

TRANSPORT *flash*

Publikation der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein

Nr. 1 • April 2018

THOMANN
NUTZFAHRZEUGE AG
SCHMERIKON · CHUR · FRAUENFELD · ARBON

Transparenz und steuerbare Kosten
dank neuem Angebot «METERMIETE®».



thomannag.com

Diesel-Debatte

Was von der Verteufung des
Treibstoffes zu halten ist

Seite 4

Hartnäckigkeit und Leidenschaft

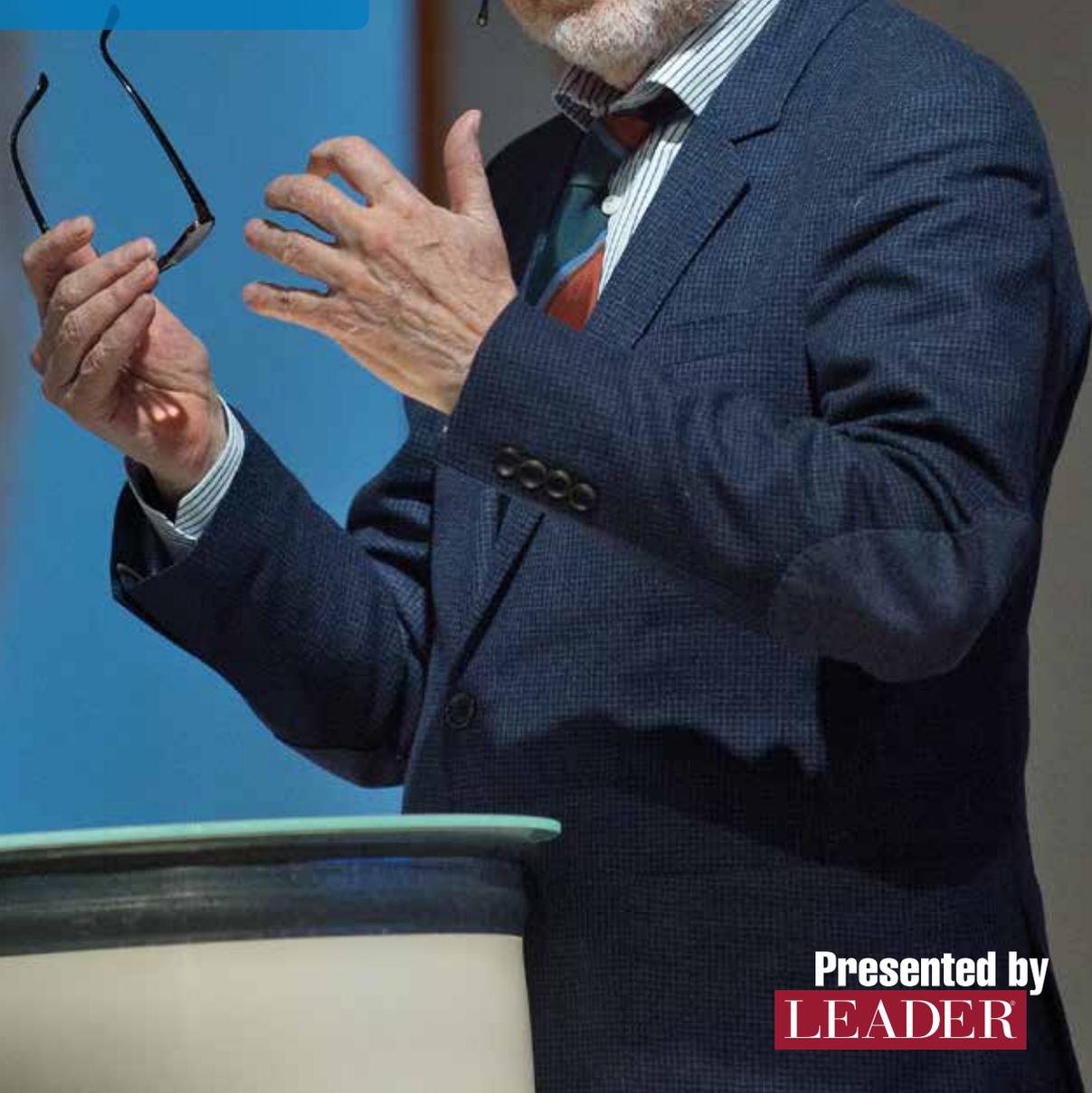
39. Generalversammlung der ASTAG-Sektion

