

Spediteur für Spediteure

TSG Transport Service GmbH bietet Stückgutexpress über den Brenner



Fahren täglich von und nach Italien: Wechselbrückenfahrzeuge der TSG.

Das 1992 gegründete Innsbrucker Unternehmen TSG Transport Service GmbH ist spezialisiert auf tägliche Italienverkehre. 2012 übergab Walter Graßmair seinem Sohn Andreas die Unternehmensführung.

von Tim-Oliver Frische

Wir sind das Tor nach Italien“, sagt Andreas Graßmair von der TSG Transport Service GmbH. Der 26-Jährige hat zum 1. Januar 2012 die Geschäftsführung von seinem Vater Walter Graßmair übernommen. Den Druck, für jährlich rund 9,5 Mio. EUR Umsatz verantwortlich zu sein und 39 Mitarbeiter zu führen, spürt er schon. „Aber damit bin ich groß geworden“, relativiert der gelernte Spediteur und Speditionslogistiker.

An zwei Standorten in Innsbruck hat TSG Lagerkapazitäten von 7000 m². Außerdem besteht in Innsbruck-Stadt die Möglichkeit eines „Self-Storage“-Lagers, das Kunden rund um die Uhr selbstständig nutzen können.

TSG bietet auch im Bereich Luft- und Seefracht Speditionsleistungen an, „rund um den Erdball, die Richtung bestimmt der Kunde“, so Graßmair. Dabei könne TSG auf ein

Netzwerk von weltweit erfahrenen Partnern zurückgreifen.

Kurier- und Expressfahrten wie auch Paketlieferungen bietet der Spediteur zudem an. Vier Wechselbrückenfahrzeuge, sogenannte WAB-Hängerzüge, und 70 Wechselbrücken gehören zum eigenen Flottenequipment. Die LKW, die der Euro-V- und EEV-Norm entsprechen, können ab Innsbruck in einem 300-km-Radius innerhalb von 24 Stunden in Österreich, Deutschland, der Schweiz und in Norditalien ausliefern.

Täglicher Shuttledienst

Italien ist ein starkes Partnerland für die Innsbrucker Spedition. „Wir sind spezialisiert auf Sammelguttransporte von und nach Italien“, betont Graßmair. Ob Stückgut, Teil- und Komplettladerung - TSG fährt täglich.

In der Krise 2008/2009 klopfen auch die großen Spediteure an, um Ladungsraum in den Wechselbrücken des Speditionsunternehmens zu buchen. „Während alle Spediteure über schrumpfende Volumina klagen, können wir durch mehrere tägliche Abfahrten - verteilt auf den ganzen Tag - punkten“, betont der Jungmanager. Ähnlich wie bei einem Shuttledienst fährt das Unternehmen

mit WAB-Hängerzügen von und zu den Speditionen in Norditalien. Parallel dazu werden zwei zusätzliche Systemverkehre über Hubs in Bologna betrieben (Stückgut sowie Palettenservice). Das garantiert kurze Laufzeiten in ganz Italien.

Italien-Hub in Bologna

Eine Sendung, die beispielsweise am Tag A in Rom abgeholt wird, kann via Hub Bologna bereits in der Nacht im Speditionslager Innsbruck eintreffen, das durchgehend von 2 Uhr bis 21 Uhr geöffnet hat. „Alle Anschlüsse können taggleich erreicht werden, egal ob nach Österreich, Deutschland, der Schweiz oder Rest-Europa“, beschreibt Graßmair. Die Sendung aus Rom, die am Tag B in Innsbruck ist, kann gleich weiterverladen und schon am Tag C in Berlin oder Hannover zugestellt werden. „So können auch lange Strecken von bis zu 1500 km in 48 Stunden via Stückgut abgedeckt werden, die sonst von der Fahrzeit her mit den modernen digitalen Tachografen nicht möglich wären“, weiß Graßmair.

Bereits als Schuljunge lernte Graßmair das Speditionsgeschäft von der Pike auf. Ob als Disponent, Gabelstapler- oder LKW-Fahrer - der



Wir sind spezialisiert auf Sammelgutverkehre von und nach Italien.

Andreas Graßmair, Geschäftsführer TSG Transport Service GmbH

TSG Transport Service GmbH, Innsbruck

Die Transport Service GmbH ist ein inhabergeführtes Familienunternehmen, das als neutrales Speditionsunternehmen in Tirol Versendern wie Spediteuren Transportlösungen anbietet. Das Leistungsportfolio reicht dabei von Lager und Logistik, Verzollung, Luft- und Seefracht bis zu Kep-Diensten.

