



Die Holzwirtschaft im Umbruch

Es wird nicht besser – nur anders

Mathematikunterricht für die SBB

Im Gespräch mit Roman Holenstein

Eine Sache für die Anwälte

Geplantes Fahrverbot für LKW in Frauenfeld

Ob Gross – Der Actros



Ob Klein – Der Vito



Mercedes-Benz
Nutzfahrzeuge

bei uns sind Sie gut bedient.

altherr nessler

Lastwagen-Reparatur-Werkstätte

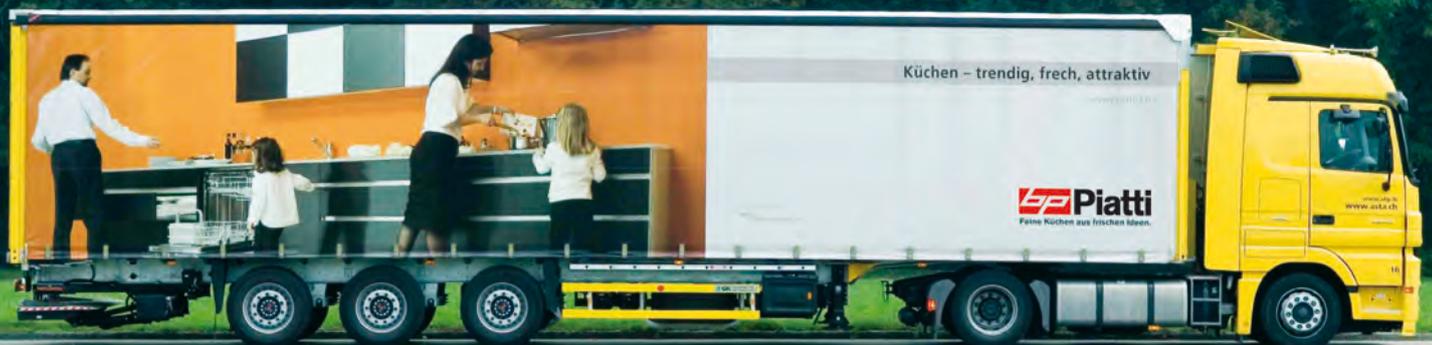
9650 Nesslau

Telefon 071 994 12 52
www.altherr.ch



Mercedes-Benz
Nutzfahrzeuge

Erlebniswelten der AFG. In Echtzeit geliefert.



AFG
Arbonia-Forster-Holding AG

AFG Arbonia-Forster-Holding AG

Amriswilerstrasse 50, CH-9320 Arbon
T +41 71 447 41 41, F +41 71 447 45 88
holding@afg.ch, www.afg.ch

Heiztechnik und Sanitär



Küchen und Kühlen



Fenster und Türen



Stahltechnik



Oberflächentechnologie



Logistik



Trucky meint

Eines der unnötigsten Bücher der Schweiz:

Lüge, List und Leidenschaft von Moritz Leuenberger

Auch ohne dieses Buch gelesen zu haben, stellt sich Trucky die Frage, was dieses auf dem Büchermarkt eigentlich soll.

Interessant ist schon einmal die Tatsache, dass Herr Leuenberger Zeit findet, trotz der immensen, fast fatalen Belastung, welche den Bundesräten schlechthin zugesprochen wird, sein viertes Buch zu schreiben.

Dass er aber ausserdem noch Zeit hat, als öffentliche Veranstaltung sein Buch in Provinzstädten anzupreisen (Fr. 32.–, im Multipack Fr. 27.20), und fast wie ein Sportler für seine Fans persönlich zu signieren, hat mich doch nachhaltig verunsichert.

Die Art und Weise, wie er zu seinen Lügen und Listen und der Leidenschaft, die im Buch beschrieben sind, in der Öffentlichkeit Stellung nimmt, ist aber noch viel, viel kontroverser. So gibt er zu, dass es in der Politik jederzeit und jene Mengen von Tricks, Lügen und unfairerweise zurückgehaltene Tatsachen gibt, dass er sich aber selber keines dieser Tatbestände schuldig findet. Er beschreibt auch das Dilemma, das aufkommt, wenn man gegen seinen Willen Sachen vertreten muss, zu denen man nicht steht. Es sieht nachgerade so aus, wie wenn Herr Leuenberger die Öffentlichkeit noch explizit darauf aufmerksam machen müsste. In Wirklichkeit ist es auch für einen wenig aufmerksamen Betrachter unübersehbar, dass es dem Herrn Bahnminister, -pardon, Verkehrsminister- fast peinlich ist, wenn er eines der seltenen neuen Strassenstücke einweihen muss. Wie viel fröhlicher und fast ein bisschen kindlich, ist jeweils sein Gebaren, wenn er mit dem putzigen Bähnlerhut auf dem Kopf einen neuen Bahnabschnitt oder einen Bahntunnel eröffnen darf.

Leider hat er in seinem Buch das Geheimnis nicht preisgegeben, mit welcher List und welchen Tricks er es fertig gebracht hat, trotz seiner unzähligen und meist irreversiblen Flops, so selten in der öffentlichen Kritik, aber immer noch im Bundesrat zu sein!

So hat sich trotz dem unzulänglichen Landabkommen mit der EU, dem unfertigen Luftfahrtsabkommen, seiner Führungsschwäche bei der Schweizer Luftüberwachung Skyguide; der, trotz den Milliardenaufwendungen nicht stattfindenden Verkehrsverlagerung, den milliardenschweren Nachtragskrediten und den Verzögerungen bei der Neat, den Arbeitsvergebungs-Skandalen der Alptransit AG, der unbrauchbaren Vision Zero-Studie und der ebenso totgeborenen Via Secura; seiner ursprünglichen Euphorie für die Porta Alpina und seinem schwachen Auftritt beim Eisenbahner-Streik in Bellinzona, offenbar noch niemand ernsthaft die Frage gestellt, was er eigentlich als Verkehrsminister für die Schweiz gut gemacht hat.

Dem Schweizer Automobilisten und namentlich dem Lastwagengewerbe war er seit jeher kein ehrlicher und fairer Verkehrsminister! Die von ihm beschriebene politische Leidenschaft breitete sich viel eher über die Bahnen aus. Für diese hat er eben mit viel List, Tricks und sagen wir mal Unwahrheiten stets die besseren Karten ausgelegt.

Naja, es darf ja immer noch gehofft werden....

Herzlich Ihr *Trucky*.

