

Holzspediteur wünscht sich gelebtes Holz-Cluster

Probleme des Holz-Transportgewerbes können nach Ansicht von Andy Bohn nur gemeinsam gelöst werden

ib. Seit nunmehr 160 Jahren beschäftigen sich die Bohns, heute in Schwalmtal bei Alsfeld, mit dem Transport von Gütern –

sieben vor dem Ersten Weltkrieg war man im Holzbereich tätig. Mit einem Opel „Blitz“ begann 1938 das LKW-Zeitalter, doch mit Kriegsbeginn wurde dieser requiriert. Die Bohns blieben auch in den schweren Jahren während und nach dem Zweiten Weltkrieg dem Werkstoff treu, aber nun seien Rahmenbedingungen für die Holzspediteure erreicht, die ihn gelegentlich an der Zukunftsfähigkeit seiner Branche zweifeln lassen, so erklärt Andy Bohn, der heute mit seinem Bruder die siebte Generation darstellt. Der Geschäftsführer von Bohn Holz und Logistik aus Schwalmtal, ist sich sicher, dass die Holzbranche erkennt, dass sie auf ein leistungsfähiges Transportgewerbe angewiesen ist.

Dass er mit seiner Holzspedition in den schwarzen Zahlen ist, sieht Andy Bohn schon als großen Erfolg, denn das Unternehmen bewegt sich bei den beiden großen Stellschrauben der Branche – Lenkzeiten und Zuladung – im legalen Bereich. Zu dem bezahlt man dem Personal überdurchschnittlich und die Flotte hat einen Durchschnittsalter von etwa drei Jahren. Gegenwärtig verfügt das Unternehmen über zwölf LKW, davon acht mit Kran. Etwa 250.000 fm Holz werden jährlich bewegt, überwiegend in Hessen und den angrenzenden Bundesländern. Zu den größeren Aufträgen gehört regelmäßig die Beladung von Ganzzügen, wobei Bohn dies so organisiert, dass die Holz direkt aus dem Wald auf den Zug geladen wird, ohne es vorher am Verladebahnhof zwischenzulagern. Trotzdem schaffte man einen Ganzzug – wenn es sein muss – auch einmal in acht Stunden.

Um sich am Markt zu behaupten, setzt der studierte BWLer auf striktes Kostenmanagement. Durch seine Größe und die Koordinierung der Fahrzeuge sowie die Qualität der Dienstleistungen gilt das Unternehmen als besonders flexibel und leistungsfähig. Leider würden einige potentielle Kunden dies als Sicherheit für mögliche Problempfände ansehen und im Normalfall auf preiswerte Anbieter setzen. So zahlt es sich aus, dass Bohn auf Jahrzehntelange gewachsene Kundenbeziehungen bauen kann.

Der frühe Vogel fängt den Wurm

Ein weiterer Schlüssel zum 160-jährigen Überleben war, dass man oft sehr früh in neue Geschäftsfelder investierte. So war es z.B. beim Restholz. Beim Belevern der Sägewerke fiel irgendwann auf, dass diese auch Reste zu entsorgen hatten. Dies übernahmen die Bohns und belieferten damit stoffliche, und später auch energetische Verwerter. Auch im Transport von Waldrestholz und Landschaftspflegeholz erkannte man früh eine Nische. Weitere Bereiche waren die Entsorgung von Papierwerken und Haushalten. Später kam die Aufbereitung und Verwertung von Reststoffen hinzu. Eher „als Hobby“ investierte man seit Beginn der 1980er-Jahre in Windkraftanlagen, später in Solaranlagen. Irgendwann wurde das Unternehmen zu groß und unübersichtlich, sodass man sich 2010 entschloss, es aufzuteilen. Andy Bohn leitet heute Bohn Holz und Logistik, sein Bruder Ralf die Umweltdienste Bohn, die europaweit

aktiv sind, und Vater Ernst hat den Betrieb Bohn Naturenergie unter sich.

Mit der Holzspedition hat Andy Bohn das aktuell schwierigste Metier zu beackern, denn auch die Verringerung der Holztransportkapazitäten in den letzten Jahren hat nicht zu höheren Frachtraten geführt. Doch Bohn ist sich auch bewusst, dass seine Kunden kaum in der Lage sind, mehr zu zahlen. So müssen denn Mehrkosten für durch neue Abgasnormen teurere LKW, für höhere Gehälter und vernünftige Arbeitsbedingungen irgendwie durch Optimierungen im Betrieb erwirtschaftet werden. Bei dem Laster setzt Bohn dabei auf Gewichtsoptimierung, wobei 100 kg für ihn schon ein Thema sind. Deshalb haben vier der 12 LKW keinen eigenen Kran. Dies bringt 5 t mehr Nutzlast, setzt aber ein entsprechendes Management bei der Beladung im Wald voraus. Dazu hat man sich im Betrieb wirtschaftlich optimierte Methoden erarbeitet. Gewichtsoptimierung heißt für



Firmeninhaber Andy Bohn (2. von links) mit seiner Frau, Sabine Bohn, daneben (v.l.) Marco Burkhardt (BdHC), Ursula Fenzl (WASP-Logistik), Steffen Rathke (Präsident DeSH) und Ingobert Keßler (Leiter Hessen-Forst Technik)

auf dem Markt nach dem aktuell günstigsten Modell hinsichtlich Kosten und Nutzen um. Fachwerkstätten aller infrastrukturellen Hersteller gibt es im Umkreis. Zudem hat das Unternehmen neben einem eigenen Waschplatz und eigener Tankstelle auch eine eigene Werkstatt mit festem Personal. Bei Bedarf werden die Laster auch schon einmal nachts repariert, damit sie tagsüber wieder Spaß machen!

