

TRANSPORT *flash*

Publikation der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein

Nr. 1 • April 2015

THOMANN
NUTZFAHRZEUGE AG
SCHMERIKON · CHUR · FRAUENFELD · ARBON

Wir holen und bringen auch Ihren Lastwagen,
Omnibus oder Transporter kostenlos.



thomannag.com



HSG-Professor Wolfgang Stölzl

«Mehr Mut für Verkehrsprojekte»

Seite 4

ASTAG-Präsident Martin Lörtscher

Der neue Mann an der Verbandsspitze

Seite 6

Polit-Arena

Wer sich für die Branche einsetzt

Seite 15

Presented by
LEADER



*Eine neue Klasse
für eine neue Zeit.*

Der Antos.

altherr nesslau

Altherr Nutzfahrzeuge AG
CH-9650 Nesslau
www.altherr.ch · info@altherr.ch

altherr schaan

Altherr AG
FL-9494 Schaan
www.altherrag.li · info@altherrag.li



Trucks & Vans



Nicht auf den Lorbeeren ausruhen

Mit Fredi Hugeshofer und Roman Holenstein wurden an der diesjährigen Generalversammlung der ASTAG Sektion Ostschweiz und FL gleich zwei ehemalige Präsidenten zu Ehrenmitgliedern gewählt. Beide haben unseren Verband massgeblich geprägt und durch ihr unermüdliches Wirken dafür gesorgt, dass unserer Branche in der Region Gehör verschafft wird. Als neuer Präsident habe ich das Privileg, eine bestens aufgestellte und aktive Sektion übernehmen zu können. Meinem Vorgänger Roman Holenstein gebührt ein grosser Dank für seinen Einsatz. Er führte den Verband stets kompetent und weitsichtig. Auch politisch positionierte er die ASTAG in der Ostschweiz sehr gut. Wir verfügen über einen ausgezeichneten Ruf.

Selbstverständlich möchte ich mich nun aber nicht auf diesen Lorbeeren ausruhen. Die Branche ist im wahrsten Sinne des Wortes laufend in Bewegung. An Herausforderungen fehlt es uns nicht. So müssen wir beispielsweise im Bereich der Nachwuchsförderung stetig am Ball bleiben. Denn nur gut ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sorgen dafür, dass wir auch in Zukunft wettbewerbsfähig bleiben.

Ebenso gilt es, weiterhin Imagepflege zu betreiben. Wir alle wissen, dass die Gesellschaft auf unsere Dienstleistungen angewiesen ist. Ohne uns geht nichts. Das aber müssen wir auch der breiten Bevölkerung immer wieder vor Augen führen. Es gilt, das Bewusstsein zu schärfen und für optimale Rahmenbedingungen zu kämpfen. Nehmen wir den Schwung der vergangenen zehn Jahre unter Präsident Roman Holenstein mit und peilen gemeinsam weitere Höhenflüge an.

Martin Lörtscher

Präsident ASTAG Sektion Ostschweiz und FL

«Trucky» verabschiedet sich

Nach der wie gewohnt sehr gelungenen Generalversammlung in Teufen nehme ich den Truckerhut und ziehe mich irgendwo in die Rocky Mountains zurück. Vorher aber versuche ich, einen Rückblick auf meine kleine Kolumne zu machen, die ich nun doch schon bald zehn Jahre mit Freude und Herzblut für uns schreibe.

Ein Rückblick im Zorn? Nein! Ein Rückblick mit Wehmut? Sicher auch nicht, habe ich doch während dieser Zeit stets gerne und mit grossem Interesse das Geschehen rund um den Strassenverkehr und die Strassentransportszene im Besonderen beobachtet und kommentiert.

Ich glaube, es ist eher eine Art Resignation, die sich bei mir breitgemacht hat. Eine Resignation ob all dem, was sich in dieser Zeit für die Financiers unserer Strassen, nämlich die Automobilisten im Allgemeinen und die Lastwagen im Besonderen, schleichend, aber kontinuierlich zu unseren Ungunsten verändert hat.

Da ist einmal das älteste aller unserer Anliegen, nämlich der Versuch, die Unentbehrlichkeit des Lastwagens in das Hirn jedes Schweizers einzubrennen, noch immer nicht gelungen. Damit erklärt sich auch, warum linke, grüne und andere strassenkritische Politiker und Beamte jederzeit mit Erfolg neue Vorstösse, Erschwernisse und Schikanen gegenüber der Strasse und den Lastwagen durchbringen und umsetzen können. Beispiele dazu gibt es leider Gottes mehr als genug. Wie kann es sonst sein, dass beispielsweise in Frauenfeld, der Stadt mit der unsinnigsten Verkehrsführung, eine Truckroute für Lastzüge über zwölf Meter Länge (von der ASTAG vor bald zwei Jahren vorgeschlagen) noch immer fehlt? Stattdessen wurden für viel Geld ein lächerliches Fussgänger-Leitsystem realisiert, einige umstrittene Strassenverengungen durchgeboxt, eine Signalisation für Inlineskater angebracht und die schikanöse Staubbarriere bei der Frauenfelder Osteinfahrt, die seit über 15 Jahren besteht und jeden Tag Hunderte von Stautunden generiert, mit schwachsinnigen Argumenten beibehalten.

Eines der gängigsten Argumente von Stadt und Kanton: Fehlende Finanzen für den Strassenbau... Würde der ÖV endlich einmal von Fachleuten durchleuchtet, hätten wir für all die verschleppten Anliegen der Strasse genug Geld zur Verfügung. Unter dem Motto «Und stündlich grüsst der Buschauffeur» fahren heute 60-Plätzer-Postautos (Verbrauch 35 Liter) sieben Tage von morgens 5.30 Uhr bis um 23.30 Uhr teils mit einigen wenigen Leuten – vielfach schlicht leer – in der Gegend herum. Chauffeure geniessen natürlich den Samstag- und Sonntagszuschlag. Warum rechnet den Verantwortlichen niemand vor, wieviel Dieselöl, CO₂ und damit Millionen mit einem Kleinbus statt der Grossraumbusse

eingespart werden könnten? Weil sich weder unsere PW-Verbände noch unsere Politiker auf gleiche Weise für die Strasse einsetzen wie die Gegenseite dagegen!

Darum verabschiede ich mich nun mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Mit einem lachenden, weil ich mich nun schon seit vielen Jahren etwas unkonventionell in unserem Magazin für unsere Sache einsetzen konnte. Mit einem weinenden, weil es mir nicht gelungen ist, eine wort- und lautstarke Stimme in unserem Lager aufzubauen, die unseren Gegnern Paroli bieten kann.

Ich wiederhole zum Schluss meine Frage und meinen Wunsch: Wo ist unser Ombudsmann geblieben, der all unsere Anliegen entschlossen und professionell anpacken könnte? Lasst ihn wirken! Damit verabschiede ich mich und rufe Euch zu: Keep on trucking, friends!

Euer Trucky

Transportflash **Presented by LEADER**



Magazin LEADER
MetroComm AG
Bahnhofstrasse 8
Postfach 1235
9001 St.Gallen
Telefon 071 272 80 50
Fax 071 272 80 51
leader@metrocomm.ch
www.leaderonline.ch

Verleger:	Natal Schnetzer
Redaktion:	Marcel Baumgartner (Leitung) baumgartner@leaderonline.ch Stefan Millius millius@insom.ch
Autoren in dieser Ausgabe	Katja Hongler-Gmünder Marc Möhwald
Fotografie:	Bodo Rüedi, Tiziana Secchi
Herausgeberin, Redaktion und Verlag:	MetroComm AG Bahnhofstrasse 8 9001 St.Gallen Tel. 071 272 80 50 Fax 071 272 80 51 www.leaderonline.ch www.metrocomm.ch leader@metrocomm.ch
Geschäftsleitung:	Natal Schnetzer nschnetzer@metrocomm.ch
Anzeigenleitung:	Verena Mächler vm@metrocomm.ch
Marketingservice Aboverwaltung:	Verena Zäch info@metrocomm.ch
Abopreis:	Fr.60.- für 18 Ausgaben
Erscheinung:	April und Oktober
Gestaltung/Satz:	Tammy Rühli truhli@metrocomm.ch
Produktion:	Ostschweiz Druck, Wittenbach

LEADER ist ein beim Institut für geistiges Eigentum eingetragenes Markenzeichen. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

«Mehr Mut für Verkehrsprojekte»

Verdichtung ist in aller Munde. Es gibt nicht nur laufend mehr Menschen, es sind auch immer mehr Güter im Umlauf. Wolfgang Stölzle, Professor für Logistikmanagement an der Universität St.Gallen, untersucht die wachsenden Güterströme und kennt die damit verbunden Herausforderungen für den Logistikmarkt. Im Interview plädiert der Experte für schnellere politische Entscheide in der Verkehrspolitik – und wünscht sich mehr Innovationsgeist zur zügigen Entschärfung verkehrsbezogener Engpässe in unserem Land.