Editorial



Die Botschaft nach aussen tragen

Lösungen, die nur Vorteile und keinerlei Nachteile aufweisen, gibt es im Geschäftsalltag selten. Die Astag Ostschweiz freut sich, im Zusammenhang mit dem Verbandsmagazin «TransportFlash» eine solche Win-Win-Situation präsentieren zu können. Mit dem St.Galler Verlag Metrocomm haben wir eine Zusammenarbeit vereinbart, welche die erfolgreiche Zukunft des vorliegenden Magazins sicherstellt. Weiterhin wird der «TransportFlash» zwei Mal pro Jahr erscheinen und über unsere Aktivitäten und Branchen-News informieren. Dank der vollständigen Finanzierung über den Anzeigenverkauf, für den die Metrocomm verantwortlich zeichnet, ist die Produktion unserer Verbandszeitschrift für die Astag aber in Zukunft kostenneutral. Zudem wird der «TransportFlash» neu nicht mehr nur an die Astag-Mitglieder versandt, sondern dem Unternehmermagazin LEADER beigelegt, der ebenfalls von der Metrocomm herausgegeben wird und der über eine Auflage von 8000 Exemplaren verfügt. Damit wird es uns gelingen, die Anliegen unserer Branche über die eigenen Reihen hinaus zu verbreiten – und das ist bitter nötig.

Wir sind überzeugt, dass wir dank dieser Kooperation die Botschaft unseres Berufsstandes verstärkt nach aussen tragen können. Der «TransportFlash» hat eine wichtige Aufgabe, er ist und bleibt unsere Stimme. Wir freuen uns über Ihr Interesse.

Roman Holenstein
Präsident ASTAG Ostschweiz





«Wir würden Ihnen zum Ruhestand beglückwünschen»

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG vertritt die legitimen Interessen der gesamten Strassentransportbranche in der Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Roman Holenstein, Präsident der ASTAG Ostschweiz, erklärt im Gespräch, wo man derzeit die Schwerpunkte setzt, weshalb eine grossangelegte Verlagerung auf die Bahn rein rechnerisch nicht aufgeht und wieso jeder einzelne Konsument für die Zunahme des Güterverkehrs verantwortlich ist.

INTERVIEW: MARCEL BAUMGARTNER

BILDER: MAREYCKE FREHNER

Herr Holenstein, die Mitglieder der ASTAG sind sehr breit gefächert – vom Taxi- über den Car- bis hin zum Kipperbetrieb. Ist es schwer, all die verschiedenen Interessen unter den Hut eines einzelnen Verbandes zu bringen?

Roman Holenstein: Nein. Sie alle haben Fahrzeuge mit vier und mehr Rädern, sind selbständige Unternehmen – mehrheitlich KMU – und angewiesen auf eine florierende Wirtschaft. Als ASTAG vertreten wir die Interessen unserer Mitglieder, und die sind bei den oben erwähnten Betrieben stets dieselben: Keine unnötigen Gesetze,

keine Erhöhung der Steuern oder neue Abgaben sowie vor allem bessere Rahmenbedingungen.

Wie viele Mitglieder hat die Ostschweizer Sektion derzeit?

Es sind 600 Mitglieder. Damit sind wir die drittgrösste Sektion der Schweiz.

Carlo Schmid ist als ASTAG-Zentralpräsident zurückgetreten. Auf Schmid folgt der Berner SVP-Nationalrat Adrian Amstutz. Ist dies für die Ostschweizer Transportbetriebe ein Nachteil?



Das spielt für uns eigentlich keine Rolle. Schmid hat sich als Zentralpräsident nicht nur für die Ostschweiz, sondern mit Leib und Seele für die gesamtheitlichen Interessen der Transportbranche eingesetzt. Und das ist auch richtig so, denn nur in Bern können wir letztlich etwas in die richtige Richtung bewegen. Ich bin überzeugt davon, dass dies auch Adrian Amstutz so handhaben wird.

Und was hat es für Auswirkungen, dass der Zentralpräsident nun aus den Reihen der SVP und nicht mehr aus der CVP stammt?

Carlo Schmid hat sich als Präsident nie als CVP-Politiker, sondern als Interessenvertreter vom Nutzfahrzeugverband verstanden. Adrian Amstutz wird daher ebenso wenig die SVP-Politik in den Verband bringen, wie es Schmid mit der CVP-Politik gemacht hat. Natürlich versteht sich die ASTAG als bürgerlicher Verband. Aber die drei Parteien, CVP, FDP und SVP, sind alle etwa gleich vertreten. Wir machen hier keine Partei-, sondern eine Verbandspolitik.

War es für Sie nie ein Thema, selber politisch aktiv zu werden?

Mit meinen Tätigkeiten als Unternehmer und Präsident der ASTAG Ostschweiz bin ich ausge-

lastet. Zudem kann ich mich im Verband genügend einbringen, und zwar in einem Gebiet, das ich hundertprozentig kenne. Als Politiker müsste ich ein viel breiteres Themenfeld bearbeiten. Ich will aber dort wirken, wo ich auch das Wissen dazu habe.

Sie haben das Präsidium vor drei Jahren von Josef Jäger übernommen. Beurteilen Sie die Arbeit des Verbandes nun anders?

Absolut. Ich sehe vor allem, was hinter den Kulissen alles gemacht wird. Das ist einem als Mitglied gar nicht so bewusst. Es braucht sehr viel, bis man wirklich etwas bewegen kann.

Kernthema dürfte nach wie vor die LSVA sein.

Das ist richtig. Gegen die erneute Erhöhung der LSVA werden wir alle einzeln Einsprache erheben. Wir sind der Meinung, dass wir die Kosten, die wir verursachen, bereits zu 100 Prozent decken und vom Gesetz her eine weitere Erhöhung daher nicht zulässig ist.

Ist das Transportwesen einfach eine hübsche Einnahmequelle des Bundes?

Für das Jahr 2008 sind aus diesem Bereich Einnahmen von über 1.4 Milliarden Franken budgetiert. Es ist klar: Der Bund will, dass diese Mittel

auch fliessen. Und er will, dass sie auch 2009 und 2010 fliessen. Nur ist die Höhe nicht gerechtfertigt. Das können wir mit diversen Studien aufzeigen und bereiten Musterprozesse vor, die wir bis vor das Bundesgericht ziehen werden, wenn nötig.

Fühlt sich die Transportbranche als Kuh, die vom Bund gemolken wird?

Das kann man in etwa so sagen, ja. Daher leiten wir auch diese Schritte ein. Jeder Bürger darf sich wehren, wenn er das Gefühl hat, vom Staat ungerecht behandelt zu werden. Genau das machen wir auch. Aber wir machen es nicht mit Streiks oder Blockaden, auch wenn es diese Stimmen bei uns in gewissen Regionen natürlich auch vorherrscht.

Wann folgt die geforderte Verlagerung auf die Bahn?

