Zu Gast bei UPM

Am 6. Oktober hatte das Papierwerk UPM Augsburg Holzspeditionen, Lkw-Hersteller und Holztransportaufbauer zu Gast. Mit der Veranstaltung im ADAC-Fahrsicherheitszentrum stellte das Unternehmen nicht nur seine Wertschätzung für die Holzlieferanten unter Beweis, es pflegte zudem seine vielfältigen Kontakte in der Branche.

er Augsburger Papierhersteller UPM lädt schon seit langer Zeit einmal jährlich seine Rundholzspediteure ein. Genauer gesagt: Die Einkaufsorganisation UPM CEWS (Continental European Wood Sourcing) lädt ein. Im Wesentlichen ging es bei diesen Treffen um Angelegenheiten des eigenen Unternehmens, um die Zusammenarbeit oder um Themen wie die Arbeitssicherheit im Werk. Vor vier Jahren änderte UPM das Konzept und baute das kollegiale Treffen zu einer Art Fortbildungsveranstaltung aus.

Dieses Jahr setzte UPM dem Speditionstag noch ein I-Tüfelchen auf und lud für den 6. Oktober nicht nur die Geschäftsführer seiner Vertragsspeditionen ein, sondern erstmals auch deren Fahrer. Das gleiche gilt für die Papier- und Zellstoff-Speditionen sowie die Mitglieder der Bundesvereinigung für das Holztransport-Gewerbe (BdHG) - also in der Mehrheit Firmen, die UPM gar nicht beliefern. Eine Firma reiste sogar aus dem Emsland an. Um seinen über 600 Gästen etwas bieten zu können, mietete UPM das ADAC-Fahrsicherheitszentrum in Augsburg. Auf dessen Teststrecke standen Lkw von MAN, DAF, Volvo und Mercedes für Testfahrten bereit. Die Gäste konnten den Vorderradantrieb Hydro Drive von MAN mit der Anfahrhilfe X-Track von Volvo direkt vergleichen. Sie konnten ein Mercedes-Fahrzeug mit dem neuen Abbiegeassistenten ausprobieren – oder einmal erleben, was passiert, wenn der Notbremsassistent auslöst.

Um die Teststrecke gesellten sich deutlich mehr Firmenstände als bisher. Neben den genannten Lkw-Herstellern waren nicht nur die Kranproduzenten Hiab und Epsilon präsent, sondern auch Holztransportaufbauer wie Doll, Kaffl und Riedler, Logistikspezialisten wie Logiball und Trimble, selbst Firmen wie ExTe oder der Sitzhersteller KAB waren vertreten.

Vor allem aber hatte UPM erneut ein umfangreiches Vortragsprogramm zusammengestellt, das die Gäste trotz des Sonnenscheins und all der Attraktionen im Außengelände gut angenommen haben.

Vergütungsmodelle

Die Unternehmensberaterin Astrid Weihmann berichtete über Vergütungsmodelle, mit denen die Spediteure auch in einer Zeit akuten Fahrermangels attraktiv bleiben können. Die Basis ist in dieser Hinsicht natürlich ein guter Lohn, den der Arbeitgeber von Zeit zu Zeit mit einer Lohnerhöhung aufstocken kann. Man sollte allerdings bedenken: Von einer Lohnerhöhung bleibt dem Arbeitnehmer netto nur die Hälfte, und der Arbeitgeber muss zusätzlich noch die Lohnnebenkosten schultern. Weihmann zeigte den Zuhörern daher andere Möglichkeiten auf. Ein Arbeitgeber könnte seinen Fahrern zum Beispiel auch alternative Modelle anbieten: Zuschüsse für den Kindergarten, Internetzulagen, Erholungsbeihilfen, PrePaid-Karten und anderes mehr. Die Referentin berichtete in diesem Zusammenhang von einem Metzger, der



in seinen Stellenanzeigen ein hochwertiges Smartphone inklusive Flatrate in Aussicht stellt, wenn die Bewerber bei ihm einen Arbeitsvertrag unterschreiben. Man könne als Arbeitgeber mit solchen Maßnahmen ein gewisses Alleinstellungsmerkmal schaffen, seine Mitarbeiter motivieren und an sich binden. Die rechtlichen Grundlagen



dafür regelt das Einkommenssteuergesetz. Welche Bausteine in Frage kommen, sollte jeder Betrieb mit seinem Finanzamt klären.

