



Trailer-Gemeinschaft

Die Holzspeditionen Kaspar Schedler Holztransporte und Burzler Holz fahren viel Rundholz für die Bayerischen Staatsforsten (BaySF). Beide setzen dafür überwiegend kranlose Sattelaufleger ein. Außerdem bilden die Unternehmen seit etwa einem Jahr eine Arbeitsgemeinschaft, mit der sie die Auslastung ihrer Fahrzeugflotte deutlich verbessert haben.

Oliver Gabriel

Die Holzspeditionen Schedler aus Kutzenhausen bei Augsburg und Burzler aus Rennertshofen-Ammerfeld bei Ingolstadt sind wie alle Holztransporteure einem hohen Kostendruck ausgesetzt; dazu kommen strenge Vorschriften bei Lenk- und Ruhezeiten und häufige Verkehrskontrollen. Das hat bei beiden Firmen zu ähnlichen Schlussfolgerungen bei der Fahrzeugwahl geführt.

Schedler Holztransporte

Das Unternehmen Kaspar Schedler, von Kaspar sen. 1950 gegründet, hat eine branchentypische Unternehmensgeschichte. Der Vater rückte zusammen mit seinen Brüdern Holz, zuerst mit Pferden, dann mit einem Lanz-Bulldog. Nach dem Krieg

kamen die ersten Holz-Lkw ohne Kran und in den 1960er Jahren hielten Langholzfahrzeuge mit Ladekränen Einzug. Die Söhne Kaspar jun., Klaus und Christoph übernahmen das Geschäft in den 1980er Jahren und setzten ab den 1990er Jahren neben Nachläufer-LkW zunehmend auch Kurzholzgliederzüge ein. Sie verfolgten aber schon damals interessiert nutzlastoptimierte Transportlösungen, wie sie in Bayern etwa die Firma Holz-Reiter Ende der 1990er mit der Direktverladung kranloser Sattelaufleger im Wald erprobte. Wie Kaspar Schedler erzählt, war ihm aber gleich klar, dass dies für ihn kein praktikabler Ansatz war. Die Trailer brauchten zuviel Platz und die damals verwendeten Straßen-Lkw waren für den Wald gar nicht geeignet. Außerdem überluden die Forwarderfahrer die Auflieger häufig. Weil auch Wechsel-

brücken- oder Hakenliftsysteme bei ihm nicht auf Begeisterung stießen, blieben die Brüder vorläufig bei der traditionellen Transporttechnik. Damit aber drohte ihnen das gleiche Schicksal wie vielen ihrer Kollegen, die bis heute ihre Fahrzeuge überladen, um dem Kostendruck standzuhalten - bis die Verkehrskontrollen zu hohen Bußgeldern führen und so manchen Fahrer um den Führerschein bringen. Um das zu vermeiden, schlugen sie 2006 einen neuen Weg ein und führten den Trailer-Wechselverkehr in ihrem Unternehmen ein - so wie vor und nach ihnen bundesweit auch manche andere Speditionen.

Dafür setzen sie heute zwölf einfach gehaltene Sattelaufleger ein, die ihr Stammlieferant Glogger Fahrzeugbau aus Augsburg auf Basis 9,30 m langer Containerchassis für den Holztransport umgerüstet hat.



Christoph Schedler belädt im Forstbetrieb Zusmarshausen der BaySF den Glogger-Sattelaufleger mit Rundholzabschnitten für Ilim Timber. Zugfahrzeug ist ein neuer MANTGS 4x2 mit HydroDrive

als der Allradantrieb und soll auch den Dieserverbrauch senken. Für den Dauerbetrieb im Wald haben die Schedlers den Öltank für HydroDrive auf 80 l vergrößern lassen und für eine bessere Kühlung nach außen an das Fahrzeug verlegt.