Jährlich verzeichnen wir durch den Gotthard rund 1.3 Millionen Fahrten. Die geforderte Verlagerung auf die Bahn, welche eine Reduktion dieser Fahrten auf 650'000 zum Ziel hat, wird voraussichtlich auf das Jahr 2019 verschoben. Aber auch das ist nicht realistisch. Heute werden im Binnenverkehr rund 80 Prozent der Transportleistungen auf der Strasse und etwa 20 Prozent per Bahn erbracht. Wenn wir die Strasse um



nur 10 Prozent entlasten wollten, müsste man die Kapazität der Bahn fast verdoppeln. Eine Unmöglichkeit, zumal die Schiene gerade im Transit bereits einen höheren Anteil hat.

In diesem Zusammenhang wird die Alpentransitbörse als mögliches Instrument genannt.

Das ist alles noch sehr unsicher. Die Alpentransitbörse soll den Transportunternehmen ermöglichen, sich Durchfahrtsrechte zu erkaufen. Das bedeutet aber, dass wir unsere Flexibilität verlieren. Genau diese benötigt unsere Branche und vor allem die Wirtschaft aber immer mehr. Durch die Alpentransitbörse hätte ich nicht mehr die Möglichkeit, von heute auf morgen ein Durchfahrtsrecht zu erstehen – jedenfalls nicht zu einem vernünftigen Preis. Wie soll ich dies meinen Kunden erklären? Und wer hat die Aufsicht über diese Kontingente? Die Schweiz hat der EU eine freie Wahl der Verkehrsmittel sowie einen ungehinderten Durchgang durch die Schweiz zugesichert. Beides wäre durch die Alpentransitbörse nicht mehr der Fall. Und die EU ist noch mehr als die Schweiz vom Gotthard abhängig.

Sollte sich die Bahn der Privatwirtschaft öffnen?

Eine Teilprivatisierung wäre ein möglicher Lösungsansatz. Die Bahn macht einen grossen Teil

ihres Verlustes im Ausland. Dort kämpft sie gegen die internationalen Bahnen. Und wir Steuerzahler finanzieren das indirekt mit. Die Bahn um jeden Preis mit Steuergeldern zu subventionieren kann auch nicht das Ziel sein.

Sie wären erfreut über einen Wechsel im UVEK?

Sagen wir es einmal so: Ich wäre nicht ganz unglücklich darüber. Bundesrat Leuenberger ist der dienstälteste Bundesrat. Wir würden ihn sicherlich zu seinem Ruhestand beglückwünschen.

Der Normalbürger ärgert sich nicht über die LSVA-Erhöhung, auch nicht über die Alpentransitbörse, sondern über die Elefantenrennen.

Es ist sicher nicht mehr so schlimm wie früher. Wir sensibilisieren unsere Mitglieder regelmässig in diesem Bereich. Die Lastwagen sind heute mehr oder weniger alle gleich motorisiert. Die Leistung ist auf 85km/h beschränkt. Das bedeutet aber natürlich, dass das eine Gefährt 87km/h erreicht und ein anderes vielleicht nur 83km/h. Das Ergebnis ist dann eben ein so genanntes Elefantenrennen. Die Chauffeure sind ehrgeizig, im Stress und haben das Gefühl, so Zeit zu gewinnen.

Was ja eigentlich positiv gewertet werden muss.

Grundsätzlich schon. Ein Chauffeur hat oftmals den Druck, eine bestimmte Anzahl Sendungen ausliefern zu müssen. Dem «Normalbürger» ist nicht bewusst, welche Logistik hinter dem ganzen Verkehr steckt. Er erwartet im Laden morgens und nachmittags frische Ware. Dass diese auch geliefert werden muss, daran denkt er nicht. Die Konsumenten wurden anspruchsvoller, was auch zu mehr Verkehr geführt hat.

Durch das rollende Lager können Unternehmen Kosten sparen.

Das ist ein weiterer Punkt. Erst wenn die letzte Schraube vom Regal verkauft wird, wird der Nachschub geordert. Dann ist klar, dass dieser Nachschub am nächsten Tag eintreffen muss. Die Konsumenten wollen um 16.55 Uhr via Internet eine Bestellung aufgeben und erwarten die Lieferung am Folgetag. Durch das Internet wurde alles viel schneller. Wir aber sind es, die die Ware nach wie vor physisch von A nach B transportieren müssen. Wir leiden gewissermassen darunter, dass die Leute heute nicht mehr so genau planen, wie früher. Aber das ist ein Teil des Wettbewerbs. Wir sorgen dafür, dass die Produkte der Unternehmen zum Kunden kommen – und das möglichst schnell. Je besser es uns als Bindeglied geht, desto besser geht es also auch den Unternehmen.

20 Millionen für neues Logistik-Center



Zur weiteren Optimierung im Umschlags- und Lagerbereich hat die Emil Egger AG im Jahre 2006 den Startschuss für das rund 20 Millionen Franken teure, zukunftsweisende Bauprojekt gegeben. Am 18. April wurde es nun feierlich eingeweiht.



Von der Architektur her lehnt sich das neue Gebäude an das bestens bewährte Logistik-Center in Härkingen an. Direkt angrenzend an das bestehende Firmenareal entstand das dreistöckige Logistik-Center mit moderner Infrastruktur. Im Untergeschoss wird in Zukunft der Stückgut-Umschlag stattfinden. Das Erd- und Obergeschoss werden als Lagerraum genutzt.

Nach einer intensiven Vorprojektphase mit den Architekten und den zuständigen städtischen und kantonalen Ämtern wurde am 5. Oktober 2006 die Baueingabe eingereicht. Imposant war

dann bereits der ungewöhnliche Spatenstich am 23. Februar 2007. Ein riesiger, roter Egger-Kran auf 6 Achsen liess einen Kleinbagger aus den Lüften auf die grüne Wiese «einfliegen», der die erste Schaufel Erde abtrug.

Schon zwei Monate später konnten am 20. April 2007 die ersten Fundamente mit rund je 50 Kubikmeter Beton gefüllt werden.

Im Januar und Februar 2008 liefen die Fertigstellungsarbeiten für das neue Logistik-Center dann auf Hochtouren. Dank gutem Wetter konnte

Ende Februar gar grösstenteils der Belag eingebaut werden. Der Umzug des Stückgut-Umschlags beziehungsweise der Disposition erfolgte plangemäss am 1. März 2008.

Die Handwerker waren jedoch auch noch im März auf der Baustelle allgegenwärtig, da die komplette Inbetriebnahme vor allem der unzähligen elektrischen Anlagen mehr Zeit als geplant in Anspruch nahm. Vor Ostern wurden jedoch die meisten Arbeiten abgeschlossen und das neue Center kann nun bereits im vollen Umfang durch ETE genutzt werden.

