

Nutzfahrzeuge, Transport & Logistik

NEUE

Vorarlberger Tageszeitung

Eine Marke von russia media

20. Oktober 2017



Know-how

Wie die Ware zum
Kunden kommt

Platooning

Erste Versuche auf
öffentlichen Straßen

Belastbar

Begleiter für Straße
und Baustelle

Spezialist macht Schweres leicht

Wenn es der Auftraggeber wünscht, so transportiert das Team von Hämmerle Spezialtransporte auch 760 fertigebaute Studentenzimmer von der grünen Mark nach Hamburg.

Für besondere Aufgaben werden Profis wie das Harder Unternehmen Hämmerle Spezialtransporte benötigt. Denn bei der Durchführung von Spezialtransporten geht es nicht ausschließlich um Größe und Gewicht eines Lade-



Wenn das zu transportierende Teil zu schwer und zu groß ist, kann es durchaus sein, dass es in mehrere Tranchen aufgeteilt wird.



Reinhard Hämmerle
Geschäftsführer
Hämmerle
Spezialtransporte

Wir haben heuer bereits 760 fertigebaute Zimmer für ein Studentenheim von der Steiermark nach Hamburg befördert.

gutes. Vielmehr geht es darum, eine Strecke aus unterschiedlichsten Straßen und Wegen zu bewältigen und die Fracht sicher zum Ziel zu schaffen. Jeder Transport beginnt mit einer detaillierten Planung, wobei nicht alle Herausforderungen stets vorhersehbar sind: Manchmal sind es „nur“ schwierige Kurvenradien und Schräglagen der Fahrzeuge und Ladegüter mit aufermittigten Schwerpunkten z. B. in engen Serpentin, welche die größten Schwierigkeiten darstellen können. Dabei kann ein Maschinenteil

ganz normale Dimensionen und Gewichte haben. Geschäftsführer Reinhard Hämmerle: „Oft sind zusätzliche Lenkmöglichkeiten an Spezialaufliegern und Tieflader gefordert, um ein fast normales Maschinenteil auf einen Berg oder in eine Fabrik zu fahren. In erster Linie geht es aber darum, wie geschickt die agierenden Fahrzeuglenker und Spezialisten in Sachen Sonder- und Schwertransport sind.“

Millimeterarbeit erforderlich
Wenn es darum geht, mit einem 30 bis 35 Meter langen

Kranteil in einem Tunnel mit bestehenden Kurven rückwärts zu fahren, bedarf es eines versierten Fahrers sowie eines guten Leistungsteams, da oftmals eine elektrohydraulische Nachlenkung der zu ziehenden Transportgeräte erforderlich ist. Schließlich will der Kunde sein Produkt ohne jegliche Beschädigung erhalten, um es in der Kaverne oder in der Maschinenhalle zu montieren. Gute Vorbereitung hat einen erheblichen Anteil am Gelingen von Spezialtransporten. Ungefähr sechzig Prozent der Dienstleistung wird

von den Hämmerle-Arbeitsvorbereitern und -genehmigungsbeschaffern im Vorhinein erbracht. Gut geplante und vorbereitete Spezialtransporte gewährleisten dem Kraftfahrer eine wesentliche Arbeitsvereinfachung – er muss „nur noch“ nach Plan agieren und fahren.

Studentenzimmer – just in time
Manchmal stellen die Liefermenge und Lieferabfolge eines Projektes eine besondere Herausforderung dar. Reinhard Hämmerle: „Heuer be-

förderten wir bereits 760 fertig eingebaute Zimmer für ein Studentenheim von der Steiermark nach Hamburg. Alle Zimmerboxen mussten „just in time“ und genau nach Montagereihenfolge an der Baustelle angeliefert werden. Wir lieferten sämtliche Transporte, allesamt mit Sonderabmessungen bis 4 Meter Breite, und übergaben diese punktgenau an der Baustelle. Derzeit führen wir wieder ca. 140 Holzboxen zu einem Kur- und Heizzentrum in Graz. Dabei sind die baulichen Voraussetzungen in Bezug auf Zufahrt und Beschaffenheit der Wege erschwerende Faktoren.“

