

TRANSPORT *flash*

Publikation der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein

Nr. 1 • April 2017

THOMANN
NUTZFAHRZEUGE AG
SCHMERIKON · CHUR · FRAUENFELD · ARBON

Neu: preisgünstiger Online-Transporterkauf
unter thomannag.com/PREISGENOSSEN.



thomannag.com

Über Freight und Co.

Nur ein Fall für «kleine» Kunden?

Seite 4

«AdBlue-Bschiss»

ASTAG fordert Kontrollen

Seite 6

Martin Manser

Neu verantwortlich für Berufsbildung

Seite 15

Presented by
LEADER

altherr
trucks & vans

**EINE
KLASSE
FÜR SICH.**



altherr
trucks & vans

ALTHERR NUTZFAHRZEUGE AG

CH-9650 Nesslau | T. +41 71 994 12 52 | www.altherr.ch

ALTHERR AG

FL-9494 Schaan | T. +423 237 50 50 | www.altherrag.li





Antworten auf neue Herausforderungen

Transport von A nach B: In aller Kürze klingt der Auftrag unserer Branche einfach und selbstverständlich. Was alles hinter dieser Aufgabe steckt, dessen sind sich die Konsumenten selten bewusst. Ich spreche nicht nur von den ständig steigenden Anforderungen durch den Gesetzgeber, die unsere Unternehmen laufend umsetzen müssen: Der technische Fortschritt schafft darüber hinaus neue Herausforderungen, denen wir begegnen müssen, wenn wir den Anschluss nicht verlieren wollen.

Ein Beispiel, das wir in dieser Ausgabe näher beleuchten, ist das amerikanische Unternehmen Uber. Dahinter stecken im Grunde nur eine Idee und eine App. Aber bei näherer Betrachtung versuchen die Macher nichts weniger, als den Personentransport zu revolutionieren – und in einem nächsten Schritt auch den Warentransport. Da stellt sich zunächst eine Reihe von rechtlichen Fragen. Aber unabhängig davon ist heute schon klar, dass wir es in Zukunft mit neuen Mitbewerbern auf dem Markt zu tun haben, mit denen noch vor wenigen Jahren niemand gerechnet hatte.

Wie reagiert man als Branche auf eine solche Entwicklung? Klar ist: Jammern über die neue Konkurrenz bringt keinen weiter. Stattdessen müssen wir uns die Frage stellen, ob und wie wir die Vorteile der modernen Technologie selbst vermehrt nutzen können. Das, was wir nach wie vor am besten können, weiterhin tun, dabei aber auch auf neue Wege setzen: Das ist der Schlüssel zum Erfolg. Gleichzeitig müssen wir aber auch offensiv kommunizieren, dass neue Angebote wie Uber nicht einfach von heute auf morgen unsere grosse Erfahrung, unser Wissen und unsere umfassende Dienstleistungspalette ersetzen können.

Die Botschaft ist klar: Wir sind die Profis rund um Transportfragen, und Leistung hat ihren Preis. Qualitätsbewusste Kunden werden auch in Zukunft auf uns setzen – wenn wir am Ball bleiben und auch zu Veränderungen bereit sind.

Martin Lörtscher

Präsident ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

Dauerthema Fernbusse

Die Diskussionen um das Thema Fernbusse haben den Reisebus unerwartet, aber mehrheitlich positiv ins Rampenlicht gerückt. Plötzlich sind Busreisen «in», günstig und ökologisch. Und das nicht primär für Senioren, sondern für junge, kostenbewusste Fahrgäste.

Text: Erich Goldenberger*

Was wir schon lange wissen und seit Jahren immer wiederkehrend verkünden, scheint mit Unterstützung der Fernbusse endlich von einer breiteren Öffentlichkeit akzeptiert zu werden: Mit dem Ausbau des Liniennetzes erhöht sich auch der Druck auf Städte und Kantone, endlich eine vernünftige, multimodulare Infrastruktur für Reisebusse im Linien- und Gelegenheitsverkehr bereitzustellen.

Die unerwartet proaktive Äusserung des Direktors des Bundesamtes für Verkehr BAV vom vergangenen Herbst entfachte die Diskussionen: Entgegen der bisherigen Praxis bzw. Annahme sei für ihn bei bestehendem Recht eine nationale Busverbindung grundsätzlich möglich. Diese Steilvorlage wurde nicht nur von möglichen Geschworenen, sondern auch von der Politik aufgenommen: Im März bestätigte der Nationalrat eine Motion zur Liberalisierung des Fernbusverkehrs in der Schweiz. Fernbusse kämen gut an und seien effizient.

Nun denkt man, die Branche müsste sich über diese Entwicklung und den unverhofften Support freuen. Das wäre wohl mehrheitlich der Fall, wenn nicht die enge Verknüpfung mit dem zentralen Thema «Kabotageverbot» für rauchende Köpfe sorgen würde.

Wie, und vor allem durch wen, soll das Kabotageverbot in einem liberalisierten Markt kontrolliert und durchgesetzt werden? Bereits heute, bei klarer Gesetzesgrundlage für ausländische Anbieter, wird die Verantwortung zwischen den Anbietern und den Behörden, und dort zwischen BAV, Oberzolldirektion und EJPD, hin und her geschoben. Passagiere nutzen das Angebot von

Teilstrecken im Inland weitgehend ungehindert – trotz gültigem und bekanntem Verbot.

Damit noch nicht genug: Vor einigen Monaten lancierte der deutsche Marktleader FlixBus das Angebot «Buscharter für Gruppen». Das Angebot wird jedem Suchenden von Google prominent an erster Stelle serviert – Angebote für Binnentransporte in der Schweiz inklusive.

Auf den ersten Blick scheint es sich hier um ein Problem des Personenverkehrs zu handeln. Diese Sicht wäre aber zu kurzfristig und trügerisch: Wenn bei den Fernbussen am Kabotageverbot gerüttelt wird, steigt unvermittelt auch der Druck auf den Gütertransport. Was das für die Schweizer Transportbranche bedeuten würde, ist uns allen klar. Deshalb müssen wir uns mit vereinten Kräften jeder Aufweichung des Kabotageverbotes entgegensetzen.



*Erich Goldenberger ist Inhaber der Surprise Reisen AG in Sommeri, Vorstandsmitglied von Car Tourisme Suisse und Vorstandsmitglied der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL.

Transportflash



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: Malolo Kessler, Tamara Johnson, Erich Goldenberger, Fredi Hugelshofer | Fotografie: Stéphanie Engeler | 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 vmaechler@metrocomm.ch | Marketingservice Aboverwaltung: Fabienne Schnetzer info@metrocomm.ch | Abopreis: Fr. 60.– für 18 Ausgaben | Erscheinung: April und Oktober | Satz: Béatrice Lang blang@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.

Presented by
LEADER

Uber Freight und Co.: Nur ein Fall für «kleine» Kunden?

Das Unternehmen Uber machte in jüngster Zeit viele Schlagzeilen. Der Vermittlungsdienst für Personentransporte konkurriert mit konventionellen Taxibetrieben, die verärgert auf den neuen Mitbewerber reagieren. Mit «Uber Freight» peilt der amerikanische Dienstleister nun auch die Transportbranche an. Eine Entwicklung, die mit Spannung zu beobachten ist – umso mehr, als viele regulatorische Fragen noch ungelöst sind.

Text: Stefan Millius Bild: Archiv

Sie heissen Flexport, UShip oder eben Uber Freight, kommen aus den Vereinigten Staaten und wollen nach eigenem Bekunden die Transportbranche revolutionieren. Die Idee der genannten, und von weiteren Firmen ist einfach:

Sie wollen mit Hilfe von Onlinetools und privaten Fahrzeugen statt Menschen Waren befördern. Beim Personentransport hat Uber bereits auch in der Schweiz gezeigt, dass das neue Konzept bei konventionellen Anbietern

für Nervosität sorgen kann. Stehen somit nun den Transportunternehmen schwere Zeiten bevor, weil ein neuer Mitbewerber mit einem innovativen Ansatz um Kunden buhlt?