Anzeige

Vertrieb und Service aus einer Hand

Mit uns kriegen Sie jede Kurve.

Sie stellen die Aufgabe, wir lösen sie.
Nutzen Sie unseren umfassenden Service!

- Kauf, Mietkauf, Finanzierung, Leasing
- Hoch qualifiziertes Personal
- Reparaturen von Anhängern, Aufliegern und Aufbauten
- 24h/365 Tage Service- und Pannendienst
- Kurze Standzeiten, individuelle Termine
- Schnell verfügbare Ersatzteile



Scania Schweiz AG
Ikarusstrasse 6
Telefon: 071 313 90 00
www.scania-stgallen.ch



Auf dem Holzweg - «Es wird nicht besser – nur anders»

Der Holztransport ist innerhalb der Transportbranche quantitativ gesehen eine Minorität. Allein die Firma Lehmann Sägewerk in Gossau hat aber einen Jahresbedarf von rund 110'000 Kubik. Geliefert werden diese von sage und schreibe 4400 Lastwagen in 240 Tagen. Zahlen, die belegen, wie wichtig dieser Bereich für die Branche ist. Auf Achse mit Beat Fischbacher von der Schewa-Trans AG, welche das Bindeglied zwischen Forst- und sekundär verarbeitender Holzwirtschaft darstellt.

TEXT UND BILDER: MARCEL BAUMGARTNER

Es ist 7.30 Uhr, als Chauffeur Beat Fischbacher die zweite Fahrt in Angriff nimmt. Bereits seit 5 Uhr ist er mit seinem brandneuen Dreiachser der Firma Schewa-Trans AG unterwegs. Die Anforderungen an die Fahrer im Bezug auf Fahrtechnik, Kranbedienung, Allwettertauglichkeit sind überdurchschnittlich hoch. Gerade letzteres wird von Fischbacher an diesem Tag gefordert. Regen wechselt sich mit Sonnenschein ab, bevor dann kurz vor Mittag auch noch der Schnee fällt. Nicht selten entscheidet das Wetter, welches Forstrevier er an einem Tag anfahren kann. Es gibt Tage, an denen er bis zu fünf Mal die Schneeketten an seinem Gefährt montieren muss. Und es gibt Gebiete, die auch dann nur schwer zu erreichen sind. Der Fahrer muss sein Fahrzeug und die Region kennen. Dieses Wissen hat direkten Einfluss auf die Produktivität.

Andererseits bietet diese Arbeit sehr viel an Selbständigkeit in der Arbeitseinteilung, tägliche berufliche Herausforderungen und auch Naturnähe. Also etwas für robuste Personen mit einer feinen Hand.

Präzision ist gefragt

Fischbachers Ziel bei seiner zweiten Fahrt ist die Wasserfluh. Rund 50 Kubik Rundholz warten

dort auf den Abtransport. Hierfür muss der Chauffeur jedoch zuerst einen äusserst schmalen Weg bewältigen, rechts abgegrenzt durch Felsen, links durch einen Abgrund, der einige Meter in die Tiefe führt. Präzision und etwas Fingerspitzengefühl sind gefragt. Fischbacher führt seinen LKW in ein Gebiet, vor dem der eine oder andere Kleinwagenlenker kapitulieren würde.

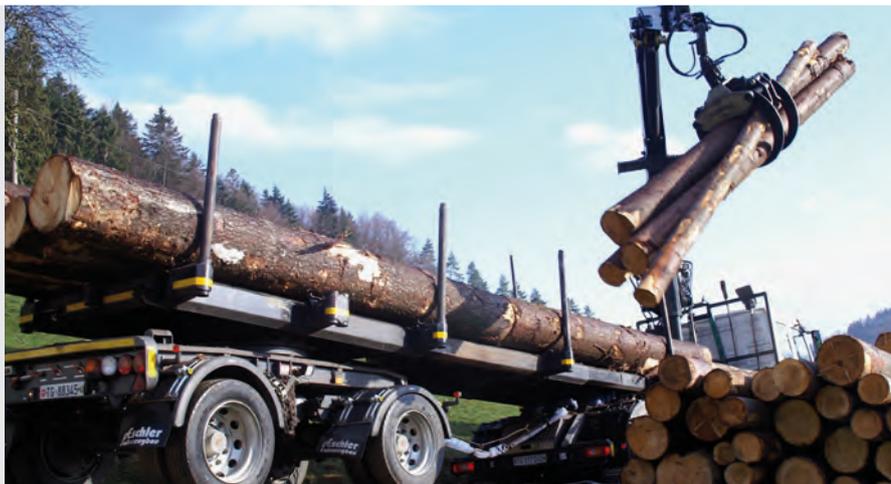
Verlagerung auf Bahn nur teilweise möglich

Holztransporte unterscheiden sich in verschiedenen Bereichen von anderen Transporten. Die Investitionskosten, Unterhalt und Reparaturen sind sehr aufwändig, die Fahrzeugaufbauten sind meist alles Sonderanfertigungen mit vielen individuellen Kundenlösungen. Die Firma Schewa-Trans AG bewegt sich im Segment des schweren Massengüterverkehrs, das heisst 40-Töner mit einem relativ tiefen Nutzlastfaktor von 1 bis maximal 1.4 im Verhältnis zum Eigengewicht. Solche Fahrten führt Fischbacher täglich vier bis sechs Mal aus – je nach Distanz zwischen Revier und Sägerei. Holz wird hauptsächlich im Nahverkehr transportiert, das heisst bis zu 50 Kilometer in die lokalen Sägewerke. Die Belieferung der Papier-, Zellstoff- und Plattenindustrie und Grosssägewerke liegt im Bereich

bis zirka 150 Kilometer. «Lediglich Holzexporte werden teilweise über noch weitere Strecken transportiert», erklärt Ivo Scherrer, Geschäftsführer der Schewa-Trans AG. «Der Bahntransport deckt meist die längeren Distanzen ab, wobei zwei Aspekte zu berücksichtigen sind.» Der Transport zum Bahnhof erfolge zuerst und manchmal auch am Ende immer über die Strasse und die Verlademöglichkeiten werden zunehmend erschwert durch die laufenden Schliessungen von Verladebahnhöfen und die Reduktion der Bedienungszeiten durch die SBB.