Eine Druckmaschine mit 100 Tonnen Gesamtgewicht, zerlegt in zehn Stück à ca. Zehntonnenstücke werden mit Spezialausrüstung und mit Mannkraft zum Montageplatz geführt. Dies ist alles lösbar, wenn die erforderliche Planung gut gemacht ist und die notwendigen Spezialgeräte zur Verfügung stehen. Aber all dies ist nur mit bestem Personal, mit guten, strebsamen, geschickten und fleißigen Leuten, die Interesse und Freude an dieser Spezialtransportaufgabe haben, leistbar. Das Team – die Mannkraft – und somit die Leistung jedes Einzelnen ist die Eintrittskarte für den nächsten Job. Reinhard Hämmerle ist froh, qualifizierte und motivierte Personen im Unternehmen zu haben.



Spezialtransporte erfordern eine gute Planung.



Exaktes Arbeiten im Tunnel – vor allem im Rückwärtsgang.

Leistungsfähiges Team
Ob lange und breite Teile aus Stahl, ob schwere und hohe Teile aus Beton oder natürlich Holzkonstruktionen in verschiedenen Dimensionen, es gibt täglich Herausforderungen für die Mitarbeiter der Firma Hämmerle Spezialtransporte in Hard. Aber gerade die schwierigen Dienstleistungen ergeben letztendlich das „Salz in der Suppe“ und sind die erfüllendsten Aufgaben. Wenn mit einem Fahrzeug nichts mehr geht, müssen händische und hydraulische Transportlösungen gesucht und gefunden werden.

Daten & Fakten

Hämmerle Spezialtransporte:
Auszeichnung: Bronze beim „Österreichischen Transportpreis 2017“
Fuhrpark: 19 Fahrzeuge
Transportleistung: 1,7 Mill. Kilometer/Jahr
Exportanteil: 70 %
Mitarbeiter: 30 Personen
Umsatz: 5 Mill. Euro

Innovativer Transport- und Logistikdienstleister

Auf Wachstumskurs in den weltweiten Märkten: DB Schenker verfügt über eine große Leistungsexpertise als integrierter Logistikdienstleister. Expertenteams verknüpfen die Module des Dienstleistungsangebotes zu komplexen Wertschöpfungsketten.

DB Schenker unterstützt die Industrie und den Handel beim globalen Gütertransport: im Landverkehr, bei der weltweiten Luft- und Seefracht sowie in der Kontraktlogistik und im Supply-Chain-Management. DB Schenker Voralberg beschäftigt 77 Mitarbeiter und verfügt über eine Betriebsfläche von 31.576 Quadratmetern, einen Speditionsterminal von 2552 Quadratmetern und ein 6588 Quadratmeter großes Außenlager. Pro Woche initiiert die Geschäftsstelle in Röthis rund 104 Importlinien sowie 72 Exportli-

nien nach Europa. Das Besondere ist, dass diese Niederlassung an das globale Netzwerk mit insgesamt mehr als 2000 Standorten in über 120 Ländern angebunden und aktiv in das dichteste Landesverkehrsnetz Europas integriert ist.

Besondere Lage
Die Geschäftsstelle Voralberg ist für DB Schenker aufgrund ihrer Lage von besonderer Bedeutung. Sie liegt im Vierländerdeck und fungiert mithilfe getakteter Systemverkehre als Drehscheibe zwischen Österreich, der Schweiz, Deutschland und Liechtenstein. Durch diese Hubfunktion ist es möglich, attraktive Transportlösungen von Liechtenstein oder der Schweiz aus in die EU und umgekehrt anzubieten. Die generell schwierige Anbindung des Standortes erfordert genaue Planung, Bündelung und Optimierung aller



DB Schenker verbindet die wesentlichen Wirtschaftsregionen in über 40 europäischen Ländern.