Zukunft der Branche

Einen pointierten Vortrag zur Zukunft des Holztransports hielt Marco Burkhardt. Er schüttelte darin seine ganze 15-jährige Erfahrung als Geschäftsführer der Bundesvereinigung des Holztransport-Gewerbes (BdHG) und als Fachanwalt für Verkehrsrecht aus den Ärmel – und schärfte dabei das Bewusstsein der Spediteure für die wesentlichen Themen. Eines davon ist die geringe Umsatzrendite in der Branche, die im

Schnitt gerade mal 3 bis 5 % beträgt. Dazu kommen die Personal- und Dieselkosten, die heutzutage jeweils ein Drittel der Unternehmenskosten ausmachen. Besonders die Personalkosten werden wegen des Fahrermangels in Zukunft deutlich steigen, prophezeite Burkhardt. Er rechnet in den nächsten Jahren mit einem Plus von rund

HOLZTRANSPORT

10 %. Es gibt Unternehmen, die darauf reagieren, indem sie Fahrer aus Osteuropa anwerben, Sprachkurse organisieren und Unterkünfte bauen, nur um das Fahrerproblem zu lösen.

Das Nachwuchsproblem der Branche machen auch weitere Zahlen deutlich. Wie Burkhardt berichtet, sind zwei Drittel der Fuhrunternehmer heute über 50 Jahre alt, und der Anteil 30- bis 39-jähriger Unternehmer liegt unter 10%. Angesichts der unattraktiven Arbeitszeiten und der schwierigen Ertragslage ergreift selbst der potenzielle Nachwuchs aus der eigenen Familie heute oft einen anderen Beruf. Nicht anders sieht es beim Fahrpersonal aus, das zu 54 % über 45 Jahre alt ist. Das wäre vielleicht gar nicht so schlimm, wenn nicht auch die Wechselbereitschaft der Fahrer deutlich zugenommen hätte. Den Ausschlag dazu gibt meist der woanders lockende, höhere Verdienst.

Kernproblem Überladung

Bei alledem bleibt die Überladung das Kernproblem der Branche. Die Wiegetechnik, mit der man das verhindern könnte, gibt es zwar schon lange, "doch der finanzielle Anreiz ist einfach da", stellte Burkhardt fest. Die von Bundesland zu Bundesland unterschiedliche Kontrolldichte scheint das immer noch zu ermöglichen, besonders in den östlichen Bundesländern sind die Behörden offenbar nicht so darauf gepolt. Die Spediteure sollten aber daran denken, dass es im Zuge von Verfallsverfahren schon zu existenzbedrohenden Zahlbeträgen zwischen 30 000 und 400 000 € gekommen ist.

An diesem Problem würde auch eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichtes auf 44 t wohl wenig ändern. Die BdHG begleitet die erst kürzlich an das Bundesverkehrsministerium gestellte Forderung der Industrie zwar wohlwollend, Burk-

hardt selbst glaubt aber nicht an einen Erfolg. "Wir werden mit den auch bisher üblichen Ausnahmeregelungen klarkommen müssen", sagte er und sprach sich dafür aus, dass diese Regelungen in Zukunft bundeseinheitlich gefasst werden. Gut gelöst haben es aus seiner Sicht zum Beispiel die bayerischen Behörden. Die Arbeitsgemeinschaft Rohholzverbraucher (AGR)

hat zu diesem Anliegen bereits einen Arbeitskreis eingerichtet.

Zum Schluss forderte Burkhardt die Spediteure auf, bei den Verhand-

lungen mit den Auftraggebern selbstbewusster aufzutreten. Voraussetzung dafür sei natürlich eine "absolute Kenntnis der Kosten". Außerdem sollten sich die Holztransporteure auf ihre Kernkompetenzen konzentrieren. Muss der Fahrer tatsächlich das Auto waschen? Oder könnte das nicht vielleicht auch eine Arbeitskraft übernehmen, für die man Lohnzuschüsse beantragen kann? Und nicht zuletzt fordert er die Spediteure dazu auf, nur solche Arbeiten zu erledigen, die sie vertraglich vereinbart haben. Die Industrie habe längst erkannt, dass die Versorgung ihrer Werke an den Spediteuren hängt. "Warum sonst veranstaltet UPM diesen Tag heute?"