Und auch das Wetter hat wie erwähnt einen unmittelbaren, kurzfristigen Einfluss auf die Tagesarbeit. «Der Regen kann uns grundsätzlich nicht aufhalten, ausser dass die Waldstrassen nach längeren Nassperioden aufgeweicht und darum gesperrt werden könnten», so Scherrer. Der Schnee verunmögliche in höheren Gebirgsregionen Fahrten oft über die ganze Wintersaison oder bewirke auf Hauptverkehrsachsen Fahrverbote über Stunden oder Tage. Im Mittelland und in den Voralpen seien Transportausfälle über Nacht möglich. «Fahrten mit voller Schneekettenausrüstung auf Biegen und Brechen degradieren einen Einsatz wirtschaftlich gesehen oft zur risikoreichen, brotlosen Werbe-





fahrt. In solchen Fällen ist ein eingeschalteter Ruhetag das kleinere Übel.»

Die Erfahrung der Chauffeure

Das kennt auch Beat Fischbacher. Wäre die Waldstrasse an diesem Tag mit Schnee bedeckt gewesen, hätte er ein anderes Ziel angepeilt. Doch oben wird er vor ein anderes Problem gestellt. Ein Teil der Rundhölzer ist an einer Stelle gelagert, die mit seinem Kran nur schwer erreichbar ist. Er wird die Aufgabe einem anderen Chauffeur übertragen, der hierfür das entsprechende Gefährt hat. Schnell ist der LKW gewendet und wird vor einem anderen Holzlager platziert. Die schweren Rundhölzer sind an einem steilen Abhang aufgestapelt worden. Nur einige Meter weiter unten ist ein Haus ersichtlich. Nicht auszudenken, was passieren würde, wenn sich die Holzsicherung lösen würde. Das Gebäude würde dem Erdboden gleich gemacht. Auch hier muss der Chauffeur äusserst sensibel vorgehen. Aber fast 20 Jahre Berufserfahrung zeigen ihre Wirkung: In einer beachtlichen Geschwindigkeit stapelt Frischknecht mit seinem Kran Holz für Holz auf der Ladefläche. Insgesamt 25 Kubik werden pro Fahrt transportiert. Grosse Aufmerksamkeit schenkt Fischbacher auch der Sicherung der Ladung. «Hier lohnt es sich, die eine oder andere Minute länger zu investieren», erklärt er. Aufgerechnet auf einen 9-

bis 11-Stunden-Tag hat dies tatsächlich eine äusserst geringe Auswirkung.

Und auch bei der anschliessenden Rückfahrt – nun mit einem deutlich schwereren Fahrzeug – ist keine Hektik angebracht. Ein unerfahrener Lenker hätte für diese Strecke gut und gerne die doppelte Zeit. Nicht zuletzt auch deshalb sind die Transportbetriebe angewiesen auf gute, langjährige Mitarbeiter. Fischbacher kennt alle Wälder in seinem Gebiet, und ist im ständigen Kontakt mit den Revierförstern. Über die Jahre hinweg ist eine gesunde Berufsbeziehung entstanden.

Grossteil bleibt in der Schweiz

Zurück in der Sägerei in Gossau werden die Rundhölzer auf ein Förderband verfrachtet, nach Art und Beschaffung eingeteilt und schliesslich entsprechend gelagert. Laut Kathy Lehmann vom Lehmann Sägewerk fahren täglich rund 15 bis 20 LKWs mit Rundholz vor. Daraus entstehen zirka 60 Prozent Schnitt- und 40 Prozent Restholz (bsp. Schnitze, Sägemehl usw.)

Vom geernteten Rundholz wird der grösste Anteil in der Schweiz weiterverarbeitet. Der Export – besonders nach Italien – spielt eine traditionelle Rolle. Bei grösseren Schadenereignissen (bsp. Sturm Lothar), wenn der Binnenmarkt nicht mehr aufnahmefähig ist, kommt der zusätzliche Export in die umliegenden Nachbarländer zum Zug.

«Da der Schweizer Wald nicht alle Hölzer liefern kann, welche der Markt benötigt, wird natürlich auch in die Schweiz importiert», sagt Ivo Scherrer. «Die Holzpreise unterliegen keinem Zollschutz wie in der Landwirtschaft, und sie liegen innerhalb einer europäischen Bandbreite, welche lediglich durch Wechselkursverhältnisse noch beeinflusst werden können.»

Einem permanenten Strukturwandel unterliegt jedoch die Schweizer Holzindustrie im Allgemeinen. Viele Sägereibetriebe und Holzplatten- und Papierwerke sind vom Markt verschwunden, hingegen ist die verarbeitende Holzmenge nicht gesunken. «Die Struktur der Holztransporteure hat sich aber nur unwesentlich verändert», so Scherrer. «Es existieren viele kleinere Betriebe mit ein bis fünf Fahrzeugen und eine Konzentration wie im Stückgutverkehr wird es nie geben. Der Grund liegt in der Spezialität des Holztransports an sich, in der regionalen Vernetzung mit den Kunden und den hohen Anforderungen an die Chauffeure.

Mit Innovationen reagieren

Der Holzmarkt ist volatil mit Auswirkungen bis auf die Transportbranche. Die Zeiten, in denen man eine Sägerei vom Frühling bis Herbst einfach «füllen» konnte sind vorbei. Sogar normales Holz wird oft zur Terminfracht, weil Lieferanten und Kunden zunehmend sehr kurzfristige Geschäfte tätigen und sich auf den momentanen Bedarf ausrichten. «Die Holztransportbranche versucht ebenfalls, sich mit Innovationen laufend zu verbessern», so Ivo Scherrer. «Im technischen, administrativen Bereich ist das möglich durch den Einsatz von GPS für die Ortung und Abfuhr der Holzlager im Wald, den Einbau von Kranwaagesystemen zur Erfassung der Ladegewichte, Nutzlastoptimierungen, Anhängerhuckepack bei Leerfahrten und vielen anderen ‚kosmetischen‘ Lösungen.» Das Fazit ist für Scherrer daher klar: «Es wird nicht besser – nur anders.»





Nutzfahrzeuge AG
huwag

Gewerbezone Haltethus
9402 Mörschwil
Tel. 071 / 866 26 26 Fax 071 / 866 26 29



Führend im Transport von flüssigen und losen Lebensmitteln.

Transfood AG – Foodlogistik und internationale Lebensmittel-Tank- und Silo-Transporte
Juchstrasse 45 – CH-8501 Frauenfeld – Telefon +41 52 725 01 00 – info@transfood.ch – www.transfood.ch



WIRAG AG

Nutzfahrzeuge

9532 Rickenbach/Wil

8409 Winterthur

Tel. 071 929 46 40

Fax 071 929 46 41

Mail: info@wirag.ch

www.wirag.ch

DAF



Nutzfahrzeug-Kompetenz in allen Grössen!