Lösungen. Die Lage bedingt einen sehr genauen und noch effizienteren Umgang mit den gegebenen Ressourcen sowie Flexibilität und Anpassungsfähigkeit. „Nicht alles, was für andere Standorte gilt, gilt auch für unseren. Beispielsweise ist im Zuge der EU-Erweiterung und der Glo-

balisierung allgemein der Bedarf an Zollexperten niedriger, während genau diese Expertise für das Vierländerdeck von essenzieller Bedeutung ist“, erklärt Thomas Radauer, Geschäftsleiter DB Schenker Voralberg. Die Geschäftsstelle in Voralberg trotz den erschwerten

Rahmenbedingungen des Standorts indem sie ihren Kunden günstige und vor allem attraktive Transportlösungen anbietet: vom Einzelpaket (über 1 Million Paketsendungen pro Jahr) über Luft- und Seefrachtlösungen bis hin zum Ganzzug (China-train).



Thomas Radauer
Geschäftsleiter
DB Schenker
Voralberg

Wir passen uns bestmöglich an die erschwerten Rahmenbedingungen an und entwickeln mit unseren Kunden innovative Komplettlösungen.

Neue IT-Plattformen
Die Strategie für 2020 legt die Basis für nachhaltigen Unternehmenserfolg von DB Schenker. Sie berücksichtigt sämtliche Nachhaltigkeitsdimensionen: wirtschaftlichen Erfolg, Verantwortung für Mitarbeiter und Gesellschaft sowie Umweltschutz. „Es ist ausschlaggebend Mitarbeiter an Bord zu haben, die sich genau mit dieser Strategie identifizieren. Am Ende des Tages ist aber ein Unternehmen nur so gut wie seine Mitarbeiter, und wir haben richtig gute“, erklärt Thomas Radauer. Damit der Marktführer weiterhin seinen Kunden innovative Transport- und Logistikdienstleistungen anbieten kann, wird die neue IT-Plattform „Drive4Schenker“ in Voralberg erstartet und die Beteiligung an der Plattform „uShip“ sorgt dafür, dass das Unternehmen innovativ bleibt.

Wenn der Roboter Briefe bringt

Fahren, folgen, stoppen: Mehr kann der neue Roboter der Post nicht. Doch sollte er seine Alltagstauglichkeit beweisen, könnte das ein Durchbruch werden.

Ein Blick auf die Beine von Cindy Rexrodt – dann weiß der Roboter, wo es lang geht. Er setzt sich in Bewegung und folgt der 35-jährigen Postzustellerin auf Schritt und Tritt. Erst als ein Passant zwischen Briefträgerin und Roboter tritt, ist Schluss: Die Maschine erkennt die Gefahr und bremst abrupt. „Postbot“ hat die Deutsche Post getauft. Getestet wird sie seit Mitte Oktober im nordhessischen Bad Hersfeld. Mit Vorbildern aus Science-Fiction-Filmen hat der gelbe Kasten auf Rädern wenig gemein. Das 1,50 Meter hohe Gefährt kann lediglich einem Menschen in Schrittgeschwindigkeit folgen und 150 Kilogramm Post transportieren.



Premiere: Der Zustellroboter folgt der Postzustellerin in Schrittgeschwindigkeit.



Postzustellerin Cindy Rexrodt sortiert am Zustellroboter „Postbot“ Briefe. Die Deutsche Post testet erstmals in der Briefzustellung einen entsprechenden Prototypen.

Austräger unterstützen

Trotzdem setzt der Konzern große Hoffnungen in den Roboter: Das elektrisch fahrende Gerät soll Zusteller entlasten und den körperlichen Verschleiß verringern. „Es geht darum, den Menschen zu unterstützen, länger fit zu bleiben“, sagte Postvorstand Jürgen Gerdes. Denn in einigen Tausend Zustellbezirken in Deutschland muss die Post immer zu Fuß ausgetragen werden. Den klassischen, schweren Karren könnte der „Postbot“ ersetzen. 11.000 bis 14.000 Schritte macht Zustellerin Cindy Rexrodt an jedem

Arbeitsstag. Der Körper gewöhne sich daran. „Doch anfangs war es wie jeden Tag Fitnessstudio“, sagt die 35-Jährige.