Seite 8

Publizist Ludwig Hasler

Über den Verkehr der Zukunft

Seite 10



Presented by
LEADER

altherr
trucks & vans

**EINE
KLASSE
FÜR SICH.**



DER NEUE SPRINTER.

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





Die Drohung mit den Drohnen

Die Transportbranche wird, wie viele andere Wirtschaftszweige auch, aktuell und in Zukunft durch die zunehmende Digitalisierung verändert. Ob man nun Befürworter oder eingefleischter Gegner dieser Entwicklung ist: Man kann sich dem Trend der fortlaufenden Vernetzung nicht entziehen. Wer das tut, verbaut sich die Möglichkeiten, auch morgen im Markt bestehen zu können. Man kann sich wohl privat in einer digitalfreien Zone bewegen, als Unternehmer würde man sich aber unweigerlich in eine Sackgasse manövrieren.

Wichtig erscheint mir, dass man sich die Digitalisierung zunutze macht, mit ihr allenfalls gar neue Geschäftsfelder erschliesst, ohne dabei die menschlichen Komponenten zu vernachlässigen. Wir alle – insbesondere aber unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – sind die Anknüpfungspunkte zu unseren Kunden. Ginge diese persönliche Ebene verloren, hätte das sehr rasch sehr drastische Folgen.

Es hat mich daher gefreut, dass der Publizist Ludwig Hasler anlässlich unserer letzten Generalversammlung klar zum Ausdruck gebracht hat, dass er nicht an eine Zukunft glaube, in der wir von der zunehmenden Technologie beherrscht werden. Auch von einer Vision, wonach die letzte Meile der einst ausschliesslich von Drohnen übernommen werden könnte, hält er nicht viel. Aus gutem Grund: Wer von uns möchte schon, dass über unseren Köpfen Tag für Tag Tausende dieser kleinen, unbemannten Flugobjekte verkehren? Und ganz ehrlich: Wenn wir am Ende einer Arbeitswoche an die erfreulichsten Vorkommnisse zurückdenken, dann hängen diese doch meistens mit persönlichen Kontakten zusammen – und nicht mit irgendwelchen Sensoren und automatischen Abläufen.

Martin Lörtscher

ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein

Fernbusse: Überstürztes Vorgehen des Bundes

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG lehnt das Vorpreschen des Bundes bei der Zulassung von nationalen Fernbus-Linien ab. Zuerst braucht es klare und faire Rahmenbedingungen für sämtliche Marktteilnehmer sowie eine bedürfnisgerechte, moderne Terminalinfrastruktur. Zudem muss endlich das geltende Kabotageverbot konsequent durchgesetzt werden.

Text: André Kirchhofer

Das Vorgehen des Bundesamts für Verkehr BAV bei der Zulassung von Fernbussen innerhalb der Schweiz ist überstürzt. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG begrüsst grundsätzlich alle Überlegungen, die auf eine verstärkte Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsträger im Personen- wie auch im Gütertransport abzielen. Zwingende Voraussetzung ist jedoch, dass gleiche Rahmenbedingungen für alle potentiellen Marktteilnehmer gelten. Dazu braucht es vorgängig einen politischen Grundsatzentscheid durch das Parlament. Zudem müssen die nachgelagerten Gesetzesvorgaben wie etwa Tarife, branchenübliche Arbeitsbedingungen oder Barrierefreiheit für Behinderte unter Einbezug der betroffenen Branchenakteure ausgehandelt werden – nicht hinter den Kulissen mit einzelnen Transportfirmen.