Transportunternehmer Christian Sieber: «Transportplattformen werden sicherlich den Transportmarkt aufmischen, Uber Freight ist nur einer dieser neuen Anbieter.»

Wachsende Marktanteile

Wer das bestehende Angebot im Bereich Personenbeförderung betrachtet, kommt zum Schluss: Kunden, die sich bisher ein Taxi bestellt haben, schätzen nicht nur die oft tieferen Preise, sondern vor allem auch den Komfort rund um das Angebot. Sie bestellen ihr Fahrzeug per Smartphone-App und bezahlen die Kosten auch gleich auf diesem Weg. Dazu kommen diverse weitere digitale Informationen rund um Eintreffzeitpunkt des Fahrzeugs, gewählte Route und so weiter. Was die Qualität des Uber-Service inklusive Zustand des Fahrzeugs und Können des Fahrers angeht, gibt es unterschiedliche Bewertungen – aber das ist bei einem «normalen» Taxibetrieb kaum anders. Sicher ist, dass Uber bei den Kunden immer mehr zum Begriff wird und sich damit ein wachsendes Stück vom Kuchen abschneiden kann.

Und wie sieht es bei der Warenbeförderung aus? «Transportplattformen werden sicherlich den Transportmarkt aufmischen, Uber Freight ist nur einer dieser neuen Anbieter», sagt Christian Sieber, Inhaber der Sieber Transport AG in Berneck und Vorstandsmitglied der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL. Die Auswirkungen für die Kunden in der Schweiz dürften laut ihm aber sehr unterschiedlich sein: Sieber rechnet damit, dass kleine Unternehmen, die über keine strukturierte Logistik verfügen, auf dieses Angebot zurückgreifen könnten. «Die grösseren Unternehmen mit regelmässigem Ausstoss werden aber neben dem reinen Transport noch weitere Dienstleistungselemente und Servicegarantien benötigen und deshalb Kombinationen nutzen», so Sieber.

Viele offene Fragen

Völlig problemlos sei das neue Angebot beim gewerblichen Transport aber nicht. Christian Sieber: «Uber nutzt heute freie Kapazitäten, und Leistungspartner werden zu Grenzkosten ihre Leistungen anbieten.» Der Transportunternehmer nennt ein Beispiel: Auf der Fahrt zur Grossmutter kann eine Familie noch 200 Kilogramm Ware mitnehmen und so die Fahrt teilfinanzieren. Und eine Transportfirma kann freie Kapazitäten via Uber kurzfristig befrachten und so Diesel und LSWA finanzieren. Es gebe aber offene regulatorische Fragen: «Die Haftung muss geklärt werden, die Richtlinien bezüglich Gefahrguttransport müssen angepasst werden, die Grenzabwicklungen sind unklar.» Auch sei offen, wie der Gesetzgeber die Arbeits- und Ruhezeitverordnung (ARV) bei den angestellten Profis gegenüber den privaten Anbietern ohne ARV regelt. «Zudem verlieren die Versender und Warenempfänger

ihren Konsolidierungseffekt bei Versand beziehungsweise Warenanlieferung», nennt Sieber einen Nachteil. Der Aufwand und die Komplexität steigen, wenn es gilt, die unterschiedlich kompetenten Uber-Fahrer abzuwickeln, wenn bislang ein Logistiker sämtliche Sendungen auf einen Schlag abholte.

Komplexität würde steigen

Soviel zu den Risiken und Grenzen des jungen Angebots. Können Uber Freight und Co. aber allenfalls auch neue Geschäftsmöglichkeiten für Transportunternehmen eröffnen? Christian Sieber stellt fest, dass Uber dazu beitragen könne, dass die Auslastung der Fahrzeuge weiter steigt – «aber ebenso steigend ist die Kom-

plexität und Dynamik in der täglichen Auftragsabwicklung»: Sobald ein Auftrag auf einer Plattform verfügbar ist, muss sich ein Astag-Mitglied sehr schnell entscheiden, was manuell kaum möglich wäre und deshalb automatisiert erfolgen müsste.

In der Bilanz kommt Christian Sieber zum Schluss: «Auftraggeber sollten sich zukünftig sehr gut überlegen, wem sie die Produkte anvertrauen.» Der Transportlogistiker definiere die Qualität des versendenden Unternehmens. Und die Wahl des Transportpartners sei auch eine Frage der Wertschätzung und des Qualitätsbewusstseins gegenüber dem eigenen Produkt.

TaxiSuisse: Mit go! in die digitale Zukunft

TaxiSuisse, die Fachgruppe Taxi des Schweiz. Nutzfahrzeugverbands ASTAG, will die Chancen der Digitalisierung nutzen. Dank einer Kooperation mit der neuen Mobilitäts-App go! kann sich TaxiSuisse als einzige Dachorganisation des Schweizer Taxigewerbes noch gezielter für bedürfnisgerechte, kundenfreundliche Taxidienstleistungen einsetzen. Gleichzeitig braucht es jedoch rasch faire Rahmenbedingungen für alle Marktteilnehmer.

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG und Taxisuisse, die Fachgruppe Taxi der ASTAG, sind offizielle Partner der neuen Mobilitäts-App go!, die kürzlich lanciert wurde. Mit der Zusammenarbeit sollen die Marktchancen, die die fortschreitende Digitalisierung auch für das Taxigewerbe mit sich bringt, genutzt werden. Im Gegensatz zu anderen Fahrvermittlungsdiensten richtet sich go! jedoch ausschliesslich an professionelle Taxiunternehmen. Für die Fahrgäste sind damit Qualität, Kundenfreundlichkeit und Komfort garantiert – die wichtigsten Stärken des Schweizer Taxigewerbes gegenüber der Konkurrenz.

Gleichzeitig engagiert sich TaxiSuisse nachdrücklich für fairen Wettbewerb. Für alle Marktteilnehmer müssen die gleichen gesetzlichen Voraussetzungen gelten. Auch der Fahrvermittlungsdienst Uber hat sich an die geltenden Vorschriften für das Taxigewerbe zu halten. TaxiSuisse setzt sich daher für eine Anpassung der gesetzlichen Vorgaben auf eidgenössischer und kantonaler Ebene ein: «Unser Ziel ist Gleichberechtigung», sagt Präsident Christoph Wieland: «Darum müssen die aktuell vorhandenen rechtlichen Grauzonen umgehend beseitigt werden!»

Vor allem braucht es klare Regeln für Angebote wie «UberPop», die bisher ohne die üblichen Auflagen für Taxibetriebe am Markt sind. Die nötigen Änderungen müssen bei der vom Parlament im 2016 beschlossenen Revision der Arbeits- und Ruhezeitverordnung für Taxifahrer (ARV2) rasch vorgenommen werden.

Die stetige Verbesserung der eigenen Dienstleistungen und die Schaffung von fairen Rahmenbedingungen sind der einzig richtige Weg, damit die Taxibranche in der digitalen Mobilitätszukunft bestehen kann. Hingegen geht es nicht an, gegen unliebsame Konkurrenz handgreiflich zu werden, wie es in Basel und Zürich in den letzten Tagen vorgekommen ist. Die ASTAG und TaxiSuisse verurteilen Sachbeschädigung und Gewalt ausdrücklich und scharf.

«AdBlue-Bschiss»: ASTAG fordert Kontrollen an den Grenzen

Es ist der jüngste Skandal in der Fahrzeugbranche: Auf Schweizer Strassen sind Lastwagen mit manipulierter Abgasanlage unterwegs. Was Ostschweizer Transportunternehmer zum sogenannten «AdBlue-Bschiss» sagen und weshalb sowohl die ASTAG als auch Fahrzeughersteller stärkere Kontrollen fordern.