Interessierte Robotikforscher

Auch Robotikforscher beobachten den sechswöchigen Versuch der Post genau: Der Transport auf der sogenannten letzten Meile – also die Wegstrecke zur Haustür des Kunden – sei ein Milliardenmarkt, sagt Alin Albu-Schäffer. Der Professor ist Leiter des Instituts für Robotik und Mechatronik des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR). Unter Labor-

bedingungen habe es zwar schon oft erfolgreiche Transportsysteme gegeben. „Soweit ich weiß, gibt es aber keine Firma, die das zum Produkt machen konnte“, erklärt er. Die Herausforderung sei, es „kostengünstig und sicher“ zu gestalten. Denn ein Roboter mit 150 Kilogramm könne prinzipiell gefährlich werden, wenn er nicht rechtzeitig stoppe. Natürlich seien Versuche, komplett selbst fahrende Roboter zu nutzen, spektakulärer. „Aber vielleicht macht es Sinn, über kleine Schritte da heranzugehen“, sagt Albu-Schäffer.

Keine Arbeitsplätze ersetzen

Bedenken gegen die neue Technik versucht Postvorstand Gerdes zu zerstreuen: „Wir führen solche Geräte nicht ein, um Arbeitsplätze zu ersetzen.“ Der Roboter komme nicht an die Briefkästen heran und sei „völlig ahnungslos“. Auch die Leistung von Briefträgern könne er nicht überwinden: Der „Postbot“ erhebe und speichere keine Daten. Die Gewerkschaft sieht die Vorteile: „Hohe Gewichte sind für die Beschäftigten in der Zustellung ein Problem“, sagt Sigrun Rauch, zuständig bei Verdi für Postdienste, Spediti-

onen und Logistik. Man begrüße den Versuch mit dem Begleitroboter, vor allem, wenn solche technischen Hilfsmittel dazu beitragen, die körperliche Belastung der Beschäftigten zu verringern. „Eine Sorge vor dem Verlust von Arbeitsplätzen haben wir nicht“, sagt Rauch. Dass der Roboter in einer nordhessischen Kleinstadt seinen ersten Alltagstest absolviert, liegt an Bad Hersfeld. Die Stadt bezeichnet sich selbst als „Smart City“, also vernetzte Stadt. Sie hat der Post den Test durch eine Ausnahmegenehmigung ermög-

licht. So gelte der Roboter-Bollerwagen als „elektrisch unterstützender Handkarren mit virtueller Deichsel“, sagt Bürgermeister Thomas Fehling. Diese Kategorie sei in der Straßenverkehrsordnung eigentlich nicht vorgesehen. Bad Hersfeld will den Roboter auch in der eigenen Verwaltung testen. Über die Technik und den Preis des „Postbots“ schweigt die Deutsche Post dagegen – aus Wettbewerbsgründen. Gerdes verrät nur, dass das Gefährt auf Basis eines französischen Roboters entwickelt wurde.



2016 schickten mehrere Lkw-Hersteller in einer Art Wettbewerb ihre Fahrzeuge in automatisierten Kolonnen per Sondererlaubnis auch von Deutschland aus ins niederländische Rotterdam.

Automatisierte Lkw – nun Tests auf Straßen

Bei Platooning gibt im vordersten Fahrzeug Mensch Richtung und Tempo vor, die hinteren Lkw fahren im Windschatten.

Der Lastwagen-Bauer Daimler testet in den USA automatisierte Kolonnenfahrten von Sattelschleppern. Die zuständige Behörde im US-Bundesstaat Oregon habe die Erlaubnis für die Fahrten auf öffentlichen Fernstraßen gegeben, teilte Daimler mit. Es geht um das „Platooning“, bei dem Laster digital vernetzt werden und dicht hintereinanderfahren. Im vordersten Fahrzeug

gibt ein Mensch das Tempo vor, in den Lastwagen dahinter gibt der Computer entsprechend Gas und bremst. Fahrer können aber stets eingreifen. „Platooning“ ist dazu da, den Fahrer auf langen Fahrten zu entlasten“, sagte der Chef von Daimler Trucks Nordamerika, Roger Nielsen. Die hinteren Lkw fahren beim „Platooning“ im Windschatten und sparen dadurch Sprit. Zudem soll die Unfallgefahr entschärft werden, weil die Hauptursache für Zusammenstöße – menschliches Versagen – ausgeschlossen wird. Im nächsten Schritt will Daimler die Technologie