Interview: Katja Hongler-Gmünder, Bild: Tiziana Secchi



Wolfgang Stölzle, inwiefern hat sich der Güterverkehr für international tätige Schweizer Firmen in den letzten Jahren verändert?

Wir stellen grundsätzlich fest, dass der Güterverkehr überproportional zum Wirtschaftswachstum zunimmt. Das wirkt sich auf alle Verkehrsträger aus. Letztendlich ist dies die Folge des stetig zunehmenden Wohlstandes. Die vermehrte Arbeitsteilung, die Beteiligung von immer mehr Akteuren und die Globalisierung führen zu einer wachsenden Vernetzung und stellen somit immer grössere Herausforderungen an die Logistik. Infolge der Globalisierung verlängern sich zudem die durchschnittlichen Transportdistanzen. Ausserdem beobachten wir seit ein paar Jahren, dass die Lagerbestände von Unternehmen bewusst reduziert werden. Damit erhöht sich aber die Störanfälligkeit in den Wertschöpfungsnetzwerken. Diese Entwicklungen betreffen sowohl die Güterströme von Produktions- und Handelsunternehmen als auch die Logistikunternehmen.

In der Schweizer Güterverkehrspolitik sind für alle Verkehrsträger Strasse, Schiene, Luft und Wasser verschiedene politische Massnahmen geplant. In welchem Bereich sehen Sie den dringendsten Handlungsbedarf?

Wollen wir die Leistungsfähigkeit unserer Wirtschaft nicht schmälern, braucht es dringend einen Ausbau des Verkehrsnetzes für den Güterverkehr. Hier hinkt die Politik den ökonomischen Bedürfnissen hinterher. Politische Entscheide benötigen oftmals lange Vorlaufzeiten. Ganz generell verspüre ich wenig Courage für innovative Grossprojekte im Bereich Güterverkehr. Auf unseren Strassen und Schienen stossen wir aber vielerorts an Kapazitätsgrenzen. Im Strassennetz haben wir punktuell grössere Engpässe in den Agglomerationen Zürich und Basel, aber auch in Bern und Winterthur sowie auf unseren Alpentransitstrecken. Verschärft wird diese Situation durch den Personenverkehr, der in der Regel dieselbe Infrastruktur nutzt. Auf dem Was-

ser sieht es etwas entspannter aus. Die Schweizer Verkehrspolitik verfolgt eine wettbewerbsfähige Binnenschifffahrt auf dem Rhein, um auch an die Hochseehäfen angebunden zu sein. Dafür muss der Fokus verstärkt auf den Ausbau der Umschlagskapazitäten in den schweizerischen Rheinhäfen liegen. Der Luftverkehr kämpft generell mit Akzeptanzproblemen. Es gibt zwar viele Schweizer Exportfirmen, die sehr Luftfracht-affin sind. Doch die anhaltende Debatte über die Fluglärmbelastung führt dazu, dass sich die Luftfahrt generell und die Luftfracht speziell eher defensiv positionieren.

Kombinierter Verkehr klingt nach einer optimalen Lösung: Man nutzt die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger und umgeht logistische Engpässe. Wo sehen Sie Hindernisse?

Wir beschränken uns in dieser Frage in der Schweiz auf die Kombination von Schiene und Strasse, partiell ab Basel auch auf die Kombination mit der Binnenwasserstrasse. Aber: Für den kombinierten Verkehr (KV) braucht es Mindestdistanzen, damit er rentiert. Potenziale sind aus Schweizer Sicht insbesondere bei Import- und Exportverkehren zu sehen. Für den KV ist man auf leistungsfähige Terminals angewiesen, um die grossen Umschlagsmengen in kurzer Zeit zu bewältigen. Ein weiterer kritischer Punkt ist die Koordination der vielen Akteure, die in den gesamten Prozess eingebunden sind. Der KV bedarf einer komplexen Abstimmung zwischen Bahnunternehmen, Terminalbetreibern, sogenannten Operateuren sowie Logistikdienstleistern und Transportunternehmen.

Können technische Fortschritte die verstopften Transportwege befreien?

Es sind diverse technische Neuerungen beispielsweise in den Bereichen Infrastruktur, alternative Antriebe oder Telematik in Entwicklung – für deren Anschubfinanzierung fehlt allerdings oftmals die verkehrspolitische Unterstützung. Wer

sich für ein Projekt im Bereich Verkehrsinfrastruktur einsetzt, schafft sich schnell Feinde. So hat auch ein echtes Leuchtturmprojekt wie das unterirdische Tunnelsystem für Gütertransporte quer durch die Schweiz – «Cargo sous terrain» – mit Unterfinanzierung zu kämpfen.

Welche aktuellen Trends beobachten Sie aufgrund Ihrer Forschung?

Wir untersuchen in unserer täglichen Arbeit den Schweizer Logistikmarkt im Detail. Aktuell beschäftigen wir uns mit einer erhöhten Störanfälligkeit von Wertschöpfungsnetzwerken, speziell mit Fokus auf den Güterverkehr. Dieses Thema ist mittlerweile in vielen Unternehmen angekommen. Es besteht ein Bedarf für Störfallkonzepte in der Praxis. Ein weiteres Forschungsfeld ist die Logistik für den E-Commerce. Die Kunden bestellen rund um die Uhr und erwarten eine zeitnahe Auslieferung ihrer Pakete an Zustellorte, die mit ihnen vereinbart werden. Dies stellt die Logistik vor grosse Herausforderungen. Bei all dem steht indes die zentrale Frage nach der Bedeutung des Logistikstandortes Schweiz im Raum. Ohne eine

innovative Verkehrspolitik wird auch die Wirtschaftskraft der Schweiz gefährdet.

Der Direktor von auto-schweiz, Andreas Burgener, hat kürzlich seine Vision einer doppelstöckigen Autobahn vorgestellt – was halten Sie davon?

Grundsätzlich gefällt mir die Idee, Engpässe durch eine zweite Ebene eines bestehenden Verkehrsträgers zu beseitigen. Das wäre auch im Sinne des Landschaftsschutzes, weil dadurch keine zusätzlichen Flächen versiegelt würden. Die Umsetzung dieses Projektes erforderte allerdings enorme Investitionen. Dies – gespiegelt an der aktuellen Verkehrspolitik der Schweiz – dämpft die Chancen auf Realisierung erheblich.

Wie sieht Ihre persönliche Zukunftsvision für die Logistik aus?

Ich möchte lieber von einem Wunsch als von einer Vision sprechen: Ich wünsche der Schweiz, dass sie erkennt, wie wichtig leistungsfähige Verkehrssysteme sind. Leider hat die Verkehrspolitik seit dem Entscheid zur NEAT in den

1980er Jahren nur wenig Mut zu vergleichbaren Investitionen gezeigt.

Zur Person

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle ist seit 2004 Inhaber des Lehrstuhls für Logistikmanagement und Studiendirektor des Weiterbildungs-Diplomstudiums Supply-Chain- und Logistikmanagement an der Universität St.Gallen. Der Lehrstuhl bildet eine internationale Plattform für den wissenschaftlichen und praxisbezogenen Dialog im Bereich Logistik, Supply-Chain-Management und Verkehr. Der aus Deutschland stammende Hochschullehrer lebt am Schweizer Ufer des Bodensees. Sein persönliches Mobilitätskonzept beruht immer auf der schnellsten Verbindung «Haus – Haus» zu vertretbaren Kosten. Derzeit testet der 52-Jährige privat einen elektrisch angetriebenen Scooter – ein kleiner Schritt in Richtung persönlicher Elektromobilität.

Anzeige



Grossen Herausforderungen gewachsen. Der Crafter Swiss Champion mit CH-Kofferaufbau.

*Angebot für Gewerbetreibende. Preis exkl. MwSt., inkl. Euro-Währungsausgleich.



Nutzfahrzeuge

«Akutes Problem ist die Zunahme der Stautunden»

Martin Lörtscher ist der neue Mann an der Spitze der ASTAG Ostschweiz/FL. Im Interview erklärt er, welche Ziele er sich als Präsident setzt, was die Mitglieder von ihm erwarten dürfen und vor welchen Herausforderungen die Branche heute, aber auch in naher Zukunft steht.