Text: Malolo Kessler Bild: zVg

Der «Kassensturz» hat kürzlich bestätigt, was schon länger vermutet wurde: In der Schweiz sind viele ausländische Lastwagen mit manipulierter Abgasanlage unterwegs. Und dieses Manipulieren – der «AdBlue-Bschiss» – funktioniert auch noch relativ einfach (siehe Kasten)! Den Skandal auf Schweizer Strassen aufgedeckt hat die SRF-Sendung «Kassensturz». Sie hat verdeckte Abgasmessungen gemacht, die ersten LKW-Abgasmessungen in der Schweiz überhaupt. Brisant: Ganze 25 Prozent aller ausländischen LKW stiessen zu viel Stickstoffdioxid aus, waren also mit manipulierter Abgasanlage unterwegs. Vor allem Lastwagen aus Osteuropa, aber auch solche aus Italien. Weiter zeigte der «Kassensturz»-Beitrag verdeckte Aufnahmen, die beweisen, dass in Rumänien der Einbau von solchen Geräten angeboten wird. Und dass die Geräte auch online einfach zu bekommen sind. Mit einem eingebauten Gerät sparten Transportunternehmen pro Lastwagen und Jahr bis zu 2000 Euro. Bei Schweizer Lastwagen wurden beim «Kassensturz»-Test keine Verstösse festgestellt; sie hielten die Abgasnormen also ein.

Bereits am Zoll prüfen

Gleich nach der Ausstrahlung des Beitrags reagierte die ASTAG mit einer Medienmitteilung. «Der AdBlue-Bschiss ist Betrug an der Umwelt und ein hinterhältiger Rückenschuss für alle ehrlichen Transportunternehmer in der Schweiz», wird ASTAG-Zentralpräsident und Nationalrat Adrian Amstutz zitiert. Die ASTAG verurteilt die verbotenen Manipulationen an der Motorentechnik aufs Schärfste und fordere daher eine Verschärfung der Kontrollen an der Landesgrenze. «Es muss bereits am Zoll geprüft werden, ob alle gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden. Fahrzeuge, die nicht den Normen entsprechen oder sogar ma-



AdBlue-Systeme lassen sich relativ einfach austricksen.

nipuliert wurden, sind aus dem Verkehr zu ziehen», heisst es in der Mitteilung weiter.

«Das löst mehr als nur Frust aus»

Auch Ostschweizer Transportunternehmer unterstützen die Forderung nach strikten Grenzkontrollen. So etwa Josef A. Jäger, Direktor der Camion Transport AG mit Sitz in Wil. «Die Grenzkontrollen müssten aber verhältnismässig sein und mit anderen Kontrollen – Kabotageverbot, Sicherheit der Reifen oder Bremsen – einhergehen», sagt er. Die Kontrol-

len könnten, mindestens stichprobenweise, auch mobil und in den Schwerverkehrszentren durchgeführt werden. «Dies würde sich rasch herumsprechen und Wirkung zeigen», sagt Jäger. In der Branche sei schon länger gemunkelt worden, dass bezüglich AdBlue nicht überall korrekt vorgegangen werde, vor allem bei ausländischen Fahrzeughaltern. «Konkrete Verstösse waren aber kaum bekannt.»

Auch Heini Egger, Verwaltungsratspräsident der Emil Egger AG, ist verärgert. «Diese Ge-

setzesverstösse lösen bei uns mehr als nur Frust aus, weil doch sämtliche Bestrebungen für machbaren Umweltschutz mit Füssen getreten werden.» Auch wenn AdBlue nicht gratis sei, so seien die Kosten im Vergleich mit den Kosten für Diesel recht bescheiden. «Die ehrlichen Transporteure, von denen es wirklich viele gibt, verstehen daher diese Tricks in keiner Art und Weise.» Leider habe aber die Vergangenheit schon gezeigt, dass es «schwarze Schafe» gebe, die nichts daran hindere, Vorschriften und Gesetze zu hintergehen. Der AdBlue-Betrug müsse so schnell wie möglich eliminiert werden. «Selbstverständlich unterstützen wir jegliche Forderungen, diese Ungleichheit zu ahnden. Nicht nur an der Grenze, sondern auch innerhalb des ganzen Landes», so Egger weiter.

Bewerbung und Verkauf verfolgen

Nicht zuletzt sind auch die Fahrzeughersteller über den Einsatz von Geräten zur Manipulation der Abgaswerte nicht erfreut. Die FPT Motorenforschung AG, Arbon, verweist auf ein Statement der European Automobile Manufacturers' Association (ACEA): Der Verband der Auto-, Bus-, Truck- und Vanhersteller in Europa habe bereits vor Jahren auf Manipulationsgeräte aufmerksam gemacht, schreibt er in der Mitteilung. Weiter weist er darauf hin, dass solche Geräte auf vielen Homepages in EU-Mitgliedstaaten und ausserhalb der EU angeboten werden. «Die ACEA verurteilt die Bewerbung, den Verkauf und Gebrauch jeglicher solcher Geräte stark.» So fordert die ACEA die EU-Kommission auf, die Bewerbung und den Verkauf der Geräte zu verfolgen und zu unterbinden. Und sie will – genau wie die ASTAG – strikte Kontrollen und, dass Betrüger gebüsst werden.

So funktioniert der AdBlue-Betrug

Theoretisch müssen Lastwagenchauffeure beim Tanken das sogenannte AdBlue zum Diesel hinzufügen, eine wässrige Harnstofflösung. Diese reinigt die Abgase der LKW. AdBlue kostet aber. Um Geld zu sparen, bauen die Betrüger ein kleines Gerät in den Lastwagen ein. Dieses ermöglicht, dass der Lastwagen auch ohne die Zugabe von AdBlue fährt, womit er bis zu fünf Mal mehr Stickstoffdioxid ausstösst als erlaubt. Sogar die Bordelektronik modernster LKWs lässt sich von den kleinen Geräten austricksen.



Kartelle: Der Graubereich ist riesig

Wer von einem Kartell spricht, denkt dabei in den meisten Fällen wohl zunächst an Preisabsprachen. Das bekannteste Beispiel für ein Kartell ist die OPEC, die Organisation erdölexportierender Länder. Wann aber kann wirklich von einem Kartell die Rede sein, welche Merkmale eines Kartells liegen im verbotenen Bereich – und wie weit ist die Transportbranche betroffen? Im Gespräch mit Peter Hettich (*1975), Professor für öffentliches Wirtschaftsrecht an der Universität St.Gallen.

Interview: Stefan Millius Bild: zVg



Professor Peter Hettich: «Die Kartellbehörden haben sich auch schon mit den Logistikern befasst, da bildet diese Industrie also keine Ausnahme.»

Professor Hettich, wann spricht man von einem Kartell, welche Merkmale müssen dafür erfüllt sein?

Ein Kartell ist eine von mehreren Unternehmen verabredete Beschränkung des Wettbewerbs. Es braucht dafür eine Vereinbarung, die schriftlich, mündlich oder auch stillschweigend getroffen werden kann. Wichtig ist, dass die Unternehmen ihr wettbewerbles Auftreten am Markt aufgeben oder zumindest einschränken.

Sind Kartelle an sich untersagt oder gibt es Grauzonen?

Praktisch immer verboten sind Absprachen über Preise oder Preiserhöhungen sowie die Aufteilung von Kunden oder Geschäftsgebieten. Vereinbarungen mit Konkurrenten sind dabei weit heikler als Vereinbarungen mit Zulieferbetrieben oder mit Kunden. Ansonsten gibt es einen riesigen Graubereich – vor allem, wenn die Abrede auch die Effizienz der Unternehmen erhöht, zum Beispiel, wenn man Lastwagen durch eine gemeinsame Firma warten lässt.

In der Regel geht es bei einem Kartell ja darum, ein Monopol zu erringen und damit den freien Wettbewerb zu verhindern. Gibt es vielleicht auch Fälle, in denen ein Kartell Sinn macht für alle Beteiligten?