in den USA 2018 im Realbetrieb von Flottenkunden testen. „Platooning“ ist für die ganze Lastwagenbranche ein großes Thema, ist aber noch in den Anfängen. 2018 will die VW-Tochter MAN digital gekoppelte Laster der Spedition DB Schenker auf der Autobahn zwischen Nürnberg und München erproben. „Wir rechnen damit, dass sich „Platooning“ in den kommenden Jahren etablieren wird, wenn der Gesetzgeber die dafür notwendigen Voraussetzungen schaffen wird“, sagte eine Sprecherin von Volkswagen Truck & Bus.

DB SCHENKER

NAME: THOMAS RADAUER
NIEDERLASSUNG: RÖTHIS
BERUF: GESCHÄFTSLEITUNG
LEIDENSCHAFT: TOUR-GUIDE

DB SCHENKER
Delivering solutions.

Partner gesucht?

Was darf ich für Sie tun?
info@schenker.at

Thomas Radauer, einer von 65.000 DB Schenker-MitarbeiterInnen, die Ihr Transport-Business begleiten.

„Ich biete Ihnen nicht eine Lösung an, sondern genau Ihre Lösung. In einem gemeinsamen Prozess entwickeln wir den besten Weg, um Ihr Geschäft voranzubringen. Auf der Schiene, am Land, auf dem Wasser oder in der Luft. Immer mit einem Ziel: Sie erfolgreicher zu machen.“

Kontaktieren Sie uns: +43 (0) 5 7686-255192 www.dbschenker.com/at



Eine „Alarmplane“ gegen Schlitzer

Lastwagen, die nachts auf Parkplätzen stehen, sind leichte Beute für Diebe. Um Einbrecher in die Flucht zu schlagen, bietet ein Student aus Bremerhaven Speditoren ein System an, das laut Alarm schlägt, wenn Langfinger versuchen, die Anhängerplane aufzuschlitzen.



Der Erfinder der Alarmplane für Lastkraftwagen, Andreas Giefler, auf der Ladefläche eines Lkws mit seiner Alarmanlage.

Sie kommen in der Nacht, wenn der Fernfahrer in der Kabine liegt und schläft. Sie schneiden mit einem scharfen Messer die Plane des Anhängers auf. Wenn sie Ware finden, mit der sie etwas anfangen können, räumen die Diebe den Lkw leer. „Planenschlitzer“ sind ein großes Thema in der Transportbranche. Da stößt die Idee eines Studenten aus Bremerhaven auf großes Interesse bei den Speditoren: Er rüstet die Lastwagenplanen mit einer von außen unsichtbaren Alarmanlage aus. Schlitzt ein Täter mit einem Messer die Plane auf, ertönt ein schriller, lauter Alarmton, der den Dieb in die Flucht schlagen soll. „Inzwischen habe ich knapp 20 Kunden und viele Anfragen“, sagt der 33-jährige Andreas Giefler. Er studiert in Bremerhaven Transportwesen und Logistik und kam beim Besuch einer Fachmesse auf die Idee mit der „Alarmplane“.

Hohe Schäden

Sein Angebot ist eine Antwort auf ein großes Problem der Branche: Der Schaden durch „Planenschlitzer“ liegt laut

Bundesamt für Güterverkehr bei etwa 300 Millionen Euro pro Jahr in Deutschland. Ob Computer, Baumaterial und Werkzeuge, Buntmetall, Unterhaltungselektronik, Nahrungsmittel, Bekleidung, Haushaltsgeräte, Spielzeug und Tabak: „Es gibt eigentlich kaum etwas, was nicht gestohlen wird“, sagt Frank Federau, Sprecher beim Landeskriminalamt in Hannover. Die Beute werde häufig über Hehler abgesetzt. Zu vermuten sei, dass

größere Komplettladungen auch auf Bestellung gestohlen werden, sagt Federau. Die Schadenshöhen variieren zwischen 500 Euro bis zu Millionenbeträgen. Aber auch, wenn keine Ladung gestohlen wird, haben die Speditoren einen hohen Schaden, denn Werkstattarbeiten und Standzeiten verursachen Kosten.