Interview: Marcel Baumgartner, Bild: Bodo Rüedi

Martin Lörtscher, Sie sind Geschäftsführer der Hugelshofer Transport AG, einem Unternehmen, das rund 250 Mitarbeiter beschäftigt. Die Zeiten sind – auch aufgrund der Währungsentwicklungen – anspruchsvoll. Was hat Sie dazu bewogen, nun auch noch das Präsidium der ASTAG Ostschweiz/FL zu übernehmen?

Ich bin ja schon seit einigen Jahren im Vorstand tätig. Als unser Präsident Roman Holenstein seinen Rücktritt bekannt gab, haben wir im Vorstand intensiv darüber diskutiert, wer die Nachfolge antreten könnte. Ich habe mich schliesslich zur Verfügung gestellt. In meiner Freizeit bin ich auch sonst politisch aktiv. Ich sehe daher gewissen Synergien, welche so genutzt werden können. Zudem funktioniert die Zusammenarbeit im Vorstand sehr gut. Ich darf auf eine aktive Unterstützung meiner Kollegen sowie unserer Verbandssekretärin zählen. Dies hat mich dazu ermuntert, diese Aufgabe anzunehmen.

Sie haben die Geschäftsführung von Fredi Hugelshofer übernommen. Auch er wirkte schon als Präsident der hiesigen ASTAG und hat diese während seiner Amtszeit – und darüber hinaus – geprägt. Hat er Ihnen einen Tipp mit auf den Weg gegeben?

Ich bin seit 16 Jahren in der Firma Hugelshofer, zehn davon als Geschäftsführer. Fredi verfügt über 50 Jahre Erfahrung in der Transportbranche. Von diesem Know-how konnte ich sehr viel profitieren. In der betrieblichen Praxis hat mir Fredi sehr viele wertvolle Tipps gegeben. Was jedoch mein Engagement bei der ASTAG betrifft, haben wir nie gross darüber gesprochen.

Wir haben es erwähnt: Die Zeiten sind anspruchsvoll. Mit welchen aktuellen und künftigen Herausforderungen hat die Transportbranche zu kämpfen?

Unsere Branche hat aktuell, aber auch künftig diverse Herausforderungen zu meistern. Es würde jedoch zu weit führen, hier alles im Detail zu erläutern. Als Stichwort kann man folgende Hauptthemenfelder nennen: Fahrermangel, Stausituation, Kabotage, zunehmende Regulie-



rung, steigende Fiskalbelastungen, Währungsproblematik usw.

Sticht ein Bereich davon klar heraus?

Aus meiner Sicht ist eines der akutesten Probleme die massive Zunahme an Stautunden. Diese gehen betriebswirtschaftlich praktisch voll zulasten der Transporteure. Ebenso leiden die Chauffeure darunter. Es ist schwierig, unter solchen Rahmenbedingungen gute Leute für unsere Branche rekrutieren zu können. Die Engpässe im schweizerischen Strassennetz müssen dringend beseitigt werden. Geld ist vorhanden, deckt doch der Strassenverkehr seine Kosten zu über 100 Prozent. Hier muss die Politik rasch handeln. Wir von der ASTAG müssen dieses Problem laufend thematisieren und auf die Politik permanent Druck ausüben.

Gab es in der Vergangenheit Entwicklungen, die Sie auch aus heutiger Sicht noch klar bemängeln?

Die Informationspolitik seitens des Bundes lässt sehr zu wünschen übrig. So wurden beispielsweise «Euro 3»-Fahrzeuge praktisch über Nacht in eine tiefere LSVA-Kategorie eingestuft. Nur

durch grossen Einsatz der ASTAG und einiger Politiker ist es damals gelungen, für Euro 3 ein Jahr «Gnadenfrist» herauszuholen. Die Unternehmenswerte, die damals vernichtet wurden, waren gigantisch. Das war damals schon ein kleiner Super-GAU für unsere Branche.

Die ASTAG vereint die unterschiedlichsten Unternehmen. Wie beurteilen Sie den Zusammenhalt im Verband?

Viele ASTAG-Mitglieder sind draussen im Markt Wettbewerber. Das ist aber in jedem Branchenverband so. Die Aufgabe eines Branchenverbandes ist es, übergeordnet für gute Rahmenbedingungen für seine Mitglieder zu sorgen. Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn ein Verband ein gewisses Gewicht, sprich viele Mitglieder, hat. Von daher ist es sehr wichtig, dass möglichst viele Transporteure Mitglied der ASTAG sind und wir gegen aussen mit vereinten Kräften am gleichen Strick ziehen.

Benötigt es noch vermehrt eine «geeinte Stimme»?

Ich denke schon, auch auf dem politischen Parket weht ein rauerer Wind als früher. Nur ge-

einigt werden wir wahrgenommen und können etwas erreichen.

Die Herausforderungen haben Sie genannt. Gab es in der jüngsten Vergangenheit auch Entwicklungen, die man positiv werten kann?

Das Parlament hat sich deutlich für eine zweite Gotthard-Röhre ausgesprochen, dies zeugt von einem gewissen Pragmatismus. Das ist umso erfreulicher, da das Parlament in der Vergangenheit in verkehrspolitischen Fragen nicht immer ein goldenes Händchen hatte.

Im Herbst stehen die nächsten eidgenössischen Wahlen auf dem Programm. Wie entscheidend ist es, dass Politiker nach Bern gesandt werden, die die Anliegen der Branche vertreten?

Die Tendenzen der vergangenen Jahre zeigen ein deutliches Bild: Das Parlament verakademisiert zusehends. Es ist sehr wichtig, dass wir im Parlament gewerbetreibende Parlamentarier mit Bodenhaftung haben. Die Interessen des gesamten Gewerbes decken sich meistens mit denen unserer Branche. Ideal wäre es natürlich, wenn wir Transporteure gleich viele Nationalräte stellen könnten wie zum Beispiel die Landwirte – doch dies dürfte ein Traum bleiben.

Wird es vonseiten der ASTAG konkrete Wahlempfehlungen geben?

Ja, wir werden Wahlempfehlungen abgeben. In einem Wahljahr ist es aber oft so, dass sich die meisten Politiker volkshnah und gewerbefreundlich geben. Wir werden die möglichen Kandidaten genau analysieren und deren Leistungsaus-

weise in Bezug auf unsere Anforderungen unter die Lupe nehmen. Unsere Mitglieder müssen sich auf unsere Wahlempfehlungen verlassen können. **Ihr Vorgänger Roman Holenstein war zehn Jahre lang Präsident. Er hat schon sehr früh gesagt, dass er das Amt nicht länger als ein Jahrzehnt lang ausüben werde. Welchen Horizont haben Sie sich gesetzt?**

Diese Frage zu beantworten, bevor ich überhaupt angefangen habe, ist relativ schwierig ... Länger als ein Jahrzehnt wird meine Amtszeit aber mit Bestimmtheit auch nicht sein.

Gibt es konkrete Ziele, welche Sie sich für die Anfangsphase gesetzt haben?

Ich habe das grosse Glück, dass ich mich in ein gemachtes Nest setzen darf. Das bedeutet jedoch nicht, dass man sich auf den Lorbeeren ausruhen darf. Persönlich sehe ich noch Potenzial im Bereich Nachwuchsförderung: Es ist sehr wichtig, dass wir unseren Nachwuchs selber aufbauen, nur so werden wir auch in Zukunft eine hohe Dienstleistungsqualität erbringen können. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Imagepflege für unsere Branche. Wir müssen jede erdenkliche Möglichkeit nutzen, unsere Branche in einem positiven Licht darzustellen. Ohne Strassentransport läuft in diesem Land nichts, das muss jedes Kind wissen. Auch müssen wir uns verkehrspolitisch verstärkt durch Mitarbeit in Gremien, Kommissionen und Arbeitsgruppen einbringen. Und zu guter Letzt ist es mir ein grosses Anliegen, für alle Mitglieder greifbar sein zu können. Konstruktive Kritik, Ideen und Vorschläge nehme ich sehr gerne auf.

Wie entscheidend ist die Zusammenarbeit mit der Zentralstelle der ASTAG in Bern?

In Bern laufen die Fäden aus allen Sektionen zusammen. Es ist wichtig, dass wir zu der Zentrale einen guten Kontakt pflegen. So haben wir Zugang zu wichtigen Informationen und werden als aktive Sektion wahrgenommen. Als Sektionspräsident nehme ich automatisch im Zentralvorstand Einsitz. Dadurch werde ich am Puls sein, darauf freue ich mich sehr.

Gibt es andere Partner, Verbände und Institutionen, mit denen Sie den regelmässigen Austausch suchen werden?

