



Im Rheinhafen Bendorf werden Break-Bulk-Schiffe mit dem Umschlagbagger beladen. Fotos: Pfau (2) Pfau nutzt bis zu zwölf LKW, die täglich etwa 50 Fuhren aus dem Wald zum Hafengelände bringen.

Käferholz aus dem Westerwald auf Weltreise

Rundholzändler erschließen Holz WRT weit entfernte Absatzmärkte – Transporte per Bahn und Schiff in großem Umfang

rh. Die Holzvermarktungsgesellschaft Westerwald-Rhein-Tanus GmbH (Holz WRT) mit Sitz in Höhr-Grenzhausen (Westerwald) ist derzeit mit der in anderen Regionen ebenfalls vorherrschenden Lage konfrontiert, dass große Mengen Kalamitätsholz aufgrund von Dürre und Borkenkäfer verkauft werden müssen, während der Markt kaum noch aufnahmefähig und die Preise im Keller, die Aufarbeitungskosten aber hoch sind. Hier kommt ihr eine verkehrsgünstige Lage mit Zugang zu Verladebahnhöfen und Rheinhäfen zugute, was den Absatz über Rundholzändler auch über größere Entfernungen und in Übersee ermöglicht.

Aktuell spielt insbesondere der Export nach China eine bedeutende Rolle. Mächtige das Land in zurückliegenden Jahren vor allem als Absatzmarkt für Buchenstammholz von sich reden, sahen deutsche Waldbesitzer zuletzt vermehrt die Chance, angesichts des kalamitätsbedingten Überangebotes an Fichtenholz hier zusätzliche Abnehmer zu finden. 2018 wurden laut Außenhandelsstatistik des Bundesamtes für Statistik erstmals nennenswerte Mengen von 268 000 Fm Fichten-/Tannenrundholz nach China exportiert. In dem Jahr lag der gesamte Holzeinschlag in Deutschland laut amtlicher Holzeinschlagsstatistik mit 65 Mio. m³ kalamitätsbedingt 20,7 % über dem Vorjahreswert – mit einem Plus 36,5 % bei der Holzartengruppe Fichte. 2019 belief sich die Menge für nach China exportierte Fichte/Tanne auf knapp 2,3 Mio. Fm. Insgesamt wurden 2019 gut 2,8 Mio. Fm Rundholz aus Deutschland nach China geliefert – neben Fichte/Tanne und Buche auch 116 000 Fm Kiefer und andere Nadelhölzer sowie 71 000 Fm Eiche.

Dieses hohe Niveau setzte sich auch im aktuellen Jahr fort – bis Mai insgesamt 1,2 Mio. Fm. Ein Einbruch gegenüber dem Vormonat auf 95 000 Fm zeigte sich lediglich im März. Die Corona-Krise scheint also den Rundholzexport nach China offenbar kaum zu bremsen. Möglich machen das Rundholzändler,

die sich auf den Export nach China spezialisiert haben und über entsprechende Kontakte und auch das nötige logistische Know-how verfügen.

Per Bulk-Schiff nach China

So nimmt beispielsweise die Pfau GmbH in Kooperation mit namhaften Holz-Exporteuren größere Mengen der Holz WRT für den Export nach Fernost ab. Pfau nutzt dafür den Rheinhafen Bendorf, einen direkt an der Wasserstraße gelegenen Umschlagplatz in der Nähe von Koblenz. Das 1986 gegründete Unternehmen aus Mauden im Westerwald erbringt mit 25 Mitarbeitern Dienstleistungen in Holzzernte und -rückung mit firmeneigenen Maschinen und handelt mit Rundholz in Selbstwerbung und ab Waldstraße.

In Bendorf hat Pfau momentan bis zu zwölf Lkw im Einsatz, die täglich etwa 50 Fuhren aus dem Wald zum Hafengelände bringen, wo es mit einem Umschlagbagger abgeladen und zwischenlagert wird. Die Beladung der meist kranlosen Lkw im Wald erfolgt per Bagger oder Rückemaschine. Die Bendorfer Umschlag- und Speditions GmbH & Co. KG nimmt dann mit einem Umschlagbagger des Typs Sennebogen „870 E“ die Beladung der Schiffe vor. Dieser Umschlagbagger mit 150 t Eigengewicht kann bei einer Reichweite von 28 m noch 5 bis 6 Fm heben. An einem