Feine Drähte an der Innenseite

Das System der Alarmplane beruht auf feinen Drähten, die

an der Innenseite der Lastwagen-Planen angebracht werden. Wird ein Draht durchtrennt, geht der Alarm los. Das Besondere sei das eigene, fahrzeugunabhängige Stromnetz, mit der die Alarmanlage betrieben werde, sagt Giefler. Optional sei es auch möglich, dass die Alarmanlage keinen Alarmton auslöst, sondern über Mobilfunk die Polizei verständigt und etwa die GPS-Position des Fahrzeuges weitergibt. „Das halte ich persön-

lich nicht für sinnvoll“, sagt Giefler, aber technisch sei es möglich, das Mobilfunknetz zu stören – dann würde der Alarmruf ins Leere laufen.

Lkw-Fahrer warnen

Das System setzt also auf Abschreckung durch den Alarmton. Er solle nicht nur die Diebe in die Flucht schlagen und damit den Raub verhindern, sondern auch den Lkw-Fahrer und seine Kollegen auf dem Parkplatz warnen. „Wir weisen unsere Mitarbeiter an, bei Zwischenfällen sicher im Fahrerhaus zu bleiben und die Polizei zu rufen“, sagt Frank Vinke, Leiter Nationale Verkehrte bei der Osnabrücker

Spedition Koch International. Die Spedition schule regelmäßig die Fahrer, wie sie sich in solchen Situationen zu verhalten haben.

Kosten liegen bei ca. 3000 €

Das Transportunternehmen hat seit Ende Juli in einem Fahrzeug eine Alarmplane verbaut und will einen neunmonatigen Testlauf machen. „Wir setzen den Aufleger mit der Plane vor allem im nationalen Verkehr ein und prüfen die Handhabung im Tagesgeschäft“, erklärt Vinke. Eine Alarmplane kostet etwa 3000 Euro, ebenso viel wie eine handelsübliche Plane. Infos unter <http://alarmplane.de>

Wissenswertes

Was auf Lkw-Anhängern nicht niet- und nagelfest ist, wird mitgenommen. **Eine Auswahl:**

3408 Tuben Zahnpasta klauen Diebe Dezember 2014 auf einem Parkplatz in Hessen. Sie schlitzten die Plane des Sattelschleppers auf und fingern insgesamt 284 Kartons heraus. Die Polizei beziffert das Diebesgut mit 8500 Euro.

Aus einem geparkten Sattelzug in Baden-Württemberg werden Juli 2016 Fahrräder im Wert von 50.000 Euro gestohlen – während der Fahrer in der Kabine schläft. Als er nach seinem Aufwacher schaut, klafft ein Loch in der Plane und **81 Räder** fehlen.

Nach seiner Nacht im Führerhaus auf einem Autobahnrastplatz in NRW staunt ein Fernfahrer Bauklötze: An einem Morgen im November 2016 entdeckt er, dass auf seinem Lastwagen **19 Paletten mit Legospielzeug** im Wert von 95.000 Euro fehlen.

Süße Beute ergattern Diebe in Hessen im April 2013. Rund **5000 Kilogramm Nutella** entwendten sie vom Anhänger eines Lastwagens, nachdem sie das Schloss des abgestellten Containers aufbrachen. Diebstahl sind Tausende Gläser der süßen Schokocreme mit einem Wert von rund 15.000 Euro.

Impressum | Redaktion und Texte: Patricia Gunz, Elmar Stephan (dpa), Göran Gehlen Bilder: Deutsche Bahn AG/Michael Neuhaus, Hämmerle Spezialtransporte, Swen Pförtner/dpa (am Lieferwagen ...), Deutsche Post DHL Group, AFP PHOTO/ ERIC LAL- MAND, Mohssen Assanmoghammad/dpa, Porsche, Peugeot, Daimler AG, Yannick Brossard/Renault Anzeigenberatung: Russmedia Verlag GmbH, Gutenbergstraße 1, 6858 Schwarzbach

TISA – die persönlichste Spedition Mitteleuropas

Die TISA Spedition sieht sich als Architekt für maßgeschneiderte Transportlösungen, Lagerlogistik und Verzollungen. Das Unternehmen ist familiengeführt, verfügt über sechs Standorte in der Schweiz und in Österreich und beschäftigt 44 Speditionsfachleute sowie 16 Zollspezialisten.



