bis 23 m (inkl. Kran), 150 km, max. 3 Jahre, sonst fahrstreckenbezogen
  - Niedersachsen: DFE bis 25 m (Kran + Ladung), 150 km, 3 bis 6 Jahre, aber Fahrtstreckenprüfung
  - Schleswig Holstein: DFE bis 25 m (Kran + Ladung), 250 km, 3 – 6 Jahre
  - Mecklenburg-Vorpommern: kein Erlass, EFE, streckenbezogen, bis 23 m (Kran + Ladung)
  - Brandenburg: keine Erlass, EFE, bis 22 m streckenungebunden
  - Bayern: DFE; bis 27 m (Kran+ Ladung); flächendeckend, 150 km, 3 Jahre, Bahnübergänge beachten
  - Baden-Württemberg: DFE, bis 27 m (Kran + Ladung), bis 3 Jahre, 150 km – aber Erhöhung bei Nachbarländer
  - Nordrhein-Westfalen: DFE; bis 27/30 m (Kran + Ladung), für 1 oder 3 Jahre, 150 km, Bahnübergänge
  - Rheinland-Pfalz: DFE, bis 27 m (Kran), 3 Jahre, 250 km, Nachbarland max. 150/200 km
  - Hessen: DFE, 3 Jahre bis 27 m (Kran), 200 km oder bis 27 m (Kran) 150 km für 1 Jahr bis 30 m
  - Saarland: DFE, bis 25 m, 3 Jahre, bis 150 km
  - Sachsen Anhalt: kein Erlass; EFE; bis 22/23 m (inkl. Ladung)
- Aber auch die Landkreise können noch Auflagen festlegen

Verordnung (EU) 2016/403 ergänzt die Anforderungen zur sogenannten Todsündenliste im Anhang IV der EU Berufszugangs VO (EG) 1071/2009

D.h. auch die Nichtbeachtung der Einhaltung der Arbeitszeiten kann zur Aberkennung der Zuverlässigkeit von Kraftverkehrsunternehmen führen  
 Grundlegende Vorgaben des Arbeitszeitgesetzes und § 21 a ArbZG (und §§ 2 und 3 ArbZG für selbständige Kraftfahrer):

grds.: 8 h/Tag, 48 h/ Woche

Ausn: 10 h/Tag, 60 h/Woche (aber 48 h im Schnitt bei 4 Monaten!)

Höchstlenkzeit: 9 h /Tag, 2 x verlängerbar auf 10 h

Höchstlenkzeit 56 h/Woche, in 2 Wochen max. 90 h

Nach tägl. Ende der Arbeitszeit: 11 Stunden Ruhezeit

Problem: Diese Arbeitsbedingungen waren bisher untergeordneter Bedeutung, müssen nunmehr (auch von nichtnationalen Unternehmen!) aber gewahrt werden!

## Lösungsansätze

### Für das Gewerbe: Raus aus dem Jammertal

: Transporteure müssen selbstbewusst für die Zukunft Ihres Gewerbes antreten. D.h. absolute Kenntnis der Kosten und Konzentration auf Kernkompetenzen.

: Probleme der Branche müssen durch Branche gelöst werden. Arbeitszeiten der eingesetzten Fahrer als zentraler Ansatz (Fahrzeugwäsche/Pflege durch den Fahrer???) .

Folgen:

Vergütet wird der Transport; alles was nicht unter den normalen Transport fällt, ist gesondert zu vergüten. Dazu zählen

### d.h. vertragliche Konsequenzen:

- Vergütung nur für Transport auf Straße beinhaltet keine Walfahrten/Restmengen einsammeln,
- Wartezeiten beim Abnehmer werden nicht vergütet,
- Suche von Holzpoltern bei falschen Geodaten/Standorten wird nicht vergütet,
- Übermaß/Zuschneiden bei Überlänge von Ladungen wird nicht vergütet

## Mögliche Folgen:

- Variante 1:
- Bezahlung nach Zeit des eingesetzten LKWs
- Variante 2:
- Bezahlung nach konkret aufgelisteten Leistungen des Transporteurs

---

## Empfehlungen für Gewerbe + Partner:

Konzentrieren auf Transport auf Straße  
(Bildung von Kooperationen mit zentraler Beladung)

Beladung im Wald durch Dritte/  
Schaffung von „Sammelplätzen“)

Qualität hat Ihren Preis

# Vielen Dank

