

## Höhere Holzfuhrlöhne gefordert

Blicken wir zurück auf das Jahr 1968, als die Langholzverladung noch mit Seilwinden geschah. Damals war ein kompletter Lastzug mit Zwillingswinde und Selbstlenk-Anhänger für 75 000 DM zu haben. Heute kostet ein moderner Langholzzug mit Ladekran, hydraulischen Rungen, elektrischer Zusatzlenkung und der sonstigen zum Standard gewordenen, hilfreichen Technik schon 280 000 DM; dies bedeutet eine Teuerung von 370%. Vergleichen wir die Kraftstoffkosten von 0,44 DM zu 1,15 DM je Liter Diesel, so kommen wir auf eine Teuerung von 260%, und vergleichbar sieht es auch mit allen anderen Kosten aus, wie Lohn, Reparaturkosten, Öle, Reifen, Steuern, Gebühren usw.

Nur wenn wir uns die verrechenbaren Transportkosten ansehen, ergibt sich ein anderes Bild. Diese blieben weit hinter der allgemeinen Kostenentwicklung zurück. So konnten als Transportkosten im Vergleichszeitraum nur 30 bis 100% mehr erzielt werden. Das ist gebietsweise und nach Sortiment unterschiedlich. Die Fuhrunternehmer konnten nur überleben durch mehr Leistung. Die Mehrleistung wurde ermöglicht durch Fahrzeuge mit höherer Transportkapazität, durch hydraulische Ladekräne, welche die Be- und Entladezeiten verkürzten, durch höhere Motorleistung, wodurch die Fahrzeiten verringert wurden, und durch eine Reihe technischer Feinheiten, wodurch die Rüst- und Nebenzeiten verringert wurden. Außerdem gingen die meisten Unternehmer vom Zweimann- auf den Einmann-Betrieb über, was der Ladekran und die elektrische Zusatzlenkung ermöglichten. 80% der Langholzfahrzeuge werden vom Fuhrunternehmer selbst oder einem Familienangehörigen gefahren, was auch einen wesentlichen Bestandteil der Kostenminimierung ausmacht; denn die Unternehmer sind bereit, 60 Stunden in der Woche zu arbeiten, sind kaum krank und beanspruchen fast keinen Urlaub.

Seifeinigen Jahren sind nun sämtliche Rationalisierungsmöglichkeiten voll ausgeschöpft. Es wäre jetzt an der Zeit, die Fuhrlöhne anzuheben

und der Kostenentwicklung anzupassen. Die hohen Kosten nagen an der Substanz der Unternehmen; eine Folge davon sind abnehmende Investitionen.

Eine Erhöhung der Fuhrlöhne um 2 DM/Fm wäre dringend erforderlich, und sie müßte eigentlich von der Holzindustrie zu verkraften sein; denn ist man bei einer Holzversteigerung zugegen, hat man den Eindruck, daß 20 DM/Fm überhaupt keine Rolle spielen.

Bei dieser Gelegenheit sollte noch auf die Überladung eingegangen werden. Nach dem Gesetz ist ein Gesamtgewicht von 38 t zulässig. Die Fahrzeuge haben meist eine technische Tragkraft von 46 t und werden etwa bis 50 t beladen. In Einzelfällen wurden bei Polizeikontrollen bis 70 t Lastzuggewicht festgestellt. Die Fuhrunternehmer gehen ein hohes Risiko ein, um bei den niedrigen Fuhrpreisen noch existieren zu können. Ein Grund der Überladung liegt jedoch auch daran, daß die Abrechnung nach Fm-Ladevolumen und nicht nach t-Ladungsgewicht erfolgt. Zur Umrechnung von Fm auf t werden häufig spezifische Gewichte angesetzt, die für trockenes Holz und nicht für frisch geschlagenes Holz zutreffen. Außerdem wird bei Holz mit Rinde der Rindenanteil nicht berücksichtigt, der bis zu 20% des Holzgewichtes betragen kann. Hier liegen Probleme, um die sich der Fuhrunternehmerverband einmal generell annehmen sollte.

Ein weiteres Problem liegt bei den Überlängengenehmigungen und Fahrverboten zu bestimmten Tageszeiten. Die vom Gesetzgeber erlassenen Richtlinien gelten in gleicher Weise auch für Schwer- und Spezialtransporte und werden von einigen Ausführungsbehörden mit ungerechtfertigt großen Einschränkungen auf die Langholzfahrzeuge angewandt, so daß einige Langholzfahrer ihren Beruf am Tage überhaupt nicht mehr ausführen können und zu Nachtarbeitern geworden sind. Auch hier sollte sich der Verband um bundeseinheitliche Richtlinien bemühen.

Hans Huttner