Verfallsverfahren

Um was es beim Verfallsverfahren im Zusammenhang mit der Überladung geht, das erklärte Michael Heck vom Landeskriminalamt Baden-Württemberg. Stellt die Polizei oder das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) bei Kontrollen fest, dass ein Holzzug überladen ist, dann wird bei diesem Verfahren der gesamte Fuhrlohn für die beanstandete Fuhre eingezogen bzw. abgeschöpft. Bei einer fahrlässigen Über-

ladung können zwar Abzüge gewährt werden, das greift jedoch nicht bei Berufskraftfahrern, denen i.d.R. ein Vorsatz unterstellt wird. Der Fahrer selbst erhält kein Bußgeld, weil das Ganze in erster Linie eine erzieherische Wirkung bei der Spedition entfalten soll.

"Aber, was ist mit dem Warenempfänger? Der hat doch ebenfalls einen Vorteil

von der Überladung", merkte ein Zuhörer an. Zum Beispiel durch geringere Abwicklungskosten oder weniger Lkw-Verkehr im Werk. Prin-

zipiell sei das Abschöpfungsverfahren auch beim Auftraggeber möglich, bestätigte an dieser Stelle Heck. Es sei allerdings schwierig dessen Verantwortung nachzuweisen. Ein Sägewerk gibt schließlich keine Order raus, dass es Lkw erst ab 50 t abfertigt."

Das Verfalls- oder Abschöpfungsverfahren ist rechtlich seit 1975 geregelt und seit 1981 Teil des Ordnungswidrigkeiten-Rechts. Angewendet wird es jedoch erst seit 1993, nachdem der Bundesgerichtshof das sogenannte Bruttoprinzip-Urteil erlassen hat. Zuständig ist die Polizei, die bei Verdacht auf Überladung das Fahrzeug wiegt und die Angelegenheit an die Bußgeldstelle übergibt, die wiederum nach einer Anhörung eine Einziehungs-Anordnung verhängt. Die Handhabung in der Praxis ist indes bundesweit nicht einheitlich. Besonders rigide agiert die Polizeidirektion Neumünster in Schleswig-Holstein, die einen "Ermittlungsdienst Vermögensabschöpfung" eingerichtet hat. Stellt sie fest, dass Lieferungen für bestimmte Abnehmer häufig überladen sind, durchsucht sie die betroffenen Werke und überprüft die Wiegeprotokolle, mit deren Hilfe sie wiederum weitere auffällige Speditionen zur Verantwortung zieht. Abgeschöpft werden dann auch die Fuhrlöhne bei Verstößen aus der Vergangenheit. So kommen die erwähnten horrenden Rückforderungen zustande. Ähnlich streng handhabt das Verfahren offensichtlich auch die Polizei in Nordrhein-Westfalen. In Baden-Württemberg geht sie dagegen vergleichsweise milde vor. Eingeleitet wird das Verfallsverfahren dort erst am 15 % Überladung.

Dennoch empfiehlt der Polizeihauptkomssar, die zulässigen Gewichtsvorgaben einzuhalten. Ja, das Gewicht des Holzes sei schlecht einzuschätzen, aber man dürfte auch mit 38 t Gesamtgewicht fahren und könne auch mal einen Stamm liegen lassen. Heck wies zudem auf die erhältlichen Wiegeeinrichtungen hin. Eine Kranwaage sei für rund 9000 € zu haben. **Oliver Gabriel**

"Die Überladung ist nach wie vor das Kernproblem der Holztransportbranche."

Holzeinkauf bei UPM

Der Gastgeber des alljährlichen Speditionstages ist die Holzeinkaufsorganisation von UPM, die UPM Continental Europe Wood Sourcing (CEWS). Sie versorgt die deutschen Papierwerke in Augsburg, Ettringen, Schongau und Plattling mit Schleifholz und Hackschnitzeln. Außerdem wird Sägerundholz an das Sägewerk Steyermühl in Österreich geliefert. In einem kleineren Umfang werden im Zuge der Selbstwerbung auch Nicht-UPM-Standorte angesteuert. Sie

haben zusammen einen jährlichen Bedarf von rund 3 Mio. m³. UPM kauft das Holz in allen Waldbesitzarten vor allem in Bayern, Baden-Württemberg, Hessen sowie in Nieder- und Oberösterreich und arbeitet für den Transport mit rund 200 Speditionen zusammen. Die Selbstwerbung spielt heute keine große Rolle mehr. Bis 2015 setzte UPM dafür auch eigene Forstmaschinen ein, arbeitet seit deren Verkauf aber mit Forstunternehmen zusammen.

Red.