Zeitgemässe Infrastruktur

Selbstverständlich ist die ASTAG gerne zu einer konstruktiven Diskussion betreffend Rahmenbedingungen bereit. Zentral ist dabei eine zeitgemässe, multimodale Terminalinfrastruktur, die eine lückenlose Transportkette für die Beförderung von Fahrgästen, das heisst die Verbindung aller Verkehrsmittel (Zug, Bus, Auto, Taxi, Langsamverkehr) an zentralen Knotenpunkten ermöglicht. Nur so lässt sich

eine effiziente, umweltschonende Mobilität realisieren. Die ASTAG begrüsst deshalb den Entscheid der Verkehrskommission des Nationalrats, den Bund mit der Planung einer nationalen Terminalinfrastruktur zu beauftragen.

Keine Gnade gegenüber Kabotage-Sündern

Eine nicht verhandelbare Grundbedingung für die Konzessionierung von Fernbussen ist zudem, dass das geltende Kabotageverbot strikte durchgesetzt wird. Illegale Fahrten von ausländischen Reisebussen innerhalb der Schweiz dürfen nicht länger toleriert werden. Stattdessen sind die Verantwortlichkeiten bei den Behörden und Vollzugsorganen endlich abschliessend zu klären. Die Kontrollen müssen verschärft, die Geldbussen deutlich erhöht werden.



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 | Fotografie: Jelena Gernert | 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

«Emissionsseitig haben wir früh unsere Hausaufgaben gemacht»

Dreckig, manipuliert, gesundheitsschädigend: Der Ruf von Dieselmotoren hat in den letzten Jahren in der Öffentlichkeit stark gelitten. Peter Krähenbühl, Geschäftsführer des Forschungszentrums von FPT Industrial in Arbon, im Interview.

Interview: Malolo Kessler Bild: Axel Kirchoff

Peter Krähenbühl, einige Experten sagen, Diesel habe zu Unrecht einen schlechten Ruf. Teilen Sie diese Meinung?

Die Bemühungen, die in die Ausarbeitung der Euro-VI-Gesetzgebung gesteckt wurden, haben sich ausgezahlt. Dieses Regelwerk garantiert, dass die Abgase von Nutzfahrzeugen im Strassenbetrieb sauber sind. Das wurde durch entsprechende Messungen unabhängiger Institute mehrfach belegt. Dies ist das Ergebnis eines konstanten Beitrags der technologischen Innovation. Betrachten wir zum Beispiel die Einführung der SCR-Technologie (Selective Catalytic Reduction) für die Abgasnachbehandlung, bei der FPT Industrial, genau hier im Forschungs- und Entwicklungszentrum in Arbon, eine Vorreiterrolle einnimmt.

Welche Vorteile hat ein Dieselmotor?

Der Dieselmotor bietet aus physikalischer Sicht immer noch den höchsten Wirkungsgrad aller Verbrennungsmotoren. Dazu kommt auch die unerreicht hohe Energiedichte der Flüssigkraftstoffe, welche im Zusammenspiel mit der guten Effizienz hohe Reichweiten ermöglichen. Diese Stärken zusammen mit der bewährten Infrastruktur machen den Dieselmotor weiterhin sehr interessant.

Welche Nachteile?

Ein Nachteil ist sicher der grosse Aufwand für die Abgasreinigung eines effizienten, auf besten Verbrauch optimierten Dieselmotors. Aber wenn wir es in einer breiteren Perspektive betrachten, ist dieser Aufwand es wert.

In Deutschland drohen Fahrverbote für Dieselfahrzeuge, wie stehen Sie hierzu?

Emissionsseitig haben wir früh unsere Hausaufgaben gemacht. Aber selbst Fakten können derzeit nicht viel ausrichten. Die Gleichung

Transport ist gleich Diesel geht dennoch nicht mehr auf. In Zukunft wird es darum gehen, die beste Antriebslösung – auch aus Kundensicht – für einen jeweiligen Transportbedarf anzubieten. Natürlich wird der Dieselmotor auch über die nächsten Jahrzehnte hin eine wichtige Rolle spielen. Aber andere Antriebsformen werden ihn ergänzen.