DER GOLDENE RÜCKSPIEGEL



Ganz so ruhig will er seinen Ruhestand nicht gestalten. Stillstand ist für einen, der während über vier Jahrzehnte in der Transportbranche tätig war, keine Form der Erholung. Dafür liebt er das diskutieren und kreieren zu sehr. Die Rede ist von Fredi Hugelshofer, langjähriger Geschäftsführer der Hugelshofer Transport AG und noch heute VR-Präsident. 40 Jahre lang war er engagiert für die ASTAG tätig. Als Gründungsmitglied und Mitinitiator der ASTAG Schweiz aus der Fusion des TAG (Treuhandverband des schweizerischen Autotransportgewerbes mit 15 angeschlossenen Verbänden) und der ASPA (Vertreterin des schweizerischen Werkverkehrs) nimmt er seit der Entstehung im Jahre 1978 innerhalb der ASTAG Schweiz aktiv Einfluss auf die Rahmenbedingungen im Transportgewerbe. Hugelshofer war ebenso Mitbegründer der Ostschweizer Sektion der ASTAG, welche er während 12 Jahren als Präsident leitete. Nicht erst durch seine Aktivitäten vor der Linse der «Versteckten Kamera» mit Kurt Felix ist er sich der Wirkung der Medien bewusst. Dieses Wissen brachte er als Mitbegründer und Präsident der schweizerischen Zeitungskommission der ASTAG ein. Auch das vorliegende Magazin «Transport Flash» geht zurück auf Fredi Hugelshofer. Einzig für die Vergabe dieses «goldenen Rückspiegels» kann er nichts. Dafür sind die «jungen Wilden» der Transportbranche verantwortlich.

Messebesucher sensibilisieren

An der diesjährigen «wufa – die Messe», welche vom 4. bis 7. September in Wil stattfindet, wird auch die ASTAG Ostschweiz vertreten sein. Mit einem Imageauflieger sollen die Anliegen und Nöte der Transportbranche den rund 30'000 Besucherinnen und Besuchern auf dem LARAG-Gelände vermittelt werden. Die Bevölkerung soll mit der Aktion auf das gesamte Wirkungsspektrum des Transportgewerbes sensibilisiert werden und hat vor Ort die Möglichkeit, Fragen zu stellen und sich vertiefte Informationen zu beschaffen.



DER ROSTIGE AUSPUFF



Die Transportbranche hätte wohl tausend Gründe, Bundesrat Moritz Leuenberger den «rostigen Auspuff» zu verleihen. Wir tun es nun aber aus aktuellem Anlass im Zusammenhang mit dem Streik bei SBB Cargo. Der Streik in Bellinzona war eine der längsten Arbeitsniederlegungen in den vergangenen Jahren und der längste Ausstand in einem Staatsbetrieb überhaupt. Interessant ist Leuenbergers Aussage, dass er erst aus der Zeitung vom hohen Lohn für den SBB-Chef Andreas Meyer erfahren haben soll. Verschiedene Medien sehen das anders. Denn bereits zwei Wochen bevor der Lohn-Skandal durch einen Zeitungsbericht ins Rollen kam, sei das Uvek an einer Sitzung informiert worden. Was denn nun wirklich stimmt, kann Leuenberger in der zweiten Auflage seines Buches «Lüge, List und Leidenschaft» erklären.

IMPRESSUM:

Transportflash – presented by LEADER

Herausgeber:

ASTAG Sektion Ostschweiz
Sekretariat der ASTAG
Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein
Manuela Eberle Blaser
Oberer Graben 12, 9001 St.Gallen
Tel. 071 228 10 40
Fax 071 228 10 41

Verlag & Redaktion:

MetroComm AG
Zürcherstrasse 170
9014 St. Gallen
Tel. 071 272 80 50
Fax 071 272 80 51
info@metrocomm.ch
www.metrocomm.ch
www.leaderonline.ch

Geschäftsleitung:

Natal Schnetzer

Anzeigenleitung:

Martin Schwizer

Redaktion:

Marcel Baumgartner (Leitung)
Stefan Millus

Erscheinung:

April und Oktober

Layout/Satz:

Mirjana Vujic

Nachdrucke, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags.

metro
comm

Kämpferische Töne und Versprechen für die Zukunft

Die Astag Sektion Ostschweiz / Liechtenstein will sich weiterhin auf allen Ebenen für die Anliegen der Nutzfahrzeugbranche einsetzen. An der Generalversammlung betonten Sektionspräsident Roman Holenstein und Carlo Schmid, Noch-Zentralpräsident der Astag, die grosse Bedeutung des transportierenden Gewerbes.



Carlo Schmid (links) wird von Roman Holenstein als Zentralpräsident verabschiedet – und erhält seinen ganz persönlichen «Lastwagen».

TEXT UND BILD: STEFAN MILLIUS

An der diesjährigen Generalversammlung der Astag Sektion Ostschweiz / Liechtenstein waren keine grossen Wahl- oder Sachgeschäfte zu behandeln. Entsprechend stand der Anlass im liechtensteinischen Eschen im Zeichen der allgemeinen Information und des Wiedersehens.

Sektionspräsident Roman Holenstein ging in seinem Jahresbericht auf die vereinzelt kritischen Voten ein, die der Astag zu wenig Einsatz für die Branche vorwerfen. Er widerlegte diese Pauschalisierung wirkungsvoll durch eine lange Liste von Erfolgen auf politischer Ebene, welche die Transportunternehmen entlasten. Holenstein verhehlte aber nicht, dass trotzdem noch viel Arbeit auf den Verband warte. So seien verschiedene Dossiers noch in Bearbeitung, und die Astag kämpfe an verschiedenen Fronten für ihre Mitglieder. «Wir stehen aber konstant in Verbindung zur Politik, und unsere Zentrale ist Tag für Tag für

Fragen und Sorgen unserer Mitglieder da», betonte der Sektionspräsident.

Die Sachgeschäfte gaben keinen Anlass zur Diskussion. Die Jahresrechnung der Sektion Ostschweiz / Liechtenstein schloss mit einem Gewinn von rund 3700 Franken, das Vereinsvermögen stieg auf 101'000 Franken. Für das Jahr 2008 wird ein Einnahmenüberschuss von 3500 Franken budgetiert. Das Tätigkeitsprogramm 2008 führte vor Augen, wie vielseitig das Angebot an Dienstleistungen und Veranstaltungen der Astag-Sektion ist.

In einem zweiten Teil referierte Carlo Schmid, abtretender Astag-Zentralpräsident, in seiner gewohnt engagierten Art. Im Zentrum seiner Ausführungen stand die Bedeutung der Transportbranche für Land, Wirtschaft und Gesellschaft und die Tatsache, dass dieser Stellenwert oft unterschätzt werde. Schmid's Zahlen und Fakten

zeigten eindrücklich, dass ohne transportierendes Gewerbe in der Schweiz so gut wie alles stillstehen würde. Umso wichtiger sei der Einsatz für die Anliegen der Unternehmen in der Politik, so Schmid. In seine Fusstapfen wird – die Wahl vorausgesetzt – der Berner SVP-Nationalrat Adrian Amstutz treten, der laut Schmid beste Voraussetzungen für das Zentralpräsidium der Astag mitbringe. Carlo Schmid wurde mit einem Dank für seine geleisteten Dienste und einem «eigenen» Sattelschlepper auf Holz verabschiedet.