Wir pflegen zu den anderen Verkehrsverbänden gute Kontakte. Ein guter und wichtiger Partner ist aber auch der Gewerbeverband. Diese Kontakte müssen wir pflegen und bei Bedarf die Stärken der verschiedenen Netzwerke nutzen.

Das Amt wird Sie auch zeitlich beanspruchen. Muss-ten Sie sich im Betrieb in gewissen Bereichen neu organisieren?

Unser Verbandssekretariat wird vom St.Galler Gewerbeverband sehr professionell geführt. Sämtliche operativen und organisatorischen Arbeiten werden sehr pflichtbewusst von Manuela Eberle, unserer Verbandssekretärin, erledigt. Ohne diese Stütze wäre es für mich unmöglich, dieses Mandat auszuüben. Der Betrieb darf unter einer solchen Aufgabe nicht leiden. Viele Arbeiten werden in der Freizeit erledigt und Anlässe an Abenden oder Wochenenden besucht. Man muss das ein bisschen als Hobby betrachten, sonst wird es schwierig.

Anzeige

**Die Post macht
viele einfacher.
Auch bei Trans-
porten über die
Grenze.**

Die Post übernimmt für Sie den grenzüberschreitenden Versand, die Verzollung und sie kümmert sich um alle elektronischen Prozesse. So können Sie die Kundennähe auch über Tausende von Kilometern pflegen.

Weitere grenzüberschreitende Services finden Sie unter **post.ch/transporte**

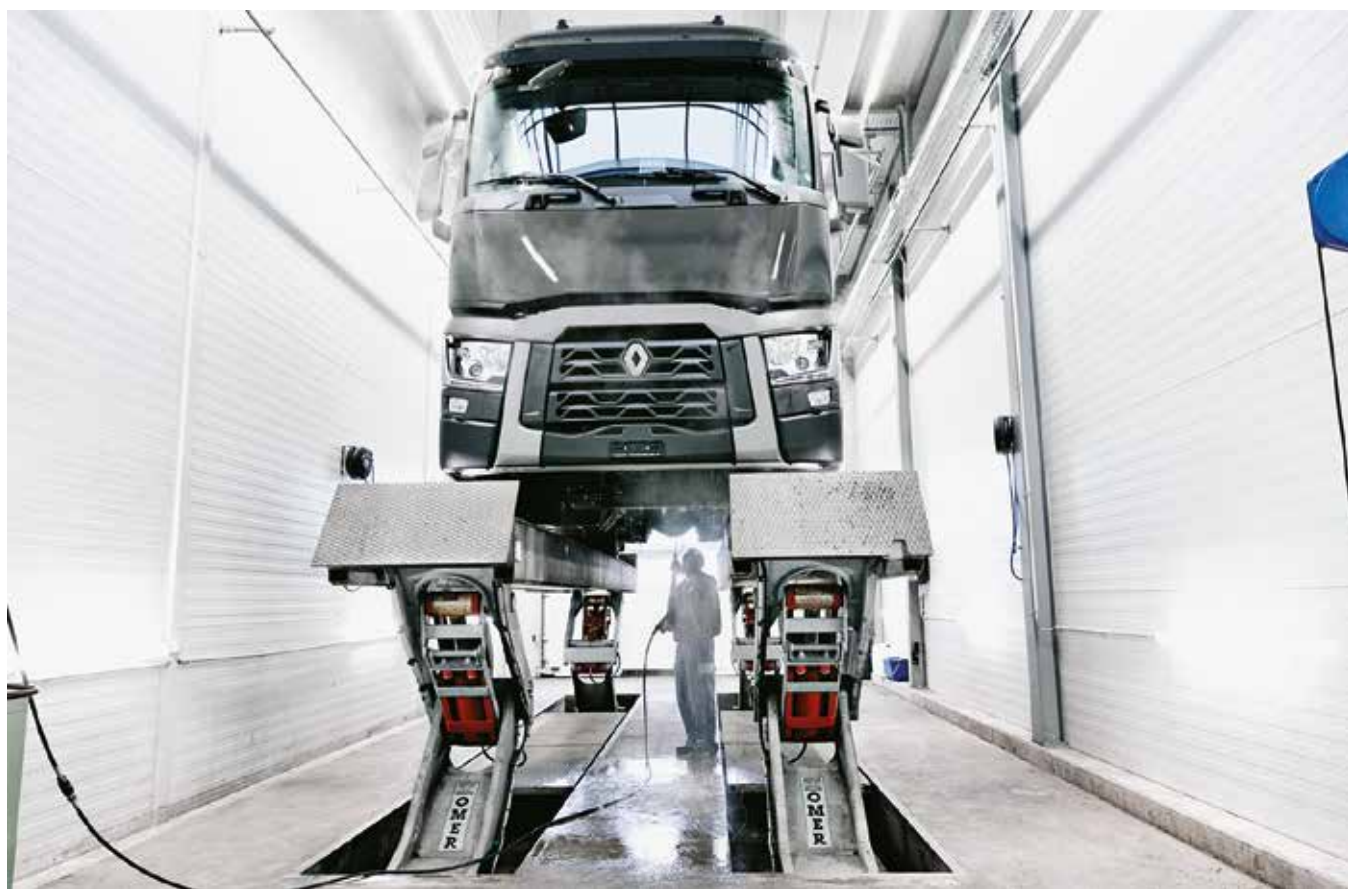
Auch das ist die Post.

DIE POST 
Gelb bewegt.

Joël Mettler, im 3. Lehrjahr als Mechatroniker Nutzfahrzeuge:

«Thomann ist ein cooler Lehrbetrieb»

Die Thomann Nutzfahrzeuge AG bietet attraktive Lehrstellen in Schmerikon, Chur, Frauenfeld und Arbon. Die spannenden Autoberufe gewährleisten viele Entwicklungsmöglichkeiten.



Thomann betreibt an den vier Standorten fünf Betriebe für Wartung und Verkauf von Lastwagen, Omnibussen und Transportern. Insgesamt bildet das Unternehmen rund 30 Lernende aus. «Und zwar aus Überzeugung», wie CEO Luzi Thomann betont. «Denn die heutigen Lehrabgänger sind die Fach- und Führungskräfte von morgen». Und die solide Grundbildung in der Nutzfahrzeugbranche bietet dem beruflichen Nachwuchs Sicherheit und Perspektiven.

Mechatroniker/in, Automobilfachmann/frau...

Bei Thomann kann man vier Berufe erlernen. Neben «Mechatroniker Nutzfahrzeuge» und «Automobilfachmann Nutzfahrzeuge» ist es

der «Detailhandelsfachmann Autoteile-Logistik», dessen Aufgaben im Lagerwesen liegen. Zu guter Letzt kann man bei Thomann auch den Beruf des «Automobilassistent» angehen, der einfache Servicearbeiten und Reparaturen selbstständig ausführt.

«Gesucht: Chef mit Potenzial zum Lernenden.»

Luzi Thomann

«Automobilberufe sind heute Jobs für Hand und Hirn», so beschreibt Auszubildner Sepp Zraggen die Kombination von Handwerk mit viel Elektronik und Computereinsatz. Der Mechatroniker-Lernende Filippo Loi ist fasziniert

davon, dass in diesem Job verschiedene technische Disziplinen zusammenfließen: «Es macht grossen Spass, jeden Tag eine andere Herausforderung zu haben mit Mechanik, Hydraulik, Pneumatik und Elektrik».

Umfeld von Trucks und Omnibussen

Die ausgeklügelte Technik von Trucks hat eine Faszination, welche die meisten von uns in ihren Bann zieht. Bei Thomann sind es die Lastwagen, Omnibusse und Transporter von sieben renommierten Marken, welche gewartet und verkauft werden. «Die mächtigen Fahrzeuge und die grossen Kräfte, die im Spiel sind, imponieren mir total», erzählt die lernende Automobilfachfrau Barbara Hofmann. «An Abwechslung fehlt es nie», ergänzt Sepp

Zraggen, «denn für Servicearbeiten bedienen wir die Halter aller Fahrzeugmarken».

Wahl aus 40 Arbeitszeitmodellen

Zum Unternehmenswert «familiär» gehört bei Thomann, dass der Mitarbeitende zwischen 40 Arbeitszeitmodellen wählen kann. So lässt sich der Beruf optimal mit Familie und Hobby abstimmen. Diese Flexibilität kommt auch den Kunden zugute, weil an den Thomann-Standorten auch zu unüblichen Zeiten Fachpersonal präsent ist und so längere Öffnungszeiten offeriert werden können. «Flexibilität» ist bei uns sehr gross geschrieben», unterstreicht Luzi Thomann. «So holen und bringen wir z. B. Kundenfahrzeuge immer kostenlos, was die Kunden sehr schätzen».