Tag werden 1500 bis 1800 Fm verladen. Eingesetzt werden sowohl 130 m-Break-Bulk-Frachter mit bis zu 1800 t Ladekapazität, als auch Schubverbände mit bis zu 3500 t Kapazität – teilweise mit Rungen ausgestattet. Es können also jeweils ungefähr bis zu 2500 Fm bzw. 5000 Fm Fichten-Rundholz mit 11,80 m Bruttolänge verladen werden. Der Schiffsführer bestimmt die jeweilige Zuladung in Abhängigkeit vom Pegelstand und Tiefgang. Über den Rhein und später den Schelde-Rhein-Kanal transportieren die Schiffe das Holz nach Antwerpen in Belgien, wo es auf Seeschiffe umgeladen wird – ebenfalls Break-Bulk-Frachter. Hier ist eine Zuladung von etwa 36 000 bis 40 000 Fm möglich. Direkt auf dem Schiff wird das Holz in Antwerpen zum Schutz vor der Verschleppung von Schädlingen begast. Das ist möglich, weil die Schiffe über Lukendeckel verfügen, die die Bulk-Ladung abschließen. Insgesamt handelt es sich um eine effiziente Alternative zum Transport in Containern, betont Geschäftsführer Ulrich Pfau. Für das zweite Halbjahr sind daher weitere Schiffslieferungen geplant.

Transport auf Containerschiff

Größere Mengen Holz der Holz WRT werden auch auf der anderen Rheinseite im Hafen Andernach umgeschlagen. Hier ist seit Januar die estnische Westwood Group OÜ, Tallinn, zugange. Das 2012 gegründete Unternehmen betreibt ein Laubholzsägewerk in Kuremaa, Estland, und ist in der Holzzernte sowie dem Rundholzhandel aktiv. In Andernach entlädt das Unternehmen Fichten-Abschnitte zu 2,60 + 0,20 m, 3,70 + 0,20 m und 5,60 + 0,30 m auf dem Hafengelände und lädt sie dann in 40-Fuß-Container. Es lassen sich so je Container vier, drei oder zwei Bänke hintereinander laden. Zum Einsatz kommt dabei unter anderem ein Manitou-Teleskopklader, der mit einem auf die Gabelzinken aufgesetzten Gitter das Holz bündig in

den Container schiebt. Die vollen Container werden anschließend mit einem Lkw innerhalb des Hafengeländes umgesetzt und später per 45 t-Reach-Stacker des Hafenbetreibers auf ein Containerschiff verladen und nach Rotterdam (Niederlande) verschifft. Dort werden die Container begast, auf ein Seeschiff umgeladen und nach China transportiert. Bislang hat Westwood 70 000 Fm der Holz WRT gekauft und verschifft.

500 km per Bahn

Aber nicht nur in Übersee, auch im Inland bieten sich der Holz WRT Chancen, größere Mengen Käferholz auch in weiterer Entfernung abzusetzen. Dies wird bewerkstelligt durch die Pirchmoser Holz GmbH aus Bayrischzell in Oberbayern, welche den von Obel Internationale Logistik GmbH 2016 in Betrieb genommenen Verladebahnhof im hessischen Limburg an der Lahn für den Bahntransport nutzt. Mit eigenen Kurzholz-Lkw und mit lokalen Subunternehmern transportiert Pirchmoser Fichte in 5-m-Abschnitten aus dem Wald zum Bahnhof. Die Lkw-Fahrer beladen per Ladekran direkt den bereitstehenden Ganzzug, bestehend aus 23

