

# TRANSPORT

## flash

Publikation der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein

CHF 5

Nr. 1 / April 2020



### Im Einsatz für Sie

Wie die Transportbranche die Grundversorgung sicherstellt

Seite 5

### Entwässerungstechnologen

Ein unbekannter Beruf im Aufschwung

Seite 10

### TIT Imhof Gruppe Kreuzlingen

Wie man in der Branche Akzente setzen kann

Seite 12

LEADER



# Wie man in der Branche Akzente setzen kann

Die Transportbranche steht unter Druck – Digitalisierung, fehlender Nachwuchs und Umweltdebatten machen den Unternehmen teilweise das Leben schwer. Innovative Lösungen sind also gefragt. Hier will die TIT Imhof Gruppe mit positivem Beispiel vorangehen. Geschäftsführer Thomas Imhof im Interview über die Ansprüche der Kunden, die Veränderungen in der Branche und die Zukunftsaussichten.

Interview: Manuela Bruhin Bilder: zVg



**Thomas Imhof, die TIT Imhof Gruppe ist seit über 30 Jahren ein erfolgreiches Familienunternehmen in den Bereichen Bau, Transport und Entsorgung. Wie hat sich die Arbeit seit den Anfangszeiten verändert?**

Wir sind ja von Haus aus dynamisch und ziehen Energie aus den Anforderungen unserer Kunden. Hier hat sich das Tempo am meisten entwickelt - schnellere Reaktionszeiten, kurzfristige Abrufbarkeit, last minute Aufträge, auf allen Ebenen Flexibilität bei gleichzeitig sehr hohem Qualitätsanspruch an unsere Mitarbeitenden und Maschinen. Die Ansprüche der Kunden sind Innovationsstreiber.

**Wie sieht es bei den Chauffeuren aus?**

Das Berufsbild hat sich insgesamt weiterentwickelt und ist anspruchsvoller geworden. Konkretes Fachwissen ist hoch gefragt. Der Umgang mit den Fahrzeugen und der Hilfstechik ist dank Assistenzsystemen körperlich leichter geworden, der Umgang mit soviel digitaler Technik will aber auch gelernt sein.

**Wie hat sich das Arbeitsumfeld für Sie als Geschäftsführer entwickelt?**

Aktivster Treiber, wenn es um Veränderungen und Innovationen im Unternehmen geht, sind wir selbst: Mit der Firmengründung 1986 wollte ich die Transportoptionen in unserer Heimatregion verbessern und das wirtschaftliche Potential heben – ohne den eisernen Willen zur Effizienzsteigerung wäre das ein Traum geblieben. Schon in den Anfangsjahren mit einem, zwei, dann vier Wagen war der Einsatz von sämtlichen möglichen Hilfsmitteln Überlebensstrategie. Seitdem bleiben wir einfach nicht stehen! Die Bagger unsererer Bausparte wurden kaum nach der Einführung der Technologie mit 3D-Soft- und Hardware ausgerüstet, da hatten teils die Auftraggeber noch nichts davon gehört. Wenige Jahre später wurde das – auch aufgrund unserer erfolgreichen Arbeit – am Standort zur Standardanforderung bei Offerten. Biodiesel war bei der Einführung vielen suspekt, uns haben von Anfang an die positiven Seiten überzeugt.

**Seit gut drei Jahren widmen Sie sich vermehrt dem Thema E-Mobilität.**

Richtig. Und seit Sommer 2019 sind nun die ersten Umbauten im täglichen, regionalen Einsatz. Auch hier kommt unsere Devise «Nicht zurücklehnen und abwarten!» zum Tragen. Bevor die grossen Anbieter mit ihren Serienfahrzeugen kommen, unterstützen wir clevere Köpfe, setzen ein, was schon umsetzbar ist und machen eigene Erfahrungen sowie prägen die Entwicklungen mit. Das motiviert schlussendlich alle an der Unternehmung «TIT Imhof Gruppe» beteiligten Menschen. Pioniergeist allein reicht nicht, man muss ständig die Nase im Wind haben, aktiv regen Austausch pflegen und mögliches Potential identifizieren, aber auch ganz praktisch angehen.