Ausbildung als zentrales Thema

Das Thomann-Betriebsmodell «innovativ und familienfreundlich» zieht schon seit längerem positive Kreise in der Wirtschaft. Bereits im Jahr 2003 erreichte man mit diesem Konzept den ersten Rang beim St. Galler Innovationspreis. Vier Jahre später konnte es der Inhaber im Bundeshaus Bern vorstellen, und im «Handbuch für KMUs» erscheint es als Praxisbeispiel. Die für Lehrstellensuchende eigens geschaffene Website (lernende.thomannag.com) unterstreicht die Bedeutung des Berufsnachwuchses für die Firma.

THOMANN
NUTZFAHRZEUGE AG
SCHMERIKON · CHUR · FRAUENFELD · ARBON

www.thomannag.com



Zukunft inklusive

Innovativ seit 20 Jahren

Innert zwei Jahrzehnten hat sich Thomann zum führenden Nutzfahrzeug-Dienstleister vom Zürichsee via Ostschweiz bis in die Bündner Südtäler entwickelt. Die Zahl der Mitarbeitenden hat sich in dieser Zeit von 18 auf rund 170 erhöht. Nach seinem Erfolgsgeheimnis gefragt, meint Luzi Thomann: «Absolute Kundenorientierung in dem Sinne, dass wir dem Kunden alles Erdenkliche abnehmen. Der Leitsatz «Sie fahren, wir kümmern uns um den Rest» ist bei uns keine Floskel, sondern ein echter Mehrwert, den man täglich erleben kann.»

«Zufriedene Kunden» – diese oft gehörte Aussage wird bei Thomann folgerichtig wörtlich genommen und mündet in einem einzigartigen Programm. Der Kern: Der Kunde bezahlt für die Thomann-Leistungen dann zu 100 %, wenn er vollständig zufrieden ist.

Nicht zuletzt äussert sich die erstklassige Qualität der Thomann-Leistungen in einer ganzen Reihe gewonnener Auszeichnungen. So belegte das Unternehmen unter rund 600 Servicebetrieben nun zum zweiten Mal in Folge den ersten Rang beim europäischen «Bus League Wettbewerb». «Das macht uns stolz und war nur dank einer Topleistung des ganzen Teams möglich», freut sich Marketingleiter Beda Rubatscher.

Jobs für Hand und Hirn

Besuche THOMANN an der
OBA in St. Gallen
28. AUGUST. – 1. SEPTEMBER 2015
oder der BERUFSMESSE THURGAU
in Weinfelden
17. – 19. SEPTEMBER 2015

OBA
Ostschweizer
Bildungs-
Anstalt

berufsmesse
thurgau

Martin Lörtscher ist neuer ASTAG-Präsident

An der Mitte März abgehaltenen Generalversammlung der ASTAG Ostschweiz/FL im Zeughaus in Teufen AR wurde Martin Lörtscher zum neuen Präsidenten gewählt. Er tritt damit die Nachfolge von Roman Holenstein an, der dieses Amt während zehn Jahren ausführte.

Text: Marc Möhwald und Marcel Baumgartner, Bilder: Bodo Rüedi

Rund 280 Anwesende konnte die Ostschweizer Sektion der ASTAG Mitte März zur ordentlichen Generalversammlung im Zeughaus in Teufen begrüßen. Auf Interesse stiessen in erster Linie die Wahl eines neuen Präsidenten sowie die im Anschluss abgehaltene Polit-Arena mit Vertreterinnen und Vertretern der unterschiedlichsten Parteien.

Ein «gemachtes Nest»

Der langjährige Präsident Roman Holenstein, Geschäftsführer der Wiler Holenstein Transport AG, machte nie ein Geheimnis daraus, dass er diese Funktion nach spätestens zehn Jahren an einen Nachfolger übergeben möchte. Dieser wurde in den Reihen des Vorstandes mit Martin Lörtscher, Geschäftsführer der Hugelshofer Gruppe in Frauenfeld, gefunden und von den Mitgliedern einstimmig gewählt. Lörtscher hob in seiner Antrittsrede die wesentlichen Ziele hervor, die er in den nächsten Monaten in Angriff nehmen möchte (siehe auch Interview in dieser Ausgabe): «Ich habe das grosse Glück, dass ich mich in ein gemachtes Nest setzen darf», lobte der neue Präsident seinen Vorgänger.

Das bedeute jedoch nicht, dass man sich auf den Lorbeeren ausruhen dürfe. «Persönlich sehe ich noch Potenzial im Bereich Nachwuchsförderung: Es ist sehr wichtig, dass wir unseren Nachwuchs selber aufbauen, nur so werden wir auch in Zukunft eine hohe Dienstleistungsqualität erbringen können», betonte Lörtscher. Ein weiterer wichtiger Punkt sei die Imagepflege für die Branche. «Wir müssen jede erdenkliche Möglichkeit nutzen, unser Gewerbe in einem positiven Licht darzustellen. Ohne Strassentransport läuft in diesem Land nichts, das muss jedes Kind wissen.»

Lob und Dank für Holenstein

In seiner Laudatio lobte Martin Lörtscher die geleistete Arbeit von Roman Holenstein: «Seine zehnjährige Amtszeit wurde geprägt durch Re-



Roman Holenstein (links) übergab das Präsidium der ASTAG Ostschweiz/FL nach zehn Jahren an Martin Lörtscher.

spekt, Mut und ein hohes Verantwortungsbewusstsein. Mit grosser Umsicht, sehr kompetent und führungsstark verstand er es, sich für die Ziele der ASTAG einzusetzen.»

Sowohl Roman Holenstein als auch Fredi Hugelshofer, seinerzeit Mitbegründer der ASTAG und Initiator sowie treibende Kraft der Verbandszeitschrift «TransportFlash», wurden von den Anwesenden einstimmig zu Ehrenmitgliedern ernannt. Zudem wurde mit Markus Egger von der Emil Egger AG in St.Gallen ein neues Vorstandsmitglied gewählt.

Verkehrspolitik und Erbschaftssteuer

Neben den ordentlichen Traktanden informierten unter anderem Kantonsrat Walter Locher über den aktuellen Stand der dritten Röhre beim Rosenbergtunnel und Hansjörg Brunner, Präsi-

dent des Thurgauer Gewerbeverbandes, über die BTS/OLS. Josef A. Jäger von der Camion Transport AG in Wil warnte zudem von den Konsequenzen bei einer allfälligen Annahme der Erbschaftssteuer, über die im Juni abgestimmt wird.

Dass sich in einem Wahljahr generell mehr Politikerinnen und Politiker an der Generalversammlung der ASTAG zeigen, ist kein Novum. In einer Podiumsdiskussion (siehe Bericht in dieser Ausgabe) wurde einige von ihnen jedoch in besonderem Masse unter die Lupe genommen. Zum Thema «Verkehr – was haben wir in den vergangenen zehn Jahren erreicht und wo stehen wir in zehn Jahren» äusserten sich die beiden Ständeräte Karin Keller-Sutter (FDP) und Paul Rechsteiner (SP) sowie die Nationalräte Edith Graf-Litscher (SP), Andrea Caroni (FDP) und Ulrich Giezendanner (SVP).



Landammann Jakob Brunnschweiler begrüßte die Mitglieder im Kanton Appenzell Ausserrhoden.



Roman Holenstein trat nach zehn Jahren als Präsident zurück.



Walter Locher ist von der Dringlichkeit einer dritten Röhre überzeugt.



Stattliche Fahrzeuge dürfen an einer ASTAG-GV natürlich nicht fehlen.



Josef A. Jäger warnte vor der Erbschaftsteuer.



SVP-Nationalrat Roland Rino Büchel.



Informierte über die BTS/OLS: Hansjörg Brunner.



Neu in den Vorstand gewählt: Markus Egger.

Stimmen zu Roman Holensteins Präsidialjahren

Rolf Schoch, WIRAG AG, Rickenbach:

«Roman Holenstein war ein sehr kompetenter Präsident und sehr engagiert.»

Silvan Wyr, Dholandia, Müllheim:

«Roman Holenstein ist ein wertbeständiger Unternehmer und ein sehr guter Kommunikator.»

Hans M. Richle, Präsident Kantonaler Gewerbeverband St.Gallen:

«Roman Holenstein versteht es, sehr besonnen, ruhig und dennoch hart in der Sache zu sein. Er ist ein stiller Macher.»

René Bühler und Christian Rüegg, St.Galler Kantonsräte (SVP):

«Roman Holenstein hat seine Sache super gemacht, immer klar und deutlich. Damit war er ein Präsident für alle.»