Für die Ladearbeit ausgerüstet sind die Lade-Lkw mit den Loglift-Kränen des Typs 140 S, die es mit Doppelteleskop auf 10,5 m Reichweite und 130 kNm Nettohubmoment bringt. Und damit sie ihre 20 bis 35 Fuhren pro Tag nicht überladen, ermitteln sie über die elektronisch geregelte Luftfederung ECAS fortwährend das Gesamtgewicht des Fahrzeuges - wie sie sagen auf $\pm 5\%$ genau.

Die vollen Trailer werden außerhalb des Waldes auf Parkplätzen und anderen leicht erreichbaren Umschlagplätzen abgestellt. Dort werden sie dann von Schedlers drei

Gelebte Partnerschaft (v.l.): Die Brüder Kaspar, Christoph und Klaus Schedler, BaySF-Logistikchef Martin Müller (Mitte), Stefan und Christian Burzler sowie Fahrer Alfons Kapfer



Diese Trailer beladen Kaspar, Klaus und Christoph im Wald mit geländegängigen Ladefahrzeugen der Marke MAN TGS. Diese Lkw haben zwar keinen Allradantrieb, sind dafür aber mit dem bei MAN erhältlichen, zuschaltbaren Vorderachsantrieb HydroDrive ausgestattet. Dabei treibt eine Hydraulikpumpe am Getriebeausgang die zwei Radnabenmotoren der Vorderachse an. Das System gewährleistet eine hohe Geländegängigkeit, ist knapp 400 kg leichter

Straßensattelzugmaschinen abgeholt und ins Werk gefahren.

Vorteile des Trailersystems

Das seit vielen Jahren bekannte Transportsystem bietet eine Reihe von Vorteilen. Straßenzug und Trailer sind im Vergleich zum Kurzholzgliederzug nicht nur günstiger in der Anschaffung, sie bieten bei einem Gesamtleergewicht um die 12 t bei den Schedlers auch eine um 6 - 8 Fm

höhere Ladekapazität als ein Kurzholzfahrzeug mit 18-20 t Leergewicht. Die Verwendung von Straßensätteln erleichtert desweiteren die heute schwierige Suche nach geeigneten Fahrern. Während die ortskundigen und kranerprobten Schedlers sich auf die Ladearbeit im Wald konzentrieren, können auch nicht forsterfahrene Fernfahrer die Trailer mit den Straßenzügen in die Holzwerke transportieren. Und nicht zuletzt ermöglicht die Entkopplung von Fahrer und Trailer mehr Freiheiten bei der Arbeitszeitplanung - zu lange Fahrzeiten können vermieden oder Gutwetterzeiten besser für den Holztransport ausgenutzt werden.

Burzler Holz GmbH

Anders als die Schedlers ist der Inhaber der Firma Burzler Holz GmbH ein Quereinsteiger. Stefan Burzler gründete 1991 zunächst die Firma Burzler Palettenbau, die bis zu 200 000 Einwegpaletten jährlich produzierte. 1996 kam der Holztransport als zweites Standbein hinzu, ehe Stefan Burzler sich im Jahr 2000 nach dem Sturm Lothar ganz auf dieses Geschäft konzentrierte. Vor etwa einem Jahr stieg sein Sohn Christian in das Unternehmen ein.

Stefan Burzler setzte zunächst auf Kurzholzzüge von Huttner Fahrzeugbau, die er mit abnehmbaren Ladekränen bestückte, um die Nutzlast zu erhöhen (F&T 5/2007). Bis 2009 betrieb er fünf dieser Fahrzeuge, die ohne Kran nur 14- 15 t wogen, anstatt 18- 20 t wie ein Standardgliederzug. Er suchte jedoch nach noch leichteren Fahrzeugen und entschied sich aus den oben genannten Gründen ebenfalls für das Trailersystem. 2010 verkaufte er einen Kurzholzzug und schaffte sich dafür bei Huttner ein Ladefahrzeug MAN TGX mit einer angetriebenen Achse und zuschaltbarem HydroDrive an. Er verwendet als Ladekran einen Epsilon Q 170 Z mit 9,60 m Reichweite und 150 kNm Nettohubmoment. Das reicht aus, weil er mit Hilfe einer hydraulisch verschiebbaren Sattelkupplung den Auflieger soweit vorziehen kann, dass sich auch der hintere Holzstoß aufladen lässt.