Möglichkeiten, den Spediteuren ihre



Für die Vortragsveranstaltung und den Tag der offenen Tür, zu dem mehr als 1000 Besucher kamen, ließ Bohn extra eine mobile Holzhütte errichten

Bohn auch, auf schwere Allradtechnik zu verzichten. Das geht jedoch in begrenzen Umfeld, in dem er sich bewegt, nur mit entsprechenden Könnern am Lenkrad.

Auch das fast ausschließliche Setzen auf leichtere 6-Zylinder-Technik ist vor dem Hintergrund maximaler Zuladung zu sehen. 8-Zylinder-Modelle wären für Bohn nur von Interesse, wenn dem Mehrgewicht eine entsprechende Spritersparnis gegenübersteht. Gegenwärtig hat man einen 8-Zylinder im Betrieb – zu Testzwecken.

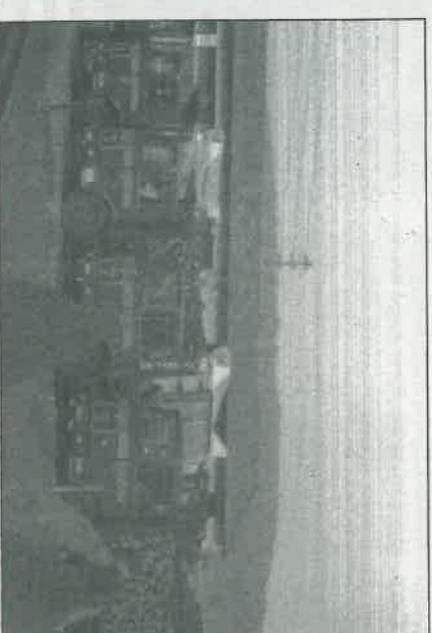
Auf einen Fahrzeughersteller ist das Unternehmen nicht festgelegt. Wird ein LKW reparaturanfällig, schaut man sich

ben dem im Brauchenvergleich höheren Lohn gehören dazu gut ausgestattete LKW und eine Routenplanung, die die auswärtig verbrachten Nächte minimiert. Zudem können die Fahrer auf Firmenkosten telefonieren. Bohn erklärt dazu, es sei eines seiner wichtigsten Ziels, „dass das Holztransportgewerbe sowohl den Spediteur als auch den Fans noch nachts repariert, damit sie tagsüber wieder Spaß machen!“

Möglicherweise, den Spediteuren ihre beschworenen, aber selten geblieben Holzclusters und hofft auf Einsicht bei den Marktpartnern und auf gemeinsame Lösungen. So unterstützt er den Vorstoß der Sägeindustrie, die Fahrzeuggewichte europaweit zu harmonisieren. Mit 44 t statt 40 t sei zwar wirtschaftlich für die Spediteure nicht sehr viel gewonnen, aber dies würde sich dem realen Transportgeschehen etwas annähern und damit den Verfolgungsdruck etwas lindern. Dabei seien die Fahrzeuge längst für solche Lasten ausgelegt, wie man immer dann steht, wenn bei Katastrophen temporär höhere Gesamtgewichte erlaubt werden.

Und auch Ansätzen von Hessen-Forst in Richtung Zertifizierung von Holztransportunternehmen steht er aufgeschlossen gegenüber, denn vieles von dem, was damit gefordert werde, erfülle sein Unternehmen längst, könnte es aber nicht in höhere Preise umsetzen, weil der Kunde es nicht honoriere.

Das Werben um Mitstreiter aus anderen Bereichen der Holzbranche wird auch an der Rednerliste zur Festveranstaltung zur 160-Jahrfeier am 26. Juli deutlich. Da fanden sich neben Marco Burkhardt (Bundesverband des Holztransportgewerbes) auch Ingobert Keßler (Hessen-Forst), Steffen Rathke, Vorstand des Sigwerkerverbandes DeSH, und Ursula Fenzl (WASP-Logistik). Die Festveranstaltung am Firmensitz in Schwalmtal brachte Vertreter der gesamten Holzketten zusammen. Und auch mit der Lokalität setzte Bohn ein Zeichen. Statt eines Festzeltes ließ er von Holzbau Hartmann aus Lauterbach ein mobiles Holzhaus in Form einer Berghütte errichten.



... wobei schon früh Kurzholz dominierte



Das Unternehmen wuchs mit dem Transport von Holz, ...



Heute fahren zwölf Zugmaschinen für das Unternehmen. Vorlieben für einen bestimmten Hersteller leistet sich Bohn dabei nicht