280 Personen wohnten der GV bei.



CRANES AND MORE

Ihr Partner für

ATLAS

maxilift

EFFER

PENZ CRANE

MOBAS
HAKENGERÄT

MOBAS
WECHSELSYSTEM

MOBAS
SPEZIALFAHRZEUG

MOBAS
LADEBRÜCKE

Wir helfen Ihnen gerne bei Ihren Projekten



A. Krucker
Ostschweiz
Wil SG
071 929 32 31



W. Zimmermann
Mittelland
Root LU
041 450 23 33



L. Sesa
Westschweiz
Echandens VD
021 703 03 00



ES LOHNT SICH.

metrocomm

Bahnhofstrasse 8
CH-9001 St.Gallen
Tel. +41 (0)71 272 80 50
info@metrocomm.ch

DIE NISSAN NUTZFAHRZEUGE.
BRINGEN IHR GESCHÄFT IN FAHRT.



GÜNSTIGE BEDINGUNGEN.
NICHT NUR BEI DER ARBEIT.



*Angebot richtet sich nur an Gewerbetreibende zzgl. MwSt. Gültig für Bestellungen von Gewerbetreibenden bei allen an der Aktion teilnehmenden NISSAN Partnern bis 31.03.2015 oder bis auf Widerruf. Es gelten die Leasingkonditionen der RCI Finance SA, 8902 Urdorf: Km-Leistung/Jahr: 10 000 km. Restschuldversicherung inklusive. Obligatorische Vollkaskoversicherung für Leasingvertrag nicht begriffen, effektiver Jahreszins 3.97%. Eine Kreditvergabe ist verboten, falls sie zur Überschuldung der Kunden führt. NISSAN SWITZERLAND, NISSAN CENTER EUROPE GMBH, Postfach, 8902 Urdorf.

Volvo Truck Center Niederuzwil
Hirzenstrasse 4 • 9244 Niederuzwil
Tel.: 071 955 97 97 • Fax: 071 955 97 98

Fredi Hugelshofer: Der Wachrüttler der Sektion

Der frühere Präsident der ASTAG Ostschweiz/FL wurde an der Generalversammlung wegen seiner grossen Verdienste für die Sektion zum Ehrenmitglied ernannt. Er setzt sich seit Jahrzehnten unermüdlich für die Transportbranche ein. Eine Würdigung von Roman Holenstein.

Bild: Bodo Rüedi



Fredi Hugelshofer war mit der Firma Hugelshofer, die er in vierter Generation führte, Mitglied des Treuhandverbandes des Transportgewerbes (TAG), der zu jener Zeit als die eigentliche Vertretung der gewerbmässigen Transportunternehmer galt. Bereits zu Beginn der 1970er Jahre erwiesen sich die zwei rivalisierenden Schweizer Transportverbände – TAG und ASPA, wobei sich der zweite eher auf den Werkverkehr fokussiert – zunehmend als schwerfällig. Oft wurde zweigleisig gefahren; mitunter herrschte gar ein offener Konkurrenzkampf.

Nachdem die Präsidenten und die Vorstände der beiden schweizerischen Verbände keine An-

stalten zur Gemeinsamkeit oder gar zu einem Zusammenschluss zeigten, beschlossen Josef Jäger sen., Präsident der ASPA Ostschweiz, und Fredi Hugelshofer, Präsident des TAG Ostschweiz, schliesslich im Jahre 1975, eine Fusion der beiden Verbände von der Ostschweiz aus zu realisieren.

Die übrigen Verbände beobachteten das Unterfangen mit Argusaugen, wusste man doch eigentlich, dass eine Fusion die einzig wahre Lösung darstellte. Erst 1978 willigten aber die beiden Verbände in eine landesweite Fusion ein – der Name ASTAG (aus ASPA und TAG) wurde geschaffen und die Vorstände, Sekretariate wie auch die Zeitungen zusammengelegt.

Fredi Hugelshofer übernahm in der Folge das Präsidium der ASTAG Ostschweiz von Josef Jäger sen. und trat gleichzeitig dem schweizerischen Zentralvorstand bei. Dort übernahm er bald die Zeitungskommission, deren Präsident er während rund sieben Jahren war. Anschliessend wurde eine PR-Kommission gegründet – mit Fredi Hugelshofer als Präsident.

In den knapp zwölf Jahren als Präsident der ASTAG Ostschweiz schuf Fredi Hugelshofer ein professionelles Sekretariat, reorganisierte

den Vorstand mit Einbezug aller Regionen und war bei der Eingliederung unserer liechtensteinischen Freunde mit dabei. 2001 beschlossen Fredi Hugelshofer und einige seiner Vorstandsmitglieder, eine eigene Ostschweizer Zeitung, den «TransportFlash», herauszugeben. Darin sollten vor allem Ostschweizer Belange und von der Schweizer ASTAG-Zeitung sträflich vernachlässigte Mitteilungen aus unserer Region publiziert werden.

Im April 2002 erschien schliesslich die erste Ausgabe. Nach 13-jährigem Mitwirken erachtet Fredi Hugelshofer seine Aufgabe in der PR-Kommission als erfüllt. Er wünscht sich zwar immer eine noch aktivere Mitarbeit der Mitglieder, freut sich aber natürlich in erster Linie, dass der «TransportFlash» als eigene Zeitung mit der Rubrik «Trucky» als Poltergeist und Wachrüttler nach wie vor gern gelesen und geschätzt wird. Wir danken Fredi Hugelshofer herzlich für die 25 Jahre tatkräftige Mitarbeit in der ASTAG Ostschweiz/FL, zwölf davon als Präsident und später nochmals 13 Jahre als Mitglied der PR-Kommission. Er hat mit seiner lockeren, aber doch kritischen Art als «Sonnyboy» unsere Kommission sehr bereichert.

Anzeige

ÖKOLOGISCH. VERLÄSSLICH. EFFIZIENT.

HUGELSHOFER 

TRANSPORT AG LOGISTIK AG RECYCLING AG



transfood 

Ein Unternehmen der HUGELSHOFER  GRUPPE

Mit Nater orientieren Sie sich an der Zukunft

Mit viel Umsicht führt Ralph Nater heute das Werk fort, das sein Vater Paul mit der Gründung vor 25 Jahren in die Wege geleitet hat. Hinter dem Erfolg steckt ganz viel persönliche Motivation, eine beispielhafte Kundennähe und funktionierende Marken-Partnerschaften. Letztere garantieren den Kunden der Nater AG Nutzfahrzeuge stets neue Innovationen: Dieses Jahr etwa der Fiat Doblò Cargo oder das Iveco HI-MATIC Getriebe, das erste Automatikgetriebe mit acht Gängen.

Der Fiat Doblò Cargo: Überzeugend mit neuer Technik, effizienter Motorisierung, grossem Laderaum sowie Platz in der Fahrerkabine für drei Personen.

Fiat Doblò Cargo:

Aussen und innen neu definiert

Der neue Fiat Doblò überzeugt mit neuer Technik und effizienter Motorisierung. In Bezug auf Funktionalität, Leistung, Ladevolumen, Kraftstoffverbrauch und Unterhaltskosten steht er an der Spitze in seinem Segment. Zur Verfügung stehen ausschliesslich umweltfreundliche Multijet-Motoren mit bis zu 40 Prozent mehr Drehmoment im Vergleich zu den Vorgängermodellen. Kern seiner hohen Funktionalität ist der Laderaum, der mit einer rechteckigen Form, mit ergonomischen Befestigungsmöglichkeiten und 180 Grad Öffnungswinkel der Hecktüren das Be- und Entladen besonders einfach machen.

HI-MATIC-Getriebe:

Komfortabel – sparsam – stark

IVECO bietet mit seinem HI-MATIC Getriebe als erster Nutzfahrzeughersteller ein neues 8-Gang-Automatikgetriebe für leichte Nutzfahrzeuge an. Entwickelt wurde das Automatikgetriebe für höchste Ansprüche in Sachen Komfort und geringsten Kraftstoffverbrauch bei optimaler Leistungsentfaltung. Das Getriebe reagiert schneller und präziser als herkömmliche Automatikgetriebe – für eine Schaltung werden weniger als 200 Millisekunden benötigt. Auch mit HI-MATIC sind Anhängelasten von bis zu 3500 kg möglich.