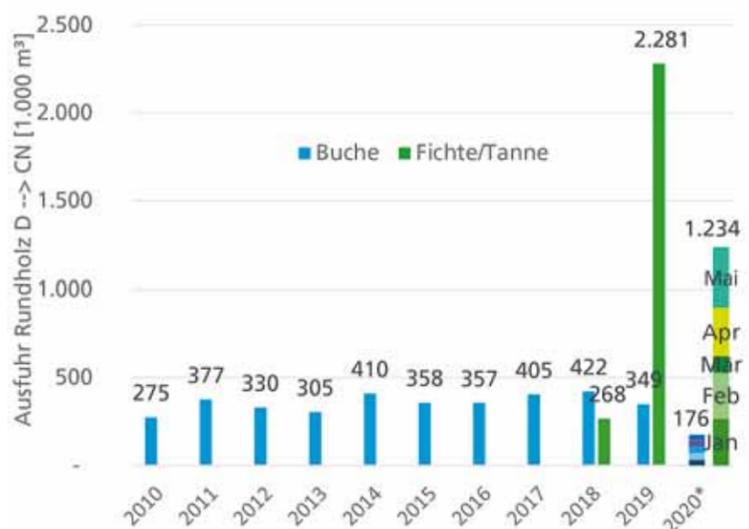
Rungenwagen der Gattung SNPS. Je Zug werden rund 1700 Fm zu Sägewerken in 400 bis 500 km Entfernung in Nord- oder Süddeutschland transportiert. Mehr als 50 Züge hat Pirchmoser hier in diesem Jahr schon beladen, davon kam rund die Hälfte (40 000 Fm) von der Holz WRT. Dabei handelt es auch mit Holz aus Staatswäldern der Region. Die Landesforsten Rheinland-Pfalz unterstützen den Bahntransport, wie Josef Pirchmoser, Geschäftsführer von Pirchmoser Holz, betont. So habe das Forstamt Neuhäusel extra einen Mitarbeiter zur Koordinierung abgestellt, um die vorbereitende Logistik zu organisieren. Dabei findet ein Abgleich der Polter mit dem Werksmaß statt, um einen genauen Stand der Abfuhr zu haben.

Der Transport per Bahn ist oft, aber nicht immer günstiger als mit dem Lkw. Für Pirchmoser zählt aber, dass er dank Bahntransport Kapazitätsprobleme beim Lkw-Transport umgehen kann und dass der Transport so umweltfreundlicher ist. Zudem sei auch für die Abnehmer eine bessere Planbarkeit gegeben, denn die Züge führen immer pünktlich und er sei bisher ohne Ausfälle

Fortsetzung auf Seite 584



Im Hafen Andernach entlädt Westwood Rundholz der Holz WRT, um es für den Schifftransport in Container umzuladen.



Exporte (Buche und Fichte/Tanne) nach China Quelle: Destatis 2020, Grafik: HZ



Mit einem auf die Gabelzinken aufgesetzten Gitter schiebt ein Teleskopklader das Holz bündig in den Container auf einem Lkw, der den Transport innerhalb des Hafengeländes übernimmt. Fotos: Hunkemöller (links), Stephan Kirchharz (rechts, oben)

Erstmals per Break-Bulk-Schiff nach China

Claus Rodenberg Waldkontor schickt 30 000 Fm Fichten-Rundholz von Nordsee-Hafen Nordenham nach Shanghai

Als nach eigenen Angaben erstes deutsches Unternehmen hat die Claus Rodenberg Waldkontor GmbH, Kastorf, im Juli rund 30 000 Fm Fichtenholz per Break-Bulk-Carrier von Deutschland nach China verschifft. Seit dem 10. Juni wurde das Rundholz per Lkw und Binnenschiff zum Nordsee-Hafen Nordenham geliefert. Die Beladung des Schiffs, der MS Glorious Kauri, erfolgte vom 16. bis zum 24. Juli.

Das Dienstleistungs-Unternehmen der Forst- und Holzwirtschaft mit Schwerpunkt Logistik hält für seine Kunden eigene Ressourcen von Pflanzung, Pflege, Ernte, Lkws, Schiffe und Hafentplätze vor und erwirtschaftet mit mehr als 200 Mitarbeitern einen Jahresumsatz von über 100 Mio. Euro. Der Schritt zum Break-Bulk-Schiff war für das Unternehmen ein vielversprechender Test und „ein echtes Pionierprojekt, das erfolgreich umgesetzt wurde“, so Peter Buchleitner, Leiter der Exportabteilung Fernost und seit Jahren verantwortlich für die jährlich steigende Containermenge nach Asien bei Claus Rodenberg Waldkontor. „Zum einen gibt es in Deutschland für eine derartige Ladung kaum die technische Hafent- und Ladeausstattung. Zum anderen ist die bei Holztransporten für China vorgeschriebene Pflanzenschutzbehandlung mit hohem Planungsaufwand verbunden.“