Bei uns haben die Kunden einen Ansprechpartner. Sie sollen sich aufgehoben, jederzeit informiert und wahrgenommen fühlen.

nischem Zollverfahren. Als Pilotprojektspartner des Schweizer Zolls führte die TISA die erste e-dec-Verzollung in der ganzen Schweiz durch und ist bereits seit 2012 beim Pilotbetrieb des EVV-Verfahrens (elektronische Veranlagungsverfügung) dabei, das ab 2018 verpflichtend wird. Mit LBASE

hat die TISA eines der modernsten Speditionsprogramme am Start, eine durchaus hochmoderne und potente IT-Lösung für das KMU.

Der Mensch zählt

Wodurch unterscheidet sich der Service der TISA aber? „Wir sind daran interessiert, herauszufinden, wer uns am anderen Ende des Telefons einen Auftrag erteilt“, so Günther Adami. „Es entscheidet keine Firma, sondern ein Mensch! Dieser Mensch hat mal einen guten, mal einen schlechten Tag. Unsere Aufgabe ist es, herauszufinden, wie wir den Job unseres Gegenübers leichter machen können. Die Digitalisierung hilft uns dabei, ein noch persönlicheres Service anbieten zu können. Der Kunde entscheidet zum Beispiel, ob er angerufen, ange mailt oder ange chatet werden möchte oder per Facebook-Messenger mit uns kommuniziert!“

Flexible Kundenlösungen mit hohem Servicefaktor

Der Service der TISA startet mit zuhören. Daraus wird ein maßgeschneidertes Produkt für den Kunden zusammengestellt. „Wir können uns erlauben, dass unser Lkw auch mal später losfährt, wenn der Kunde noch nicht fertig ist“, erklärt Günther Adami. Diese absolute Flexibilität ist bei vielen großen Speditionsbetrieben nicht mehr möglich, weil



Die TISA Qualität ist auch bei der Wahl der Lkw und Fahrer sichtbar und spürbar.

ausschließlich Systemverkehre mit fixen Abfahrtszeiten und entsprechenden Beschränkungen zum Zug kommen. Der Schwerpunkt der Transportlösungen sind dabei grenzüberschreitende Verkehre für ganz Österreich, die ganze Schweiz, Deutschland, Italien, Benelux, Frankreich, Osteuropa sowie Sonderfahrten.

Das „Rundum-sorglos“-Zollpaket der TISA

Auch den Respekt vor komplexen Zollanforderungen kann die TISA ihren Kunden mit dem „Rundum-sorglos“-Zoll-

paket nehmen. Auch hier stehen Beratung und Kompetenz im Mittelpunkt. „Da wir sowohl in der Schweiz als auch in der EU über den Zollstatus „zugelassener Empfänger und Versender“ verfügen, können wir Waren auch außerhalb der Zollöffnungszeiten von 6.30 bis 19.30 Uhr gegen Voranmeldung abfertigen, in Österreich sogar rund um die Uhr“, meint Günther Adami stolz.

„Rheintal Express“

Besonders bewährt hat sich die Kombination dieser Services beim unschlagbaren „Rheintal Express“ der TISA.

Innerhalb von Vorarlberg kann die Ware binnen sechs Stunden ab Auftragsentgegennahme abgeholt und zugestellt werden. Grenzüberschreitend sind es innerhalb des Rheintals nur 12 Stunden, in die ganze Schweiz nur 24 Stunden. Dabei ist die speedonelle Leistung nur das Grundgerüst. „Wichtig ist uns, dass unsere Kunden bei uns betreut und nicht durchgereicht werden!“ so Günther Adami. Kein Wunder, dass die Handschlagqualität einer der wichtigsten Werte des Unternehmens ist. Auch oder gerade in Zeiten der Digitalisierung. ANZEIGE



Die TISA kann Waren ab Vorarlberg binnen 12 Stunden im ganzen Rheintal auch grenzüberschreitend in die Schweiz verteilen.