25 Jahre sind in der heute so schnelllebigen Zeit eine Ewigkeit. Umso mehr lohnt es sich, für einige Momente inne zu halten und sich all jener Menschen zu erinnern, die dazu beigetragen haben, dass die Nater AG Nutzfahrzeuge heute als eines der führenden Nutzfahrzeug-Unternehmen der Ostschweiz da steht und bei seinen Kunden stets für viel Rückenwind sorgt... Beginnend mit der Firmengründung 1989 durch Vater Paul Nater, mit dem ersten ServiceCenters in Staad 1990, der strategischen Erweiterung Mitte der 90er Jahre Richtung Westen in Müll-

heim und schliesslich mit der Übernahme der Firma Boxx Nutzfahrzeuge in Gossau im Jahre 2007.

Hinter der Führung des Unternehmens steckt viel Emotion und Motivation. Besonders gereizt hat es Ralph Nater, als Unternehmer gemeinsam im Team etwas zu erreichen. Heute sorgen 65 Mitarbeitende in den drei ServiceCenters für einen reibungslosen Betrieb, ganz im Dienste einer äusserst vielfältigen Kundschaft, welche neben dem technischen Know-how auch die zwischenmenschlichen Werte schätzt.

Nater AG Nutzfahrzeuge – Ihre Markenvertretung für IVECO, ISUZU und FIAT Professional.



Ihr Kontakt:
Ralph Nater
Geschäftsführer
Telefon 071 388 00 40
ralph.nater@nater.ch
www.nater.ch

www.rentir.ch, www.ihrrueckenwind.ch

Verkehrssituation Ostschweiz: Was wurde getan?

An der GV der ASTAG Ostschweiz/FL bezogen die Ständeräte Karin Keller-Sutter (FDP) und Paul Rechsteiner (SP) sowie die Nationalräte Edith Graf-Litscher (SP), Andrea Caroni (FDP) und Ulrich Giezendanner (SVP) Stellung zur aktuellen Verkehrspolitik. Die Ansichten – das ist keine Überraschung – gehen je nach Parteizugehörigkeit klar auseinander.

Text: Marc Möhwald, Bilder: Bodo Rüedi

Das Thema der Polit-Arena, die von der SRF-Journalistin Martina Brassel geführt wurde, liess viel Spielraum offen. Zum Titel «Verkehr – was haben wir in den letzten 10 Jahren erreicht und wo stehen wir in 10 Jahren?» wurden verschiedene Fragestellungen diskutiert, unter anderem, warum die BTS/OLS so wichtig ist – nicht nur für den Thurgau, sondern für die ganze Ostschweiz. Mehrheitlich herrschte zu diesem Punkt Einigkeit auf der Bühne: Es gehe nicht nur um ein einzelnes Projekt, sondern gesamtheitlich um alle in der Ostschweiz. Obwohl das Volk die Initiative BTS/OLS angenommen hat, würden wir hier auf einem Nullpunkt stehen, denn sie war an einen höheren Vignettenpreis gekoppelt. Dieser wurde ja bekanntlich abgelehnt. Nicht nur BTS/OLS könnte und sollte aber zur Engpassbeseitigung in der Ostschweiz beitragen, sondern auch die dritte Röhre des Rosenberg隧nels in St.Gallen – regionalpolitische Probleme also, an denen alle teilhaben müssen.

Keine Chance für «Milchkuh»?

In allen weiteren Fragen wurde immer wieder die Finanzierung der Bauvorhaben auf den Tisch gebracht. Es war allen klar, dass etwas gegen den Verkehrskollaps getan werden muss. Nur über die Art und Weise, um gewisse Ziele zu errei-



Moderatorin Martina Brassel und der Aargauer SVP-Nationalrat Ulrich Giezendanner.

chen, herrschte Uneinigkeit: Edith Graf-Litscher möchte keine Hand bieten für ungedeckte Cheques, und Ulrich Giezendanner will keine Subventionen. Eindeutig ist, dass in den Ausbau und Unterhalt des Bahnnetzes sehr viel investiert wurde und für den Strassenverkehr nur die Gelder für den Unterhalt aufgebracht wurden. Nun wird sich zeigen, ob und wie der NAF (Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds) und der Bund sich an den Kosten beteiligen, um eine Finanzierung der Ostschweizer Projekte sicherzustellen.

Paul Rechsteiner seinerseits hofft, dass die Milchkuh-Initiative keine Chance habe, welche

die Einnahmen aus dem Strassenverkehr nur für diesen verwenden will.

Zweite Gotthard-Röhre

Die Interessen der Parteien sind grundsätzlich unterschiedlichster Art. Jedoch lässt sich eines erkennen, dass sie im Ziel das Gleiche erreichen möchten – keinen Verkehrskollaps. So auch beim Thema «Stau», das in den vergangenen Jahren an Brisanz gewonnen hat.

Ulrich Giezendanner betonte, dass im Strassenverkehr praktisch nichts gegangen sei. In den Bahnverkehr wurden hingegen 40 Milliarden investiert, obwohl auch der Lastwagenverkehr stark zugenommen hat. «Man hat jedoch nicht den Gotthard- oder den Gubristtunnel ausgebaut», ist seine Argumentation um diese Aussage zu unterstreichen. Um diese notwendigen Ausbauten zu erreichen, müsse man in Bern «nicht lobbyieren, sondern überzeugen» fügte Giezendanner hinzu. Beim Thema «Zweite Röhre Gotthardtunnel» gehen die Ansichten natürlich auseinander. Dabei ist für die bürgerlichen Politiker klar: Will man einen Verkehrskollaps wie seinerzeit im Jahr 2006 mit der Sperrung des Gotthardtunnels für mehrere Wochen in St.Gallen sowie in Graubünden (San-Bernardino-Route) nicht noch einmal erleben, so ist die zweite Röhre unabdingbar.



Karin Keller-Sutter, St.Galler FDP-Ständerätin, und Andrea Caroni, FDP-Nationalrat des Kantons Appenzell Ausserrhoden.



Der St.Galler SP-Ständerat Paul Rechsteiner und die Thurgauer SP-Nationalrätin Edith Graf-Litscher.

VOLVO TRUCKS FULL RANGE



Unsere Dienstleistungen:

- Angebot von kompletten Transportlösungen mit individuell angepassten Finanzierungs- und Wartungslösungen
- LKW-Vermietung
- Werkstatt für LKW, Busse, Anhänger und Auflieger
- Teile- und Zubehör-Service für LKW und Busse
- Moderne Prüfstrasse
- 24-Std. Pannendienst (Volvo Action Service)
- Offizielle Nissan LCV-Vertretung: Nissan-Nutzfahrzeuge ab 2t bis 8t
- Kundenfreundliche Öffnungszeiten: Mo - Fr: 7.00 h - 19.30 h, Sa: 7.00 h - 12.00 h

Volvo Trucks (Schweiz) AG

Truck Center Niederuzwil

Hirzenstrasse 4
9244 Niederuzwil
Tel. 071 955 97 97

Volvo Trucks. Driving Progress



OSTSCHWEIZ DRUCK

Hofstetstrasse 14 • 9300 Wittenbach • ostschweizdruck.ch



**Schwer
beeindruckt.**

News und Hintergrundinfos auf einen Blick

Ab sofort können sich Mitglieder der ASTAG-Sektion Ostschweiz/FL sowie Interessierte auf der Webseite www.astag-ofl.ch über die Aktivitäten orientieren.

Die neu geschaffene Homepage bietet einen umfassenden Überblick: Unter der Rubrik «Aktuell» sind beispielsweise Berichte inkl. Fotos und Videos von vergangenen Veranstaltungen zu finden. Hier finden die Nutzer auch die vergangenen Ausgaben vom «TransportFlash» als PDF sowie eine Auflistung von anstehenden Veranstaltungen der ASTAG Schweiz sowie der ASTAG Ostschweiz/FL.

Die Rubrik «Sektion» führt neben dem Vorstand, den Revisoren, den Delegierten auch sämtliche

Fachgruppen – jeweils mit sämtlichen Koordinaten und Bild – auf. Interessierte wissen damit rasch, an welche Stelle sie sich mit ihrem Anliegen am besten wenden. Ergänzt wird die Rubrik mit den Statuten, den wichtigen Formularen, einem Organigramm sowie allen Informationen rund um eine Mitgliedschaft bei der ASTAG. Der letzte Punkt widmet sich den Bereichen «Aus- und Weiterbildung». Hier können die wichtigsten Informationen heruntergeladen werden.

www.astag-ofl.ch



Imbiss auf Rädern



Fredi Hugelshofer, Ehrenmitglied der ASTAG Ostschweiz/FL, hat ein neues Projekt lanciert: Der «Foodliner»-Truck ist die Schweizer Antwort auf entsprechende Angebote in den USA und neu auch in Deutschland. Das auf einem zwölf Meter langen Mercedes-Citaro-Niederflurbus aufgebaute Restaurant weist neben einer Hotelküche, 16 Sitzplätzen und einer Bar im Innern auch Stehtische unter den ausladenden Sonnenstoren im Aussenbereich auf. Der Bus kann für jede Art von Events gemietet werden. Buchungsanfragen können gesendet werden an: fmh@hugelshofer.ch.