Diese Pflanzenschutzbehandlung wurde durch einen Servicepartner in Nordenham durchgeführt. Zunächst prüfte dieser die Gasdichtigkeit des leeren Schiffes bei verschlossenen Luken-deckeln. Anschließend wurden die Deckel wieder geöffnet und das Schiff mit dem Holz beladen. Bei dann wieder verschlossenen Lukendeckeln erfolgte die Begasung des Inhalts mit Sulfurylfluorid. Die örtliche Landwirtschaftskammer stellte dann die für den Export notwendigen Begleitdokumente aus. Rund 3 000 Fm wurden als Decksladung oberhalb der Lukendeckel verzurrt, weshalb das Schiff mit zusätzlichen Rungen ausgestattet wurde. Für dieses Holz wurde eine Sonderlösung der phytosanitären Behandlung gefunden mit einer Begasung im Voraus.

Nun befindet sich das Schiff auf dem Weg nach Shanghai, dorthin braucht es rund 25 Tage. In China verarbeiten Sä-



Die MS Glorious Kauri im Hafen Nordenham Fotos: Claus Rodenberg Waldkontor



3 000 Fm werden als Decksladung transportiert – daher die Rungen.



Mit dem Binnenschiff nach Nordenham



Die Rhenus-Gruppe verfügt auf eigener Kaianlage über Lagerflächen und Technik, um große Holzmenzen zügig zu bewältigen.



gewerke die Fichte zu Bau- und Konstruktionsholz für den lokalen Markt. Die Kunden schätzen das europäische Holz aufgrund der Ausformung und guten Bearbeitung, so der Rundholzhändler. Nicht zuletzt ist der Preis durch das hohe Holzaufkommen in Europa attraktiv und wettbewerbsfähig – insbesondere mit Importen aus Neuseeland, Russland und Kanada. Die Fichte wird für die asiatischen Kunden ab 20 cm Zopfdurchmesser bereitgestellt – überwiegend 11,80m lang. Zur besseren Stauung im Schiff wird ein kleinerer Teil als 5,90m-Länge verladen. Das

Holz stammt aus Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Hessen.

Das erheblich gestiegene Aufkommen an Kalamitätsholz könne mit dieser Form der Verschiffung in großen Mengen verlässlich aus dem Wald transportiert werden. Das geschädigte Holz soll dadurch kontinuierlich abfließen und der Einsatz von Insektiziden im Wald verringert oder sogar ganz vermieden werden. Nachdem Claus Rodenberg Waldkontor aktuell monatlich 1200 Container auf die Reise schickt, erfolgt nun eine deutliche Steigerung der Transportkapazität durch das Char-

tern der MS Glorious Kauri. Ein weiterer Vorteil des Break-Bulk-Transports ist, dass eine Vielzahl von Kunden in China erreicht werden kann, welche abseits der üblichen Häfen für den Container-Umschlag produzieren. Zum Abladen ist lediglich eine Kaimauer mit ausreichend Tiefgang erforderlich.

Den Verladehafen der Rhenus-Gruppe in Nordenham wählte Claus Rodenberg Waldkontor, da dieser Terminal durch Lkw, Binnenschiffe über die Weser und dank 5 000 m Gleisanlagen mit Ganzzügen gut zu erreichen ist. Außerdem verfügt die Rhenus-Gruppe auf ei-

gener Kaianlage mit 1 090 m Länge über Lagerflächen von 132 000 m² und Ladetechnik, mit der die große Menge Holz innerhalb weniger Tage bewältigt werden kann.

„Wir versprechen uns viel von diesem Testlauf“, sagte Jan Bergeest, Einkaufsleiter West bei Claus Rodenberg Waldkontor, „unser Ziel ist die regelmäßige Verschiffung von Kalamitätsholz nach Fernost.“ Die nächste Verschiffung ist für Mitte September mit anderem Zielhafen geplant, weitere zwei bis drei Schiffe sollen in diesem Jahr dann noch folgen.

Käferholz aus dem Westerwald auf Weltreise

Fortsetzung von Seite 583

le oder Verspätungen durch die Corona-Zeit gekommen, wie Pirchmoser berichtet.