Bei Weitem nicht alle Abreden sind verboten: Abreden im Bereich Forschung oder Entwicklung beziehungsweise zum Technologietransfer sind häufig unproblematisch, auch wenn sie den Wettbewerb etwas einschränken können. Der gemeinsame Einkauf von Ersatzteilen kann ebenfalls effizient sein. Die Wettbewerbsbehörden sehen auch Abreden zur Standardisierung häufig als unproblematisch an. Wichtig ist in all diesen Fällen, dass die gewonnene Effizienz die Beeinträchtigung des Wettbewerbs überwiegt.

Kann man sagen: Kartelle sind vorteilhaft für alle darin integrierten Unternehmen – aber ein Problem für alle anderen?

Ich glaube, das ist zu einfach. Klar kann ein funktionierendes Kartell dazu führen, dass über Jahre überhöhte Gewinne erzielt werden. Die Koordination der Kartellmitglieder ist aber nicht leicht: Je grösser ein Kartell, desto instabiler wird es. Bei jedem Wechsel des CEO oder General Counsel in einem Unternehmen müssen die anderen Unternehmen eine Selbstanzeige fürchten, die dann langwierige Verfahren mit hohen Bussen, Schadenersatzforderungen und Reputationsverlusten zur Folge haben. Das ist dann die weniger tolle Seite.

Kartelle gibt es, seit es wirtschaftliche Kreisläufe gibt. Wenn wir die Entwicklung betrachten: Sind Kartelle eine aussterbende Art dank der Gesetzgebung oder gibt es immer mehr – vielleicht auch versteckte – Kartelle?

Die Einführung von Bussen hat sicher dazu geführt, dass Kartelle heute nicht mehr offen agieren. Die Kartellbehörden sind heute vielfach auf Indizienbeweise angewiesen, wie zum Beispiel Kalendereinträge. Kartelle wird

es aber immer geben; Sie kriegen ja auch die Wirtschaftskriminalität nicht mit dem Strafgesetz weg. Je offener und leichter zugänglich aber Märkte sind, desto schwieriger wird es, ein Kartell aufrecht zu erhalten. Auch wo ausländische Unternehmen präsent sind, sind Kartelle weniger häufig.

Wie sieht es mit der Transportbranche Schweiz in Bezug auf Kartelle aus?

Die Kartellbehörden haben sich auch schon mit den Logistikern befasst, da bildet diese Industrie also keine Ausnahme. Wer als Verwaltungsrat solche Verfahren vermeiden will, der kommt um minimale Anstrengungen zur Compliance nicht herum. Dass Mitglieder der Geschäftsleitungen an Branchenveranstaltungen nicht über ihre aktuelle Offerten und Preise reden dürfen, wird heute aber jedem klar sein.

Zur Person

Peter Hettich ist Professor für öffentliches Wirtschaftsrecht mit Berücksichtigung des Bau-, Planungs- und Umweltrechts an der Universität St.Gallen. Er ist als Direktor der Forschungsstelle für Informationsrecht (FIR-HSG) tätig. Mit seinem Team praktiziert, forscht und publiziert er in den Bereichen Wirtschaftsverfassung und regulierte Märkte. Darunter fallen namentlich das Wettbewerbsrecht, Binnenmarktrecht, Wirtschaftsaufsichtsrecht, Infrastrukturrecht und das Recht der öffentlichen Unternehmen. Hettich schreibt auch regelmässig in seinem Blog www.regulierung.ch.

Ko-Modalität statt Konkurrenz

Die ASTAG und die SBB haben Anfang April in Basel ein gemeinsames Positionspapier unterzeichnet. Künftig sollen die Verkehrsträger Schiene/Strasse noch besser vernetzt und die kombinierte Mobilität gefördert werden. Ziel ist, den Standortvorteil der Schweizer Wirtschaft mit einer starken Gütertransportbranche zu steigern und neue Ansätze für die Logistik von morgen zu finden.

Text: André Kirchofer

Dafür pflegen die beiden Partner einen regelmässigen Austausch. Gleichzeitig fordern SBB und ASTAG bessere Rahmenbedingungen für den Güterverkehr: Eine gleichberechtigte Berücksichtigung des Güter- gegenüber dem Personenverkehr, die Beibehaltung der Sozialstandards und des Kabotageverbots sowie ein Ausbau der Terminalkapazitäten.

Ein leistungsfähiger, bedarfsgerecht organisierter Güterverkehr ist für die Versorgung der Schweiz existenziell wichtig. Wirtschaft und Bevölkerung sind auf innovative, ökologische und zukunftsfähige Transporteure angewiesen. Nur so wird die Post pünktlich zugestellt, sind die Regale der Warenhäuser gefüllt und Krankenhäuser mit notwendigen Medikamenten ausgestattet.

Stärken aller Verkehrsträger nutzen

In der Schweiz steht der Güterverkehr sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse vor zahlreichen grossen Herausforderungen. Dazu

gehören unter anderem das anhaltende Verkehrswachstum, das im ganzen Land zu Kapazitätsengpässen führt, die Digitalisierung und wachsende Qualitätsansprüche. Umso wichtiger ist es, die Stärken aller Verkehrsträger und von allen Transportunternehmen gezielt zu nutzen: «Wir müssen die Verkehrsträger künftig besser vernetzen», so ASTAG-Zentralpräsident Adrian Amstutz.

SBB Cargo und die ASTAG stellen sich gemeinsam den Herausforderungen. Aus diesem Grund pflegen die beiden Akteure einen regelmässigen Austausch. Es dient als Basis, die Logistik künftig breiter als bisher zu denken: «Es geht darum, den Standortvorteil der Schweizer Wirtschaft mit einer starken Gütertransportbranche zu steigern und neue Ansätze für die Logistik von morgen zu finden. Nur so erhalten die Kunden massgeschneiderte Transportlösungen für ihre Lieferkette», sagte Andreas Meyer, CEO SBB AG, anlässlich der Medienkonferenz.

Ins digitale Zeitalter

Für einen zukunftsfähigen Güterverkehr in der Schweiz setzen beide Partner grosse unternehmerische Anstrengungen um. SBB Cargo arbeitet zur Zeit an mehreren Innovationsprojekten, um ihr Geschäft weiter zu entwickeln, so beispielsweise an intelligenten Güterwagen oder der automatischen Kupplung, um die Produktion ins digitale Zeitalter zu führen. Die ASTAG bzw. deren 6000 Transportunternehmen steigern, dank innerbetrieblichen Optimierungen (z.B. Planung, Disposition), die Effizienz im Strassentransport laufend. «Nebst den unternehmerischen Ansätzen sind aber auch möglichst optimale Rahmenbedingungen notwendig. Gerade unzureichende Infrastrukturangebote und ungleiche Wettbewerbsbedingungen gegenüber der internationalen Konkurrenz schränken die Handlungsfähigkeit der Schweizer Logistiker ein.», ergänzt Nicolas Perrin, Leiter von SBB Cargo.

Anzeige



Von A nach Beck.

BECK Transport AG
Autobahnzollamt
CH-8280 Kreuzlingen TG

Tel. +41 71 677 60 00
Fax +41 71 677 60 29
zoll@becktransport.ch

BECK Transport AG
Weinfelder Strasse 3
CH-8576 Mauren TG

Tel. +41 71 634 62 62
Fax +41 71 634 62 60
info@becktransport.ch

www.becktransport.ch



BECK
TRANSPORT AG

Der AdBlue-Bschiss, die Röhre und die vielen Häuptlinge

An der 38. Generalversammlung der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein gab Verschiedenstes zu reden. Es sprachen Politiker, ASTAG-Zentralpräsident Adrian Amstutz und der Kommandant der Patrouille Suisse.

Text: Malolo Kessler Bilder: Stéphanie Engeler



Vollbesetzter Dreispitz-Saal.

Kaum ein freier Platz: An der 38. Generalversammlung der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein war der Saal des Dreispitz- und Kulturzentrums in Kreuzlingen bis fast auf den letzten Stuhl besetzt. 275 Mitglieder und Gäste trafen sich Mitte März in der Stadt am Bodensee zur gut dreieinhalbstündigen Versammlung des Verbands. Zu reden gab Einiges.

