

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 Schwalmatal bei Alsfeld, mit dem Transport von Gütern – schon 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 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 Schwalmatal, ist sich sicher, dass die Holzbranche erkennt, dass sie auf ein leistungsfähiges Transportgewerbe angewiesen ist.

D ass 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 Stellenschrauben der Branche – Lenkzeiten und Zuladung – im legalen Bereich. Zudem bezahlt man dem Personal überdurchschnittlich und die Flotte hat ein 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 das Holz direkt aus dem Wald auf den Zug geladen wird, ohne es vorher am Verladebahnhof zwischenzulagern. Trotz dem schaffe 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 Koordination der Fahrzeugen sowie die Qualität der Dienstleistungen gilt das Unternehmen als besonders flexibel und leistungsfähig. Leider würden einige potenzielle Kunden dies als Sicherheit für mögliche Problemfälle ansehen und im Normalfall auf preiswertere 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 Beliefen 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 Bereich 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 den Lasten 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



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

Bohn auch, auf schwere Allradtechnik zu verzichten. Das geht jedoch im bergigen 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 gegenüberstünde. Gegenwärtig hat man einen 8-Zylinder im Betrieb – zu Testzwecken.

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

auf dem Markt nach dem aktuell günstigsten Modell hinsichtlich Kosten und Nutzen um. Fachwerkstätten aller Infrage kommenden 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



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

ben dem im Branchenvergleich 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 Ziele, „dass das Holztransportgewerbe sowohl den Spediteur als auch den Fahrer wieder Spaß macht“.

Möglichkeiten, den Spediteuren ihre



Die Gäste der Vortragsveranstaltung fühlten sich darin sichtbar wohl. Bohn nutzt die Veranstaltung, um Vertreter der gesamten Holzketten zusammenzubringen

Viel Spielraum, weiter zu optimieren sieht Bohn nicht, der durch die Vor- und Nachkalkulation aller Aufträge hohe Transparenz über seine Kostenstruktur hat. Zumindest dann nicht, wenn er die Arbeitsbedingungen des Personals nicht verschlechtern will. Würde er an dieser Stelle drehen, wäre er sicher schlecht beraten. Offenbar gehört der Holzkutischer heute zu den unattraktivsten Berufen. Personal sei sehr schwer zu finden. So bildet Bohn seit diesem Jahr selber Berufskraftfahrer aus, doch auch die Nachfrage nach den Lehrstellen ist überschaubar. So investiert man, um das gut geschulte und mit durchschnittlich 36 Jahren junge Personal zu halten. Neben

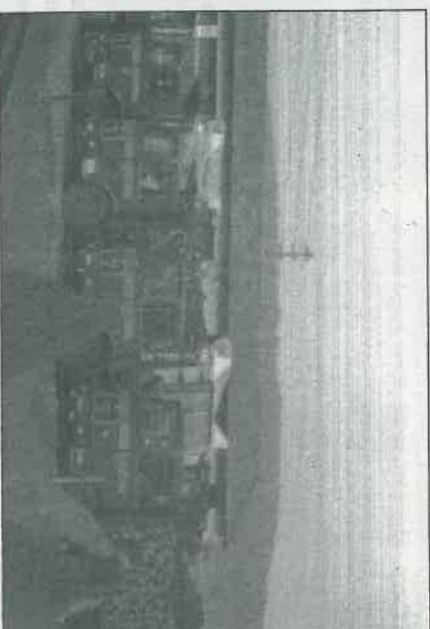
Arbeit zu erleichtern, gibt es laut Bohn vor allem im Bereich des Datenlusses, bei der Kommunikation der Ladepunkte und bei deren Anlage. Natürlich habe er Verständnis für die auch nicht auf Rollen gebetteten Holzrucker, die möglichst kurze Wege wählen – aber etwas mehr Rücksicht auf die Möglichkeiten eines Holzlasters wäre manchmal schon hilfreich.

Kapazitätsabbau nicht beendet

Bohn warnt davor, dass der Abbau im Holzspeditorsbereich auch in Zukunft weitergehen wird. Viele seiner Kollegen, die als Ein-Mann-Unternehmen



Das Unternehmen wuchs mit dem Transport von Holz...



... wobei schon früh Kurzholz dominierte



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