Burzler beschränkte sich zunächst auf zwei Dreiachs-Kurzholz-Sattelaufleger vom Typ SART-39/3, den Huttner seit zehn Jahren anbietet, und dazu auf einen Straßensattel MAN TGX 4x2. Ende 2011 kamen vier weitere Auflieger dazu. Wie Christian Burzler erläutert, verwendet das Unternehmen zwei Bauweisen, um möglichst viele Holzsortimente fahren zu können. Eine Variante ist 9,5 m lang und ist mit vier Rungenschemeln für 4- 5 m langes Holz gedacht, das Gewicht beträgt 4,6 t. Die zweite Bauweise ist 10m lang und hat neun umsteckbare Schemel. Mit ihr kann Rundholz mit



2- 12 m Länge gefahren werden, sie wiegt aber dafür knapp 5,6 t. Dennoch beträgt der Gewinn an Nutzlast bei Straßensattel und Trailer im Vergleich zum zuvor verwendeten Kurzholzzug immerhin weitere rund 3 t.

Gemeinsam stärker

Bis hierhin machten Schedler und Burzler, was auch viele andere Speditionen tun: Leergewichte senken und Nutzlasten erhöhen. Seit knapp einem Jahr schöpfen sie in einer Arbeitsgemeinschaft aber auch weitere Rationalisierungspotenziale aus. Zusammengefunden haben die beiden Speditionen im vergangenen Jahr dabei in der Not, nach Schneebruchschäden im Spätwinter. Weil sie ihre Aufträge in dieser Zeit nicht mehr allein bewältigen konnten, halfen sie sich gegenseitig aus. Und weil das so gut klappte, intensivierten sie ihre Kooperation, die in groben Zügen wie folgt aussieht.

Beide Speditionen erhalten zum Beispiel über die regionalen Logistikdisponenten der BaySF wöchentlich Aufträge. Burzler Holz liegt nur 40 km entfernt von Binder Holz in Kösching, Schedler Holztransporte hat 60 km zu Ilim Timber nach Landsberg. Fährt Firma Burzler Holz in das 120- 130 km entfernte Werk von Ilim Timber, kann der Straßensattel im Rahmen der Kooperation beladene Trailer der Firma Schedler aus dieser Region zurück zu Binder Holz fahren. Und andersherum. Etwa 5 bis 20 Trailer tauschen die Unternehmen pro Woche auf diese Weise aus und sorgen so dafür, dass sie Leerfahrten vermeiden. Das ist für beide das A und O, wie sie sagen.



Fahrer Alfons Kapfer von der Spedition Burzler Holz hat einen leeren Sattelaufleger abgestellt und fährt mit dem Straßensattel MANTGX 4x2 nun einen vollen ab

Mittlerweile wurden einige feste Umschlagplätze verabredet, auf denen fast immer Trailer stehen.

Damit verbunden sind für die Unternehmer ein erhöhter planerischer Aufwand, häufige Telefonate und mehr Büroarbeit, weil die Dienstleistung des Partners auf Basis gemeinsam festgelegter, interner Verrechnungssätze natürlich abgerechnet werden muss. Es ist klar, dass zwei Unternehmen einander für eine solche Zusammenarbeit vertrauen müssen. Wer es - wie die Speditionen Schedler und Burzler - aber wagt, dem eröffnen sich Einsparmöglichkeiten, die in der Holztransportbranche bisher nur ansatzweise genutzt werden. Dabei ist das Modell noch deutlich ausbaubar, wie es im Güterverkehr zum Beispiel die europäisch aufgestellte Logistikvereinigung ELVIS AG (elvis-ag.com) mit über 4000 Lkw im Verbund und einem softwaregestützten Trailertausch vormacht. Das wissen auch Schedler und Burzler, die gerne mehr Partner in ihre Kooperation einbinden möchten und weitere Regionen in Bayern erschließen wollen. •