Damann: Wichtiger Verband für die Ostschweiz

ASTAG Sektionspräsident Martin Lörtscher begrüßte auch zahlreiche Gäste aus der Politik. Jetzt, da die Politiker einmal Lastwagen von Nahem gesehen hätten, sagte Lörtscher in Anspielung auf die LKW vor dem Zentrum, hoffe er, dass sie gemerkt hätten, «dass Lastwagen nichts Bedrohliches sind». Nachdem dem verstorbenen Ehrenmitglied Eduard Waldburger mit einer Schweigeminute gedacht worden war, richteten einige Politiker Grussworte ans Publikum: Carmen Haag, Regierungsrätin des Kantons Thurgau, sprach über Baustellen,

Stautellen und die Verkehrsinfrastruktur im Kanton. Zudem lobte die CVP-Politikerin, die dem Departement Bau und Umwelt vorsteht, die Reaktion der ASTAG auf den «Ad-Blue-Bschiss». «Ich bin froh, dass Sie alle den Umweltschutz ernst nehmen und sich so klar positionieren bei diesem Thema.»



Regierungsrat Bruno Damann.

Bruno Damann, Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartements des Kantons St.Gallen, hob in seinen Grussworten die Bedeutung der ASTAG hervor: «Euer Verband ist ein ganz wichtiger in der Ostschweiz», sagte er. Und die ganze Branche sei aus wirtschaftlicher Sicht sowieso wichtig. Weiter sprach Damann über die aus Spargründen geplante Schliessung der Zollstellen im Kanton, die abgewendet werden konnte. «Wir glauben daran, dass Buchs und St.Gallen vorläufig offenbleiben. Und würden sofort intervenieren, wenn es wieder eine Tendenz in Richtung Schliessung gäbe.» Nach Damann hiess Andreas Netzle die Mitglieder in seiner Stadt willkommen. Der Kreuzlinger Stadtpräsident sprach kurz über den Einkaufstourismus sowie die Internationalität Kreuzlingens und empfahl, bei besserem Wetter wiederzukommen – draussen schüttete es an diesem Samstagmorgen zeitweise wie aus Eimern.

Lörtscher: Mit Stolz in die Röhre schauen

Nach den Grussworten war wieder Präsident Martin Lörtscher mit den GV-Geschäften an der Reihe. «2016 war ein bewegtes, richtungsweisendes Jahr», sagte er. Und blickte unter anderem auf die Eröffnung des Gotthardtunnels



Sektionspräsident Martin Lörtscher.



Regierungsrätin Carmen Haag.



Nationalrätin Verena Herzog.



Zuständig für das ASTAG-Sekretariat: Manuela Eberle.

zurück: «Eine Riesensache. Da kann man wirklich einmal sagen: Eine Nation schaut in die Röhre – aber mit Stolz.» Aber auch den LSVA-Beschluss sprach Lörtscher kurz an: «Eine der bitteren Pillen.» Jahresbericht, Rechnung, Budget, und Protokoll wurden kommentarlos genehmigt. Der bisherige Vorstand wurde in globo wiedergewählt, Lörtscher bestätigt.

Allerdings kam es auch zu einer Neuwahl: Der Vorstand wird für ein Jahr um eine Person vergrössert. Denn Hanspeter Enderli, verantwortlich für das Ressort Berufsbildung, hatte seinen Rücktritt erklärt. Damit der frisch und einstimmig gewählte Ersatzmann Markus Manser eingearbeitet werden kann, bleibt Enderli aber ein weiteres Jahr. «Eine optimale Lösung», lobte Lörtscher.

Amstutz: Politiker als Bedrohung für Lastwägerler

Nach den Traktanden sprach, wie bereits 2015, ASTAG-Zentralpräsident und Nationalrat Adrian Amstutz zu seiner «geschätzten ASTAG-Familie». Er habe festgestellt, dass die Lastwagen für Politiker nicht bedrohlich seien, sagte Amstutz in Anspielung auf Lörtschers

erste Worte. «Eher sind Politiker manchmal eine Bedrohung für Lastwägerler.» Mit der Eröffnung des Gotthardtunnels und dem Ja zum NAF sei 2016 ein gutes Jahr gewesen. «Aber wir stehen am Anfang und werden darum kämpfen müssen, dass es vorwärtsgeht.» Konkret: Bauwerke müssten rasch realisiert werden, damit es weniger Stau gebe. Heute sei es ja so, dass sehr saubere Fahrzeuge unterwegs seien, das aber «zur Sau» gemacht werde mit dem unökologischen und auch unwirtschaftlichen Stop-and-Go, zu dem der Stau zwingt.

Auch Amstutz sprach den AdBlue-Skandal an und betonte, es brauche eine «harte Hand» und eine klare Botschaft an die ausländischen Betrüger. Sowieso sei es wichtig, an den Grenzen präsent zu sein, sagte der SVP-Fraktionspräsident in Bezug auf Zollstellen weiter. Im Zollwesen habe es «zu viele Häuptlinge und zu wenige Indianer», der Verwaltungsapparat müsse verschlankt, die Front verstärkt werden. Es sei wichtig, Lastwagen schon an der Grenze zu kontrollieren, bevor diese beispielsweise mit schlechten Pnens durch die halbe Schweiz fahren. «Ohne unsere Branche gäbe es nichts in unserem Land», schloss Amstutz schliess-

lich. Ohne das Transportwesen stünden in den Lebensmittelläden die Regale leer, Baustellen still. «Deshalb hat diese Branche auch Wertschätzung verdient, deshalb kämpfe ich so gerne für sie.»

Abschluss der GV bildete ein Referat von Nils Hämmerli, Kommandant der Patrouille Suisse, zum Thema «Teamwork bei Tempo 1'000». Für ihn sei der Auftritt vor technisch versierten Menschen ein Heimspiel, sagte er. Und erzählte, wie ein Verbandsflug bei der Patrouille Suisse funktioniert und welche Rituale die Mitglieder der Patrouille Suisse pflegen, die fliegenden «Botschafter der Schweiz».



Nils Hämmerli, Kommandant der Patrouille Suisse.



Zentralpräsident Adrian Amstutz.



Kantonsrat Walter Locher.



Ehrenmitglied Fredi Hugelshofer.

Unternehmens-Information in Wissen umwandeln

«Die vielfältigen Informationen in Unternehmen werden dann zu Wissen, wenn sie vernetzt, verfügbar, richtig verteilt und lückenlos nachverfolgbar sind. Die branchenneutrale Software «Thomann Plus» ist ein einzigartiges Werkzeug dafür. Mehr Durchblick, tiefere Kosten und höhere Effizienz sind die Effekte.»



Gäste oder Mitarbeitende ab Zentrale einheitlich informieren: eine von vielen Anwendungen der Wissens-Software.

Alle kennen es aus dem eigenen Berufsalltag – die zahllosen Informationen im Unternehmen sind eine wahre Lawine. Die moderne, webbasierte Software Thomann Plus dient der richtigen Kanalisierung der Information. «Sinnvolle Info-Vernetzung schafft Wissen, was für jede Firma Kapital und Wertschöpfung zugleich bedeutet», ist Produktmanager Thomas Kreis überzeugt. Die Effizienzgewinne beeindrucken: So hat z. B. ein Softwarekunde mit fünf Filialen allein für die Filialeitersitzungen jährlich rund 1'000 A4-Seiten Dokumente erzeugt; nach Einsatz des Software-Moduls «Meeting»

mit seinen elektronischen Workflows und einheitlicher Oberfläche ist diese Papiermenge drastisch gesunken. «Auf Wunsch können wir sogar 0 % Papier erreichen», präzisiert Produktmanagerin Janine Egli.