Das abschliessende Referat von Daniel Fitzek, zuständig für Logistics & Supply Chain Management bei der ThyssenKrupp Presta AG in Eschen, zeigte eindrucksvoll auf, wie wichtig diese Bereiche – und die Transportunternehmen als Teil der Versorgungskette – für ein Unternehmen sind. Ein Apéro und das gemeinsame Mittagessen boten danach die Möglichkeit zum Austausch unter den Astag-Mitgliedern.

Sieber-Gruppe als «Transportbetrieb des Jahres 2008» ausgezeichnet

Die Sieber-Gruppe mit Hauptsitz in Berneck wurde von der UICR (Union International des Chauffeurs Routiers) mit dem Titel «Transportbetrieb des Jahres 2008» ausgezeichnet. Nach 1992 geht die Auszeichnung damit zum zweiten Mal an ein Schweizer Logistik-Unternehmen.

Der Titel «Transportbetrieb des Jahres» wird von der UICR Union International des Chauffeurs Routiers, der gesamteuropäischen Vereinigung der Berufsfahrer, verliehen. Die UICR wurde 1957 gegründet und zählt rund 1,4 Millionen Mitglieder in 26 Ländern. Die Vereinigung hat zum Ziel, die Interessen der Berufsfahrer international zu koordinieren und zu vertreten. Mit der von der UICR verliehenen Auszeichnung «Transportbetrieb des Jahres» werden innovative Logistikunternehmen geehrt, die im Strassen-transportbereich durch Förderung der Sicherheit, Schonung der Umwelt und Bereitstellung guter Arbeitsbedingungen Pionierleistungen erbringen.

Vorbildliche Leistung der Sieber-Gruppe

Die nationalen Mitgliederverbände der UICR prüfen regelmässig in ihrem Land vorbildliche Unternehmen als mögliche Kandidaten für die Auszeichnung zum Transportbetrieb des Jahres, der in unregelmässigen Abständen verliehen wird. In seiner Laudatio an der Preisverleihung in Berneck würdigte Ludwig A. Büchel, Präsident der UICR, die Sieber-Gruppe als vorbildliches Unternehmen, in dem die Mitarbeitenden im Zentrum stehen. Eine aktive Informationspolitik, ein klar formuliertes Personalreglement, ein familiärer und persönlicher Führungsstil sowie das klare Bekenntnis zur Förderung der Weiterbildung der Mitarbeitenden zeichnen die Unternehmenskultur des Familienbetriebes aus, bei dem bereits die nächste Generation der Familie Sieber Verantwortung im Betrieb übernommen hat. Das Erfassen der Mitarbeiterzufriedenheit in regelmässig stattfindenden Mitarbeitergesprächen sowie das Anbieten von Ausbildungsplätzen – zur Zeit bildet die Sieber-Gruppe 17 Lehrlinge aus – sind für die Verantwortlichen der Sieber-Gruppe Teil der sozialen Verantwortung eines Arbeitgebers.



Ludwig A. Büchel, Präsident der UICR (links), überreicht Erich Sieber (Mitte) und Paul Sieber (rechts) die Auszeichnung «Transportbetrieb des Jahres 2008»

Modernste Technik und umweltschonende Massnahmen

Die Sieber-Gruppe wurde von der UICR auch für ihren vorbildlichen Einsatz für mehr Sicherheit im Strassenverkehr ausgezeichnet. So setzt die Gruppe modernste Telematik und Kommunikationshilfsmittel ein, mit denen Informationen an die Chauffeure direkt ins Navigationssystem der Fahrzeuge übermittelt werden können. Dadurch werden die Fahrer weniger abgelenkt und können sich ganz auf den Strassenverkehr konzentrieren. Investitionen in technische Sicherheitselemente wie Abstandsradar oder Spurassistenten helfen zudem aktiv, die Sicherheit im Strassenverkehr zu erhöhen.

Der verantwortungsvolle Umgang mit Ressourcen und Investitionen in umweltschonende Massnahmen sind das dritte Hauptkriterium, bei dem die Sieber-Gruppe überdurchschnittliche

Leistungen erbringt. So erfüllt der Fuhrpark der Gruppe bereits heute zu 80% die Normen der Klasse Euro 4/5. Die Chauffeure werden regelmässig in umweltfreundlicher Fahrweise geschult.

Festliche Preisverleihung

Die festliche Preisübergabe der UICR an die Sieber-Gruppe in Berneck fand in Anwesenheit von rund 150 internationalen Gästen statt. In Gastreferaten von Konrad Hummler, Präsident der Industrie- und Handelskammer St.Gallen-Appenzell, und von Carlo Schmid-Sutter, Zentralpräsident des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG, wurden die herausragenden Leistungen des Rheintaler Speditions- und Logistikunternehmens und seine erfolgreiche Positionierung in einem harten wirtschaftlichen Umfeld gelobt.



SCHEWA-TRANS AG
Hofackerstr. 3
CH - 9606 Bütschwil

Telefon +41 (0)71 982 82 88
Telefax +41 (0)71 982 82 89
E-mail: schewatrans@gmx.ch

**Stark im Holztransport ...
... und andere schwere Güter**

*Fahrzeugpark mit Ladekran,
Schubboden, Abrollcontainer,
Spezialanhänger*

**überall in der Schweiz und Italien ...
... auch für Sie**

Wir sorgen uns um Ihren Abfall.

Wir finden auch für Sie das optimale Entsorgungskonzept.
Wir entsorgen vorschriftsgemäss, umweltverträglich und kostenoptimiert. Heute und auch in Zukunft.