„Lager auf Schienen“

Ein weiterer Vorteil des Bahntransports ist laut Pirchmoser, dass die Züge auch nachts und am Wochenende fahren. So stellen sie für Sägewerke ein „Lager auf Schienen“ dar, das zum Wochenende hin Lücken schließen könne, die nichtfahrende Lkw hinterlassen. Josef Pirchmoser verkauft gemeinsam mit

seinem Bruder Reinhard über alle Sortimente hinweg 400 000 bis 500 000 Fm Holz im Jahr – an die heimische Industrie, aber auch rund 30 % im Fernabsatz. Während er innerhalb Europas im direkten Kontakt zu den Industriekunden steht, übernehmen dies beispielsweise in China Agenten für ihn. Er nutzt außer dem Bahnhof in Limburg auch einen Verladebahnhof im Harz für den Holztransport. Daneben setzt er auch auf den Transport per Schiff, und er hat selbst vier Kurzholz-Lkw und zwei Langholz-Lkw im Einsatz. Das 1986 ge-

gründete Unternehmen mit 30 Mitarbeitern deckt außerdem ein breites Spektrum forstlicher Dienstleistungen ab und kauft Holz auch auf dem Stock. Pirchmoser verfügt über einen vielfältigen Fuhrpark an Forstmaschinen, darunter Harvester und Forwarder, diverse Schlepper bis hin zum Seilkran.

Froh über jeden Absatzkanal

Bei einem Jahreshiebsatz laut Forsteinrichtung von insgesamt eigentlich nur 280 000 Fm hat die Holz WRT aufgrund von Stürmen, Dürre und Borkenkäfer seit 2019 rund 1,2 Mio. Fm vermarktet. Im laufenden Jahr waren es bereits 700 000 Fm, 20 000 Fm liegen an der Waldstraße und warten auf den Abtransport. In den Kommunalwäldern der Gesellschafter – insgesamt 62 000 ha – stehen, so schätzt Geschäftsführer Martin Gräf, noch rund 500 000 Fm abgestorbener Fichten. Er rechnet damit, dass davon wohl noch etwa die Hälfte geerntet und verkauft werden könnte. Daher ist er froh über jeden Absatzkanal der sich bietet, so lange die Rundholzpreise nach Abzug aller Kosten den Waldeigentümern noch einen Deckungsbeitrag bieten. Bei vollmechanisierter Holzernte stünden Kosten von rund 20 Euro je Fm, statt sonst üblicher rund 12 Euro, einem Durchschnittspreis von rund 26 Euro für Fichte gegenüber – Leitsortiment 2b+ 30 bis 35 Euro, Abschnitte 24 Euro gegenüber. Für Palettenholz liegt der Preis bei 10 bis 15 Euro, für Spanholz bei 1 bis 5 Euro – ein Absatz findet hier nicht statt. Selbstwertungspreise liegen zwischen 1 und 5 Euro.



Mehr als 50 Ganzzüge mit je 1700 Fm hat Pirchmoser in diesem Jahr in Limburg an der Lahn bislang beladen. Fotos: Hunkemöller (2)



Die Lkw-Fahrer beladen per Ladekran direkt den bereitstehenden Ganzzug, bestehend aus 23 Rungenwagen der Gattung SNPS.

HINTERGRUND

Kommunaler Holzverkauf

Seit 1. Juli 2019 müssen waldbesitzende Kommunen in Rheinland-Pfalz das Holz aus ihrem Wald eigenständig vermarkten. Zu diesem Zweck wurden fünf kommunale Holzverkaufsorganisationen mit gebietsweiser Zuständigkeit gegründet.

Als erste von ihnen hatte die Holzvermarktungsgesellschaft Westwald-Rhein-Taunus GmbH (Holz WRT) mit Sitz in Höhr-Grenzhausen (Westerwald) im Januar 2019 mit Forstassessor Martin Gräf als Geschäftsführer, Prokurist und Kundenbetreuer Jörn Michael Volk und vier Sachbearbeitern die Arbeit auf-

genommen (vgl. „Holz-Zentralblatt“ Nr. 23 vom 7. Juni 2019, Seite 488). Diese soll das Holz von 351 Betrieben aus 23 Verbandsgemeinden und drei Städten (diese sind Gesellschafter der GmbH), die mit 62 500 ha in 64 Forstrevieren von sieben Forstämtern betreut werden, vermarkten.

Die Jahreshiebsätze der Betriebe summieren sich laut Forsteinrichtung auf 280 000 Fm. Hinzu kommt Holz aus Privatwaldbetrieben und Kommunen angrenzender Bundesländer, die entgeltlich auf die Leistungen der Holz WRT zurückgreifen können.