Betriebsmittel verwalten

Mit dem Softwaremodul «Service» lassen sich Betriebsmittel wie z. B. Produktionsmaschinen, Immobilien oder Fahrzeuge effizient verwalten. Dabei können Einzelobjekte oder Objektgruppen definiert werden. Das Softwaremodul erlaubt es nun, den Objekten bzw.

Objektgruppen Offerten, Kaufverträge, Rechnungen, Zählerstände, to do-Erinnerungen, ja sogar Fotos und Videos eindeutig zuzuordnen. Zur sicheren und einfachen Objektidentifikation sind QR-Codes eingesetzt.

«Namentlich wird mit Thomann Plus auch das Mangel-Management nachvollziehbar und schnell», erläutert Janine Egli: «Objekt via Smartphone identifizieren, Antrag zur Mangelbehebung erfassen, der zuständigen Person zur Beurteilung senden, den Antrag bei einem Ja-Entscheid in einen Auftrag umwandeln, Auftrag terminiert erteilen». In der Praxis sehr wertvoll sind zudem die Auswertungsmöglichkeiten in Statistiken oder Histories. Fazit: Thomann Plus Anwender haben jederzeit den Überblick über Aufträge, den internen Informationsaustausch und den Stand der Mangelbehebung. Diese Nutzen kommen bei Unternehmen mit verschiedenen Standorten, Filialen, Werkstätten usw. verstärkt zum Tragen.

Die sechs Module der Wissens- Software «Thomann Plus»

- **News** – Mitarbeiter in Gruppen oder einzeln informieren
- **Display** – Kunden- oder Mitarbeiter-Bildschirme bespielen
- **Meeting** – für unerreicht einfaches Sitzungs-Management
- **Service** – Betriebsmittel effektiv verwalten
- **Crash** – Schadenereignisse sicher managen
- **Parts** – Ersatzteile und Verbrauchsmaterialien im Griff

Zentral erfassen, gezielt verteilen

Mitarbeiter-Info gelöst

«Ich habe mich für das News-Modul von Thomann Plus entschieden, weil ich meine Mitarbeiter schnell und einfach auf dem stets neuesten Informationsstand halten will», sagt Roger Koch, Betriebsleiter der Metallbaufirma Müssig AG in Amriswil. Mit dem News-Modul werden Informationen zentral erfasst und stufengerecht an vordefinierte Mitarbeitergruppen oder an einzelne Beschäftigte verteilt. Das sekundenschnelle Verteilen bzw. Abrufen von Texten, PDFs, Fotos oder Videos geschieht via Smartphone-App oder via Browser. Berechtigte können zudem jederzeit nachvollziehen, welcher Empfänger was gelesen hat. Damit sind die Anforderungen bezüglich Wissensmanagement gemäss ISO 9001/2015 erfüllt.



Immobilien, Fahrzeuge, Baugewerbe, Dienstleistungen, bis hin zur Formel 1... Thomann Plus ist branchenneutral.



Modul News – modernste Technologien im Einsatz.

Testen bis es stimmt

Wohl einzigartig in der IT-Branche ist die Tatsache, dass eine interessierte Firma die eigens für sie eingerichtete Demo-Version der Software ausgiebig testen kann. «Bei uns kauft man die Katze nicht im Sack», bringt es Thomas Kreis auf den Punkt. Der Interessent hat keinerlei Beschaffungsrisiko und kann unter realen Bedingungen so lange testen, bis er von den Software-Nutzen vollends überzeugt ist.

Effizienter als Excel

«Unsere Kunden berichten unisono, dass sie mit Thomann Plus deutlich effizienter arbeiten als mit ihren früheren Excellösungen», erzählt Thomas Kreis. Ein Anwender hat es besonders treffend formuliert: «Die Software ist dynamisch intelligent und produziert keine Datenfriedhöfe». Als weitere zentrale Nutzen der Software sind zu erwähnen:

- Nichts geht verloren oder vergessen, alles wird sinnvoll dokumentiert
- Gemeinsames Werkzeug aller Mitarbeitenden, lückenlos nachvollziehbare und strukturierte Informationen/Themen
- Der Papiereinsatz und die E-Mail-Menge werden reduziert
- Kosteneinsparungen durch effektive und vereinheitlichte Workflows sowie Minimierung von Suchzeiten
- Von Praktikern für Praktiker entwickelt, seit Jahren erprobt und laufend aktualisiert
- Die sechs Module von Thomann Plus funktionieren grundsätzlich unabhängig voneinander und sind einzeln beziehbar

Massgeschneidertes Tool

Die Autoverkehr Grindelwald AG setzt schon seit Jahren in breitem Masstab auf Thomann Plus. Geschäftsführer Peter Balmer zeigt sich hoch zufrieden: «Mit dieser Wissens-Software haben wir ein massgeschneidertes Werkzeug in der Hand, um unseren Busbetrieb unterbruchsfrei am Laufen zu halten». Die einfache, intuitive Bedienung ist laut Peter Balmer entscheidend für die Akzeptanz der Software bei den Mitarbeitenden. Das trifft sich mit der Erfolgsformel für Thomann Plus: «effizient, vollständig, abgesichert».



Ansprechpartner für die Wissens-Software Thomann Plus sind Janine Egli und Thomas Kreis.



Die Autoverkehr Grindelwald AG setzt auf Thomann Plus.

THOMANN 
PLUS



Allmeindstrasse 10
8716 Schmerikon
Telefon 055 286 21 97 thomannplus.com

OSTSCHWEIZ DRUCK

Hofstetstrasse 14 • 9300 Wittenbach • ostschweizdruck.ch



**Extrem
leistungsfähig.**

mobas.ch

MOBAS®

CRANES AND MORE

Ihr Fahrzeugbauer für
Stückgutaufbauten



ATLAS **maxilift** **EFFER** **PENZ CRANE** **MOBAS DWS**®

Wil 071 929 32 31 • Root 041 450 23 33 • Echandens 021 703 03 00
mobas@mobas.ch • www.mobas.ch



**LEADER ist eine Marke – und davon
profitieren auch Sie!**

Der LEADER ist zum Label für ein starkes Unternehmertum mit Visionen geworden. Ob Firma, Verband oder Organisator einer Veranstaltung: Wir sind Ihr Partner und realisieren mit Ihnen ein Magazin, das vollumfänglich oder teilweise anzeigenfinanziert ist, professionell umgesetzt wird und direkt von unserer Marke profitiert. Bei Fragen stehen wir Ihnen per Telefon unter 071 272 80 50 oder via Email unter leader@metrocomm.ch gerne zur Verfügung.

www.leaderonline.ch

Presented by
LEADER **SPECIAL**

«Lastwagenfahren war schon mein Bubentraum»

Markus Manser wurde an der Generalversammlung der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein Mitte März in den Vorstand gewählt. Dort übernimmt er das Ressort Berufsbildung. Der Betriebsleiter der Galliker Transport AG erzählt, weshalb ihm der Nachwuchs besonders am Herzen liegt und was er als Ausgleich zu seinem hektischen Arbeitsalltag macht.

Text: Malolo Kessler Bild: Stéphanie Engeler

Er träumte schon als Bub davon, eines Tages einen grossen Lastwagen zu fahren. Markus Manser, aufgewachsen im Dorf Brülisau im Kanton Appenzell Innerrhoden, hat sich diesen Traum verwirklicht. Der «waschechte Innerrhödler», wie er sich nennt, mit Jahrgang 1968 hat nach der Oberstufe eine Lehre als LKW-Mechaniker bei der Larag in Wil absolviert und sich anschliessend zum Chauffeur ausbilden lassen. Nach einigen Jahren auf der Strasse sei ihm allerdings klar geworden, dass er sich «ein neues Ziel setzen» musste: Manser hatte eine Familie gegründet. «Und als Chauffeur ist man einfach wenig und unregelmässig zu Hause. Darunter hätte das Familienleben gelitten, das wollte ich nicht.» So habe es für ihn zwei Möglichkeiten gegeben: Sich mit einem eigenen Lastwagen selbständig machen oder die Strasse ganz zu verlassen, das Chauffeurleben nach gut neun Jahren aufzugeben.