Juchstrasse 45, 8501 Frauenfeld
Telefon 052 728 05 11, www.hugelshofer.ch

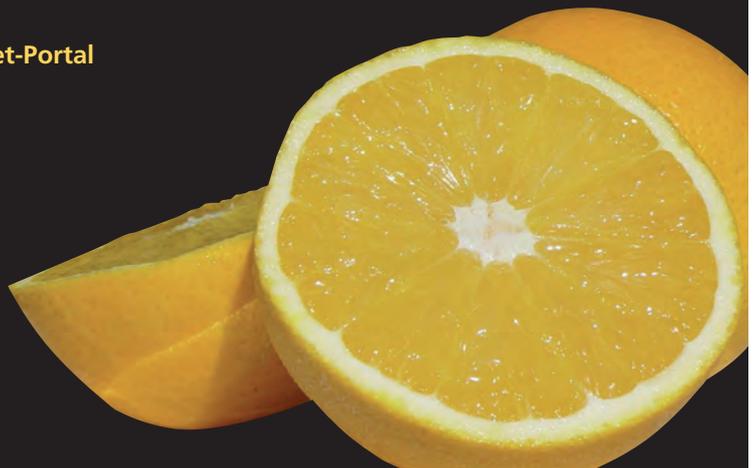


WIRTSCHAFTSNEWS

aktuell, spritzig, online

WWW.LEADERonline.ch

LEADERonline.ch ist das tagesaktuelle Internet-Portal
rund um die Ostschweizer Wirtschaft



ASTAG wehrt sich gegen geplantes Fahrverbot für LKW

Die Vorstadt von Frauenfeld soll durch ein Lastwagenfahrverbot entlastet werden. Das fordert Roland Wetli, Gemeinderat Chrapf & Hirne, in einer Interpellation an den Stadtrat. Betroffen wären alle LKW über 12 Meter Länge. Die ASTAG wehrt sich entschieden gegen diese vorgeschlagene Massnahme. Einerseits verlagert sie das Problem lediglich auf andere Strassen, und andererseits wird der Standort Frauenfeld dadurch wirtschaftlich gesehen erheblich geschwächt.

Einer Reduktion des Schwerverkehrs in der Innenstadt von Frauenfeld steht die ASTAG Sektion Ostschweiz grundsätzlich positiv gegenüber. Die Massnahmen, die dazu führen sollen, müssen jedoch vernünftig sein und vor allem müssen sie letztlich auch greifen. Der Vorschlag von Roland Wetli lässt beide Punkte vermissen.

Umweg von 11 Kilometern

Ein Fahrverbot für LKW auf der Zürcherstrasse durch die Vorstadt, der heute einzig möglichen Lastwagenroute würde wohl die Vorstadt zu einem Teil entlasten, hätte jedoch einen LKW-Mehrverkehr in anderen Quartieren wie z.B. auf der Bahnhofstrasse zum Talbachplatz zur Folge. Zudem müsste der Rathausplatz, den man eigentlich mit der F21 vom Verkehr entlasten wollte, genau diesen Mehrverkehr an Lastwagen auch noch schlucken.

Das dürfte sowohl den betroffenen Anwohnern als auch gewissen Transportbetrieben missfallen. Für letztere fallen durch die Umwege, die zu bewältigen sind, erhebliche Mehrkosten an. Insgesamt rechnet die Branche mit Betriebskosten von rund 4 Franken pro Kilometer (inkl. LSWA und CO₂Abgabe).

Fährt ein LKW demnach von Süden her kommend auf der Autobahn den Umweg via Attikon nach Frauenfeld, macht er einen Umweg von mehr als 11 Kilometern. Die Rechnung ist schnell gemacht, und die Mehrkosten will niemand übernehmen.

Zahlreiche KMU, aber auch Grossunternehmen in Frauenfeld sind auf tägliche LKW-Lieferungen angewiesen.

Auch sie würden mit der vorgeschlagenen Massnahme geschädigt und benachteiligt. Sollte dieser wirtschaftsfeindliche Vorschlag tatsächlich umgesetzt werden, stellt sich für einige wichtige Unternehmen logischerweise auch die Standortfrage. Frauenfeld kann sich solche Verluste nicht leisten.

Nicht nur das Transportwesen leidet darunter

Für Roman Holenstein, Präsident der ASTAG Sektion Ostschweiz, ist klar: Das anvisierte Ziel der Verkehrsreduktion ist mit der vorgeschlagenen Lösung nicht erreichbar. «In der Vorstadt machen die LKW 3 Prozent des gesamten Verkehrsaufkommens aus. Durch das Fahrverbot

würde die Lebensqualität in diesem Bereich nur geringfügig verbessert, andere Quartiere würden jedoch doppelt so stark belastet.» Durch die entstehenden Umwege würden in der Stadt Frauenfeld auf einen Schlag noch mehr Kilometer gefahren. «Das kann nicht das Ziel sein», unterstreicht Holenstein. Die Leidtragenden sind sowohl das Transportwesen wie auch das regionale Gewerbe und die Einwohnerinnen und Einwohner.

Rechtliche Schritte

Die ASTAG wird deshalb gegebenenfalls auch rechtlich gegen solche Schritte vorgehen. Holenstein: «Wir haben ein Gutachten in Auftrag gegeben, welches prüfen soll, inwieweit solche Massnahmen überhaupt gesetzlich zulässig sind.»

Die ASTAG bedauert, dass man mit der Ablehnung der Verkehrsreduktionsstrasse F21 eine Chance vergeben hat, eine sinnvolle Lösung zu erreichen (48 Prozent der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger sprachen sich für die Variante aus). Sie ist nach wie vor der Meinung, dass nur eine ähnliche Lösung wie jene der F21 die gewünschte Wirkung erzielen kann und Frauenfeld als Firmenstandort nicht zusätzlich schwächt.



IHR NUTZFAHRZEUG-PROFI VON 2 BIS 40 TONNEN

Das Volvo Truck Center Niederuzwil bietet Ihnen einen Voll-Service rund um Volvo und Nissan Nutzfahrzeuge - inklusive Verkauf, Aftersales und vielfältigen Dienstleistungen. Profitieren Sie vom Know-how der ausgewiesenen Volvo Trucks Verkaufsorganisation und vom hohen Standard der Serviceleistungen, wie sie heute von professionellen Fuhrparkhaltern erwartet werden.

Volvo Truck Center Niederuzwil

Hirzenstrasse 4
9244 Niederuzwil
Tel. 071 952 77 11
Fax 071 952 77 12

VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS

www.volvotrucks.ch



Fahren Sie ab auf mehr Kompetenz?

Von uns dürfen Sie eine Spur mehr erwarten:
Mehr Beratung, mehr Know-how, mehr Service.
Rechnen Sie jetzt mit unserer Nutzfahrzeug-
Kompetenz in Staad, Müllheim und Gossau.
Damit Sie jederzeit sicher und wirtschaftlich
unterwegs sind.



Ralph Stäheli, Beratung & Verkauf Trucks

IVECO **NATER**
NUTZFAHRZEUGE

NATER NUTZFAHRZEUGE AG
Hauptstrasse 104 Grüneck
9422 Staad 8555 Müllheim
T 071 858 66 66 T 052 763 29 23

BOXX NUTZFAHRZEUGE AG
Lagerstrasse 4, 9200 Gossau
T 071 388 00 20

BOXX
NUTZFAHRZEUGE AG