Anzeige

Leader lesen LEADER

LEADER. Das Ostschweizer Unternehmernmagazin. www.leaderonline.ch

➔

Wussten Sie schon, dass es nun auch eine Ostschweizer Ausgabe des Standardwerks «Who's who» gibt? Und zwar die Liste unserer Abonnenten. Die führenden Persönlichkeiten unserer Region finden Sie hier – im Magazin oder unter der Leserschaft. Denn wir setzen auf Qualität statt Quantität, auf Klasse statt Masse. – Elitär, finden Sie? Da haben Sie völlig Recht.

www.leaderonline.ch

KONSEQUENT EFFIZIENT

Truck & Bus Center

hufwag Nutzfahrzeuge AG

hufweg Nutzfahrzeuge AG
Haltbühlstrasse 12
CH-8402 Münschwil

Telefon +41 (0)71 866 26 26
Fax +41 (0)71 866 26 29
www.hufwag.ch



DER GOLDENE RÜCKSPIEGEL



Im Dienst für den Nachwuchs

Ein solches Engagement für die Branche verdient eine besondere Würdigung: Die Nennung unter der Rubrik «Goldener Rückspiegel» wird den Leistungen, die Peter Jenni (Bild) erbracht hat, nicht im Mindesten gerecht. Der Betriebsleiter der Holenstein Transport AG setzt sich seit mehreren Jahrzehnten im besonderen Masse für den Nachwuchs im Transportgewerbe ein. Von 1987 bis 1988 war Peter Jenni als Experte und ab 1989 bis vergangenes Jahr als Chefexperte für die Lehrabschlussprüfungen der Lastwagenführerinnen und -führer zuständig – ein Amt, das er von Josef Holenstein übernommen hat.

In dieser Zeit wurde das Berufsreglement dreimal neu erarbeitet, somit mussten die gesamten Prüfungen ebenfalls neu gestaltet werden. Unter Jennis Leitung waren jeweils zwischen 15 und 20 Experten im Einsatz. Zu seinen Aufgabengebieten gehörte unter anderem zudem auch die Werkstattprüfungen bei der Firma Nater AG Nutzfahrzeuge in Staad – und während der letzten Jahre seiner Tätigkeit in diesem Bereich wurde auch die ASTAG Sektion Glarus mit ihren Lehrlingen zu seinem Prüfungsgebiet zugeteilt.

Eine Besonderheit muss im Speziellen hervorgehoben werden: Während der 25 Jahre, in denen Jenni als Chefexperte tätig war, kam es zu keinem einzigen Rekurs. Dies beweist eindrücklich, welches Engagement und Know-how er in diese Tätigkeit investierte. Nachfolger von Peter Jenni wird Magnus Popp.

Neumitglieder der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

Eintritt vom 1. Oktober 2014 bis 31. März 2015:
Daniel Halter, Braunau. Gostivari Reisen Matjani & Co., Wil.
Dietmar Kaiser AG, Schaanwald. Kristian Volic, Waldkirch.
Huber Industrieabfälle GmbH, Amriswil. Z+G Transporte GmbH, Tübach. Peter Britt, Oberriet.



DER ROSTIGE AUSPUFF

Frontalangriff der Linken auf KMU

Die am 14. Juni zur Abstimmung gelangende Volksinitiative «Millionen-Erbenschaften besteuern für unsere AHV (Erbschaftssteuerreform)» der Linken ist ein weiterer Angriff auf die Unternehmen.

Die Initiative will Erbschaften über zwei Millionen Franken mit 20 Prozent besteuern und erschwert damit Nachfolgeregelungen bei Familienunternehmen. Die Erbschaftssteuer entzieht KMU beim Übergang auf die nächste Generation Geld oder blockiert wesentliche Mittel. Damit fehlen diese für Investitionen und die Schaffung oder den Erhalt von Arbeitsplätzen. Die neue Bundessteuer führt bei vielen KMU zu einer erheblichen finanziellen Mehrbelastung. Und das in einer Zeit, in der der starke Franken viele Unternehmen ohnehin schon vor grosse Herausforderungen stellt. Die Initiative macht es den KMU noch schwerer.

Das will die Erbschaftssteuer-Initiative: Erbschaften über zwei Millionen Franken und Schenkungen von mehr als 20 000 Franken pro Jahr und beschenkter Person sollen auf Bundesebene mit einem einheitlichen Satz von 20 Prozent besteuert werden. Ehepartner und Hilfswerke sind, im Gegensatz zu direkten Nachkommen, von der Steuer ausgenommen. Für Unternehmen und Landwirtschaftsbetriebe sollen nicht definierte Erleichterungen gelten, sofern sie mindestens zehn Jahre weitergeführt werden. Schenkungen von über 20 000 Franken pro Person und Jahr sollen nach Annahme der Initiative rückwirkend auf den 1. Januar 2012 dem Nachlass hinzugerechnet werden. Die Einnahmen sollen zu einem Drittel an die Kantone und zu zwei Dritteln an die AHV fließen.

Agenda

- 26. Juni 2015: Delegiertenversammlung ASTAG in Pfäffikon SZ
- 28. August bis 1. September 2015: Stand an der OBA Ostschweizer Bildungsausstellung
- 17. bis 19. September 2015: Thurgauer Berufsmesse, Weinfelden
- 21. September 2015: Sektionshöck, Romanshorn
- 12. März 2016: Generalversammlung, Wattwil

ASTAG Sektion Ostschweiz

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

Euro 6 lohnt sich.

Sie erhalten bis zu 3000 Franken, wenn Sie ein altes
Nutzfahrzeug durch ein Euro-6-Fahrzeug ersetzen:

UBS Umweltbonus.

Finanzieren Sie jetzt ein Euro-6-Nutzfahrzeug mit UBS Leasing und ersetzen Sie damit ein altes. So belasten Sie erstens die Umwelt massiv weniger. Zweitens sparen Sie bei der LSWA. Und drittens erhalten Sie eine Gutschrift von bis zu 3000 Franken. Wir beraten Sie gerne.

UBS Umweltbonus

Jetzt profitieren:

www.ubs.com/umweltbonus

AGROLA St.Gallen – Ihr regionaler Lieferant für Energie und Schmiermittel

Wir sind Ihr Spezialist im Bereich Betrieb und Unterhalt von Nutzfahrzeugen der Transport- und Baubranche. Unsere qualitativ hochwertigen Produkte erfüllen alle anspruchsvollen technischen Anforderungen.

Der stetige Wandel im technischen Unterhalt der neusten Nutzfahrzeugtechnologie verlangt optimale und kostengünstige Lösungen.

AdBlue

Nutzfahrzeuge der neusten Generationen benötigen zur Reduktion der Abgasschadstoffe das Produkt AdBlue. AGROLA ist der führende Anbieter und kann Sie beim Einsatz kompetent beraten.



Schmiermittel

In Zusammenarbeit mit führenden Motoren- und Fahrzeugherstellern übertreffen Sie mit unseren asche-armen Schmiermitteln nicht nur die Normen Euro 5 und 6, sondern decken damit fast alle Motoren älterer Generationen ab. Somit benötigen Sie nur ein Motorenöl für Ihren gesamten Fahrzeugpark.



Brenn- und Treibstoffe

AGROLA St. Gallen ist Ihr Partner für Heizöl- und Diesellieferungen. Dank eigenen Tanklagern und Direktimporten können wir einen prompten und zuverlässigen Lieferservice garantieren.



vlnr: Walter Räss, Jürg Menet, Dunja Zumstein, Lukas Christen, Marc Lippuner

Ihr AGROLA-Verkaufsteam

Unser langjähriges AGROLA-Verkaufsteam hilft Ihnen gerne kompetent und zuverlässig bei Ihrem Einkauf von Heizöl/Dieselöl/Benzin/Schmiermittel, aber auch bei Fragen rund um den Bau und Unterhalt von Tankanlagen. Gerne erstellen wir für Sie eine persönliche Offerte, zugeschnitten auf Ihre individuellen Bedürfnisse.

Heizöl online einkaufen rund um die Uhr unter www.agrolasg.ch

LV-St.Gallen, Neumarkt 3, 9001 St.Gallen
Telefon 071 226 78 78 – Mail info@agrolasg.ch