Markus Manser leitet bei der Galliker Transport AG die Betriebe in Staad und Landquart. Er ist im Vorstand der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein neu verantwortlich für das Ressort Berufsbildung.

«Branche braucht gutes Verbandsleben»

Er entschied sich für die zweite Möglichkeit. Und so wurde Markus Manser Disponent für den Migros Genossenschaftsbund in Zürich und pendelte täglich von Gossau, wo er immer noch wohnt, in die Limmatstadt. «Mir wurde dann aber das Pendeln auf die Dauer zu anstrengend. Es war schon weit», sagt er. Nach gut drei Jahren wechselte Manser zur damaligen OSAG in St.Gallen, die bald darauf von Galliker Transport übernommen wurde. Und mit ihr Markus Manser.

Mittlerweile arbeitet der Vater zweier Kinder seit bald 17 Jahren bei Galliker. Er wurde vom Disponent zum Transportleiter und ist seit 2007 Betriebsleiter in Staad und Landquart. «Ich bin nach wie vor durch und durch Lastwägeler», sagt Manser. Und deshalb habe es sich gefreut über die Anfrage, ein Amt im ASTAG-Sektionsvorstand zu übernehmen.

«Die ASTAG ist ein guter Verband. Und unsere Branche braucht ein gutes Verbandsleben.» Im Vorstand ersetzt er den bisherigen Berufsbildungsobmann Hanspeter Enderli, der nach mehr als 20 Jahren zurücktritt, Manser dieses Jahr aber noch einarbeitet.

«Die Berufsbildung ist äusserst wichtig», sagt Markus Manser, der derzeit vier Lernende in seinem Betrieb in Staad mitbetreut. «Wir haben nach wie vor Probleme, guten Nachwuchs zu finden. Das Problem: Der Beruf scheint nicht so attraktiv, wie er eigentlich letztendlich ist.» Das zu ändern, sei sein Ziel als neues Vorstandsmitglied. «Und ich möchte generell unserer Branche etwas Gutes tun und mich für sie engagieren.»

Das Fieber in der Familie

Eine Branche, die für Markus Manser mit

viel Freude, aber auch mit vielen Präsenzzeiten und mit Hektik verbunden ist – und mit wenig Freizeit. Deshalb trennt er Berufliches und Privates strikt. Um das Tagesgeschäft zu vergessen, hört der Betriebsleiter Musik oder liest Bücher – «keine hochstehende Literatur, einfach Bücher, die mich unterhalten». Ausserdem kocht der Innerrhödler gerne – für sich, seine Frau, die als Sachbearbeiterin arbeitet, und die beiden Kinder.

Nachwuchsarbeit für die Branche hat der neue Bildungsobmann denn auch schon innerfamiliär geleistet: Seinen Sohn Maurus, Mitte 20, hat Manser bereits von der Attraktivität der Logistikbranche überzeugt: Er hat eine Logistikerlehre gemacht, anschliessend als Chauffeur Praxiserfahrung gesammelt und beginnt im Herbst die Ausbildung zum Strassentransportdisponenten.

Freude am Unterwegssein

Die ASTAG Sektion Ostschweiz/FL nimmt regelmässig an Informationsanlässen zum Thema Berufswahl teil, um für die Berufe im Strassentransport zu weibl. Dabei stellt sich immer wieder heraus, dass die Ausbildungsmöglichkeiten weitgehend unbekannt sind.

Ende Februar hat die Schule Herisau eine Berufswahlwoche für die Oberstufenschülerinnen und -schüler im 8. Schuljahr organisiert. Mit dabei war Marlise Nef, Geschäftsführerin der r+n transporte AG, um den Jugendlichen die Berufe im Strassentransport näherzubringen.

Marlise Nef stellte die folgenden Berufe vor:

- Strassentransportfachmann/-frau EFZ,
- Strassentransportpraktiker/-in EBA,
- Entwässerungstechnologe EFZ,
- Entwässerungspraktiker/-in EBA,
- Kaufmann/-frau EFZ Branche Transport und Logistiker/-in EFZ und EBA.

«Die zweijährige Ausbildung zum Strassentransportpraktiker beziehungsweise zur Strassentransportpraktikerin wurde 2015 neu geschaffen», sagt Nef. «Diesen Sommer schliessen die ersten jungen Berufsleute ab.»

Am Anlass sprach die Geschäftsführerin auch über die Voraussetzungen, die angehende Fachkräfte erfüllen müssen: Freude am Unterwegssein, technisches Verständnis, körperliche Gesundheit und Selbstständigkeit. «Die rund 20 Jugendlichen waren sehr interessiert», erinnert sich Nef. «Sie stellten viele Fragen zu den Anforderungen und Leistungen in den verschiedenen Berufen.» Marlise Nef hat stellvertretend für die ASTAG Sektion Ostschweiz/FL an den Informationsmöglichkeiten teilgenommen, um den direkten Kontakt mit möglichen Lernende zu pflegen. «Die meisten Leute wissen gar nicht, dass es für den Chauffeur auf Lastwagen und Lieferwagen eine Ausbildung gibt», so Nef. «Die ASTAG ist an verschiedenen Veranstaltungen präsent, um dem zunehmenden Fachkräftemangel einen Riegel zu schieben.»

«Der Fahrer ist auch Anlagenwart»

Seit rund einem Jahr setzt die Huber Umweltlogistik AG aus Weinfelden auf ein neues Kanalreinigungsfahrzeug mit Strassenschlammaufbereitung. Die mobile Abfallbehandlungsanlage bereitet das Material aus dem Strassensammler während des Fahrens auf, sodass das Klarwasser wieder in das Abwassersystem zurückgeleitet werden kann.

Das Fahrzeug hat die Betriebsbewilligung zur fachgerechten Entgegennahme, Aufbereitung und Weiterleitung von Sonderabfällen aus Strassensammelschächten vom Amt für Umwelt des Kantons Thurgau. «Der Fahrer des Fahrzeuges ist auch Anlagenwart», erläutert Brigitte Huber von der Huber Umweltlogistik AG. «Er bedient und überwacht die Anlage, sodass er jederzeit eingreifen kann, wenn sich das Material verändert.»

Für die mobile Aufbereitung von Schlamm aus Strassensammelschächten wird bewährte KAISER-Recyclingtechnologie mit Flockungstechnologie ergänzt. Die Kombination der beiden Verfahren garantiert eine Wasserqualität, welche die gesetzlich vorgeschriebenen Einleitkriterien erfüllt. Getragen wird die Sonderlösung von einem MAN-LKW.



Anzeige



Logistik
Transport
Recycling



HUGELSHOFER  GRUPPE

HUGELSHOFER GRUPPE

Juchstrasse 45 | 8500 Frauenfeld | Schweiz

T +41 52 728 05 11 | info@hugelshofer.ch

hugelshofer.ch

Ein treuer Mitstreiter ist von uns gegangen

Eduard Waldburger ist am 16. März in seinem 97. Lebensjahr verstorben. Er hinterlässt grosse Spuren – als Unternehmer, als aktives Mitglied unserer Sektion und als unermüdlicher Kämpfer für die Transportbranche. Die ASTAG verliert mit ihm eine prägende Persönlichkeit, die allen in dankbarer Erinnerung bleiben wird.

Text: Fredi Hugelshofer Bild: zVg



Nur gerade zwei Tage vor der Generalversammlung 2017 der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL ist Eduard Waldburger von uns gegangen, rund einen Monat, nachdem er den 96. Geburtstag feiern durfte. Edi war in jeder Beziehung eine herausragende Figur: Was ihn besonders auszeichnete, waren sein grosses Wissen und seine Erfahrung, seine Fairness, seine Verlässlichkeit und nicht zuletzt sein Rückgrat. Sein Wort hatte stets Gültigkeit.