26-jährige hat mittlerweile alles im Unternehmen gemacht. Andreas Graßmair war immer an der Seite seines Vaters Walter Graßmair. In jungen Jahren sei er größtenteils aus Spaß mit dem Hubwagen gefahren. Später aber (und in den Folgejahren immer mehr) kam auch der Ernst zum Spaßfaktor hinzu. Graßmair half aktiv mit, übernahm LKW-Nachtfahrten. „Und es gab auch schon Nächte, die ich im Büro meines Vaters verbracht habe“, erinnert sich der junge Unternehmer.

Frühe Übergabe

TSG-Gründer Walter Graßmair hat zu einem frühen Zeitpunkt die Übergabe seines Unternehmens geregelt - mit 52 Jahren. „Das hat mein Vater bewusst so gemacht. Denn so hat er noch Zeit, uns zu begleiten“, erklärt sein Sohn, der kein Problem damit hat, den Vater auch mal um Rat zu fragen.

Den Respekt im familieneigenen Unternehmen hat sich der Juniorchef längst erarbeitet. Graßmair gönnt sich dabei keine Extras; er sitzt wie seine Kollegen auch in einem Großraumbüro im „DispoBereich“. „Da bist du mitten im Geschehen und kriegst alles mit“, sagt der begeisterte Motorradfahrer.

Kaindl plant Logistikzentrum in der „Cargo City Enns“

Salzburger Industriebetrieb investiert 75 Mio. EUR in Ennschafen / Heimische Logistiker befürchten Nachteile

IMMOBILIEN Auf einem 23 ha großen Grundstück im Ennschafen will der Salzburger Holzfußboden- und Holzplatten-Erzeuger Kaindl ein neues Logistikzentrum bauen. Es soll 2015 betriebsbereit sein und 250 neue Arbeitsplätze schaffen. Das Unternehmen bestätigte das Bauvorhaben und wirbt in der Logistikbranche bereits für die „Cargo City Enns“.

Das Grundstück besitzt Kaindl schon seit rund 20 Jahren. Dass der Holzplattenproduzent mit Sitz in Wals-Siezenheim (Flachgau) bis zu 75 Mio. EUR im Donauhafen investieren will, freut aber nicht jeden. Medienberichten zufolge fürchten große heimische Logistiker, dass die

die bisher landeseigene Betreibergesellschaft des Ennschafens hinein will. Sie deuten dies als ersten Schritt in Richtung Hafenprivatisierung. Hinter vorgehaltener Hand warnen sie vor einem Monopol Kaindls, da er dann in Enns und an seinem bestehenden Salzburger Terminal die Preise bestimmen könnte.

Große Verlagerer reagierten darauf mit einem „Letter of Interest“, den sie unterschrieben. Darin bekunden sie ihr unverbindliches Interesse, sich in die geplanten Lagerhallen einzumieten zu wollen. Ziel ist eine neutrale Gesellschaft, die alle Verlagerer gleich bedient.

Die Kaindl-Investition wäre die

im Zentralraum Oberösterreich vorhanden. Mit diesen komme die Branche aus, so der Tenor.

Der Logistikunternehmer Max Schachinger sieht indes den Zentralraum Oberösterreich in Konkurrenz zu Wien/Bratislava und München/Regensburg. Nur wenn es gelinge, Lo-



gistikleistungen nach Oberösterreich zu holen, könne die ganze Branche von dem Investment profitieren.

Sowohl der frühere WKO-Spartenobmann für Verkehr, Schachinger, als auch der aktuelle Fachgruppensprecher der Spediteure, Alfred Schneckenreither, sind skeptisch, was eine Veränderung in der Betreiberschaft des Ennschafens betrifft. Auch für Schneckenreither ist „die Gefahr der Monopolisierung gegeben“. Ähnlich äußert sich Michael Rainer, Luft- und Seefrachtchef von Dachser Austria. „Dann hätten wir als neutralen Hafen nur noch Linz, wohin wir ausweichen müssten.“

Kaindl hat indes mit DB Schenker

gleich behandelt werden, bekäme in der Praxis wohl die Deutsche Bahn den Vorzug“, fürchtet ein großer Verlagerer. In Salzburg müssten sich andere bereits heute hinter Kaindl anstellen, dessen Holzplattenproduktion der größte Kunde im eigenen Terminal sei.

Warum Kaindl seine Grundstücksoption jetzt zieht? Die Infrastruktur sei ein „besonderes Plus“, lässt sich Kaindl-Manager Otto Hawlicek zitieren. „Die Straßenanbindung, der Bahnanschluss und die Donau“, lauten weitere.

Maßgeblichen Anteil am Ausbau dieser Infrastruktur hatte der bisherige Geschäftsführer der OÖ Ennscha-