**Die Transport-Branche ist stark unter Druck geraten, ihr wird oftmals fehlendes Umwelt-**

**bewusstsein vorgeworfen. Wie gehen Sie damit um?**

Sehr entspannt – Der Vorwurf stimmt seit Jahren nicht mehr. Ich kann genügend Verbesserungen aufzählen, um das zu beweisen. Selbstkritisch müssen wir als Teil der Transportbranche aber auch sagen, dass die Einführung der LSVA und deren Kopplung an Schadstoffbegrenzungen als Schraube sehr gut funktioniert hat. Kritiker können sich gerne selbst bequem im Internet schlau machen, wie die von der Branche einzuhaltenden Bestimmungen sind. So stossen Motoren der Euro 6 Klasse kaum noch messbare Mengen an Feinstaub und Stickoxiden aus. Langsam ist aus unserer Sicht die Technik bei der Emissionsreduktion von Verbrennungsmotoren ausgeschöpft, auch das eine Motivation für die Auseinandersetzung mit Elektro-Motoren und den Entscheid hier zu investieren.

**Trends wie autonom fahrende LKW, Elektroantriebe und Digitalisierung sorgen für einen massiven Wandel. Ihr Unternehmen sorgt sich um die Nachhaltigkeit, unternimmt einiges in Sachen vollelektronische Geräte und Fahrzeuge. Was genau?**

Wir haben im letzten Jahr eine Digitalisierungsstrategie erarbeitet. Bei der Digitalisierung geht es einerseits um das Lückenschliessen zwischen den bereits vorhandenen internen Systemen, aber auch zu unseren Kunden. Andererseits wollen wir auch neue Geschäftsmodelle entwickeln, eine modular aufgebaute TIT-App ist bereits in Arbeit. Wir investieren weiter in vollelektrische Transport-Fahrzeuge, als nächstes steht unter anderem ein Grüngut-Sammler an. Hier haben wir klare Vorstellungen von der Bauart und Ausstattung, damit das Sammel-Team seinen Job optimal erledigen kann, das wird nichts von der Stange werden. Nicht einfach, aber leichter sieht die Beschaffungslage für die Umschlagsgeräte für unser neues Entsorgungszentrum in Kreuzlin-

gen aus, das im Sommer 2020 in Betrieb genommen werden kann. Hier kommen ausschliesslich elektrisch betriebene Geräte zum Einsatz.

**Was denken Sie: Wo müssen die Hebel in der Transportbranche in Sachen Nachhaltigkeit angesetzt werden, um die Probleme zu beheben?**

Die künstliche Kapazitätseinschränkung durch das Nachfahrverbot erschafft in der öffentliche Wahrnehmung Verärgerung, die gar nicht sein müsste. Realität ist, dass die Zahl der LKW gesunken, dafür die Zahl der Lieferwagen, die nicht vom Nachfahrverbot betroffen sind, stark gestiegen ist. Aber die sieht der Pendler eben weniger. Jedem mit gesundem Menschenverstand muss die Absurdität doch auffallen. Verkehrsführung und -dichte sind grosse Probleme, lange Stauzeiten, dadurch immer schlechter kalkulierbare Fahrzeiten stressen Fahrer, Disponenten und Auftraggeber, auch die Menschen und ihre Gesundheit gehören in das Thema Nachhaltigkeit! Ich bin überzeugt, dass die Aufhebung dieses Verbots viele in der Transportbranche motivieren würde, wieder auf mehr Achsen pro Fahrzeug zu setzen.

**Und im Bereich der vollelektrischen Fahrzeuge?**

Das Interesse in der Branche daran ist gross, das Angebot der Hersteller kommt aber erst langsam in die Gänge, auch ist die Lade-Infrastruktur noch nicht überzeugend. Das Netz an Stromladestationen ist noch löchrig, die Fahrzeuge müssen also zum Laden wieder «nach Hause», aber das wird sich mittelfristig verbessern. Ein Netz von Wasserstofftankstellen liegt noch in der Ferne. Ich

beobachte aber auch ein teilweise branchen-gemachtes Imageproblem. Es gibt noch zu wenige Transportunternehmen, die aktiv vermitteln, wie die Situation wirklich aussieht. Die Verbandsarbeit alleine reicht nicht, wir müssen als einzelne Unternehmen, die den Menschen bekannt sind, zeigen, dass wir nicht die Dreckschleudern des Landes sind. Aber ich bin positiv eingestellt, weil ich an vielen Stellen echten Willen zum Handeln bemerke.