66 Jahre lang setzte er sich unermüdlich für sein Unternehmen ein. Aus einer mittelgrossen

Mineralölfirma formte er ein ansehnliches Imperium, zu dem ein Netz von Tankstellen und imposanten Tanklagern sowie unzählige Immobilien im Raum St.Gallen und in der ganzen Schweiz gehörten. Bis Mitte des vergangenen Jahres, mit weit über 90 Jahren, liess Edi es sich nicht nehmen, jeden Tag frühmorgens im Büro zu erscheinen und seinen Einsatz zu leisten. Er war dabei stets auf dem neuesten Stand, was die Situation auf dem weltweiten Ölmarkt anging. Seine Einschätzungen waren bis zuletzt wertvoll und gefragt. Dabei beschäftigte Edi die aktuelle Entwicklung sehr, und oft beklag-

te er die Tatsache, dass der heutige Markt von Spekulanten beherrscht werde, die – anders als er – keinen direkten Bezug zum Erdölhandel haben. In solchen Diskussionen war zu spüren, wie sehr ihm «sein» Rohstoff am Herzen liegt.

Die Geschichte der ASTAG ist eng mit der Geschichte von Edi Waldburger verbunden: Unser Verband steckte noch in den Kinderschuhen, als er seine Tätigkeit begann. Er engagierte sich früh und war bereits aktiv und präsent, als die ASPA (Werkverkehr) und der TAG (gewerbsmässige Transportunternehmer) zur ASTAG fusioniert wurden. Es gab kaum eine Vorstandssitzung oder Delegiertenversammlung, an der Edi fehlte, und sein Wort hatte Gewicht. Mit seinen klaren Vorstellungen und seiner sonoren Stimme schaffte er es oft, die Mehrheit zu überzeugen. Ein fester Bestandteil waren auch die lockeren Runden im Anschluss an die Sitzungen, an denen er, mit seinem obligaten «Stumpen» im Mundwinkel, ein spannender und unterhaltsamer Gesprächspartner war. Für seinen jahrzehntelangen Einsatz für unsere Sache wurde Edi verdientermassen zum Ehrenmitglied ernannt – eine Auszeichnung, die ihm grosse Freude bereitete.

Es war wohl auch die grosse Leidenschaft, mit der Edi ans Werk ging, die es ihm ermöglichte, bis ins hohe Alter aktiv zu bleiben. Dass er aus gesundheitlichen Gründen zuletzt auf das Rauchen verzichten musste und Querelen rund um seinen Führerausweis durchzustehen hatte, beschäftigte ihn sehr, aber auch diese Einschränkungen konnten ihm die Freude an seinen zahlreichen Aufgaben nicht nehmen.

Edi Waldburger ist nicht mehr. Uns allen, die ihn kannten und schätzten, bleibt nur, ihm ein ehrendes Andenken zu bewahren – an seine grossen Leistungen rund um die Entwicklung der ASTAG und an ihn als weisen Gentleman, für den stets die Sache und nicht die eigene Person im Vordergrund stand.



DER GOLDENE RÜCKSPIEGEL

Mehr als 20 Jahre engagiert

Ausgezeichnetes Engagement über zwei Jahrzehnte: Der erste Goldene Rückspiegel in diesem Jahr geht an Hanspeter Enderli. Er engagiert sich seit mehr als 20 Jahren – seit 1996 – im Vorstand der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein. In all diesen Jahren hat Hanspeter Enderli im Gremium das Amt des Berufsbildungsobmannes ausgeübt. Beteiligt war er in dieser Zeit beispielsweise an drei Revisionen der Bildungsverordnung, ausserdem hat Hanspeter Enderli die Einführung der Ausbildung zum Strassentransportpraktiker EBA aktiv unterstützt.

Auch Bildungsanlässe haben den Chef des Transportunternehmens Hans Enderli AG, Steinach, beschäftigt: Zu seinen Aufgaben gehörte, an der Ostschweizer Bildungsausstellung (OBA) und an der Berufsmesse Weinfelden präsent zu sein. Das heisst, Hanspeter Enderli war jeweils für den Aufbau, für die Betreuung und die Organisation des Messestandes verantwortlich. Enderli gilt als engagiertes, zuverlässiges und kollegiales Vorstandsmitglied – weshalb das Gremium bedauert, dass er sich nun zu einem Rücktritt entschlossen hat. Allerdings nicht per sofort, was auch wieder von Engagement zeugt und alle freut: Hanspeter Enderli wird dem Vorstand noch ein weiteres Jahr erhalten bleiben. In dieser Zeit wird er seinen Nachfolger, Markus Manser, in die Aufgaben des Bildungsbobmanns einarbeiten.

Agenda

Samstag, 29. April 2017, 9 bis 16 Uhr:
2. LARAG Arocs-Day, Willi Scherrer Kies und Betonwerk AG, Bazenheid

Montag, 25. September 2017, 18 Uhr:
Sektionshöck, Maestrani Flawil

Samstag, 17. März 2018:
Generalversammlung ASTAG Sektion Ostschweiz/FL



DER ROSTIGE AUSPUFF



Betrügen beim Tanken

Der rostige Auspuff geht an alle mit «schmutzigem Auspuff». Die Schweizer Transportbranche bemüht sich seit Jahren, ihre Umweltbilanz zu verbessern. Die Flotten werden mit modernsten Fahrzeugen der EURO-Norm 6 erneuert, regelmässig werden Trainings in ökologischem Fahren durchgeführt. Mit Erfolg: Schweizer Lastwagen fahren sauber. Und nun das: Wie sich kürzlich herausgestellt hat, sind auch auf Schweizer Strassen ausländische Lastwagen mit manipulierten Motoren unterwegs. Eingebaute technische Geräte in diesen Fahrzeugen sorgen dafür, dass kein AdBlue getankt werden muss. Der Schadstoffausstoss dieser manipulierten Fahrzeuge ist dadurch immens zu hoch. Mit dem Trick sparen die Betrüger bis zu 2'000 Euro pro Jahr und Lastwagen. Aufgedeckt hat den Skandal in der Schweiz die SRF-Sendung «Kassensturz». Sie fand bei den wissenschaftlichen Messungen auf Schweizer Strassen nur ausländische Fahrzeuge, die manipuliert waren. Mehrheitlich stammten diese aus Osteuropa. Damit geht der rostige Auspuff dieser Ausgabe ins Ausland: An all die Chauffeure, die betrügen. Und an alle, die solche Betrugsgeräte anbieten und einbauen.

Neumitglieder der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

Eintritt vom 1. Oktober 2016 bis 31. März 2017:
E. Weber AG, Wattwil; Geiges Logistik AG, Warth; Arlberg Express International, Schaanwald; Ulmann Carunternehmung, Wasserauen; Drisag Polytechnik AG, Oberegg; SBO AG, Bronschhofen; Supertrans GmbH, Frauenfeld.

ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

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



Truck Center Niederuzwil - Wir sind für Sie da!

Unsere Dienstleistungen:

- Komplettete Transportlösungen mit individuell angepassten Finanzierungs- und Wartungslösungen
- LKW-Vermietung
- Werkstatt für LKW, Busse, Anhänger und Auflieger
- Teile- und Zubehör-Service für LKW und Busse
- 24-Std. Pannendienst (Volvo Action Service)
- Kundenfreundliche Öffnungszeiten: Mo - Fr: 7.00 h - 19.30 h, Sa: 7.00 h - 12.00 h

Volvo Group (Schweiz) AG
Truck Center Niederuzwil
Hirzenstrasse 4
9244 Niederuzwil
Tel. 071 955 97 97

Volvo Trucks. Driving Progress



robust - wirtschaftlich - kompakt



DAF



WIRAG AG

Nutzfahrzeuge
9532 Rickenbach / Wil
8409 Winterthur

Tel. 071 929 46 40
Fax 071 929 46 41
Mail info@wirag.ch
Web www.wirag.ch

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.



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

vlnr: Jürg Menet, Marc Lippuner, Walter Räss, Palmira Ruggeri, Michael Wüthrich, Dunja Zumstein, Lukas Christen

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