Dieselmotoren sind auf jeden Fall viel sauberer als früher. Wie wurde das erreicht, welche Technologien haben das möglich gemacht?

Seit der Einführung der Emissionsgesetzgebung vor über 30 Jahren ist einiges passiert. Die NOx wie auch die Partikelemissionen wurden seit 1990 um 98 Prozent reduziert. Es wurden in diesem Zeitraum viele innovative Technologien eingeführt, welche den Dieselmotor effizienter und sauberer machen. Mit der Einführung von Euro VI waren dies vor allem eine weitere Verbesserung der Verbrennung, eine hocheffiziente Abgasreinigung und die entsprechende Regelstrategie. Dabei handelt es sich bei letzterem um die SCR-Technik (Selective Catalytic Reduction), die Stickoxide mithilfe der Harnstofflösung AdBlue unschädlich macht.

Kürzlich sagte ein Deutscher Wissenschaftler in einem Interview, Dieselmotoren mit fast keinen Emissionen seien möglich. Wo stehen die Entwicklungen diesbezüglich?

Im Grunde bestätigt dieser Artikel, was ich bereits eingangs erwähnt habe: In LKW zeigt die Abgastechnik, was sie wirklich kann. Ein moderner Lastwagen stösst trotz höheren Gewichts weniger NOx Emissionen aus als ein PKW. Eine Halbierung der Emissionsgrenzen gemäss Euro VI ist aller Wahrscheinlichkeit nach mit weiterentwickelten Abgasnachbehandlungssystemen möglich, wie wir sie bereits

kennen und einsetzen. Bei einer weiteren Absenkung der zulässigen Stickoxid-Emissionen, wie es etwa in den USA diskutiert wird, sind nach jetzigem Stand zusätzliche innermotorische Massnahmen möglich.

Gibt es im LKW-Bereich überhaupt Alternativen zu Diesel?

Unsere Entwicklungsstrategie basiert auf drei Säulen: Der heute bereits saubere Dieselmotor wird weiter verbessert, um den zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden. Bei den alternativen Kraftstoffen liegt der Fokus auf CNG, LNG und Biomethan, wo FPT Industrial Marktführer in Europa ist. Viel Potential sehen wir auch in synthetischen Kraftstoffen sowie biogenen Kraftstoffen der zweiten Generation. Deren grosser Vorteil beruht ganz eindeutig darauf, dass mit der bereits im Feld vorhandenen Technologie ein direkter positiver Effekt hinsichtlich CO₂- und anderer Emissionen erreicht werden kann. Ausserdem muss dazu keine neue Infrastruktur entstehen. Die dritte Säule ist die Elektrifizierung. Sie wird den Verbrennungsmotor ergänzen oder diesen bei sehr spezifischen Anwendungen sogar ersetzen. Mittelfristig wird die Brennstoffzelle zu einem interessanten Baustein. Denn einen rein elektrisch betriebenen Langstreckenlastwagen können wir uns im Moment aufgrund des hohen Batteriegewichts noch nicht vorstellen.

Wenn Sie in die Zukunft schauen: Wie wird sich die Motorentechnologie für LKW verändern?

Der Antrieb wird noch effizienter und sauberer – einerseits durch Optimierung der Einzelsysteme und andererseits durch die optimale Abstimmung der Einzelsysteme zum Betrieb des Gesamtsystems. Letzteres wird unter anderem durch modellbasierte und prädiktive Regelstrategien erreicht.



Peter Krähenbühl ist in Basel geboren und hat in Biel Automobiltechnik studiert. 1998 wurde er Entwicklungsingenieur im Forschungszentrum von FPT Industrial in Arbon. Zwischen 2000 und 2004 war er in Grossbritannien für die European Engine Alliance und in Turin für Iveco tätig. Krähenbühl kehrte nach Arbon zurück, entwickelte ein Ad-Blue-Dosiersystem, machte einen Master in Business Administration und Engineering und wurde 2011 Chef Engineer Innovation in Arbon. Seit Oktober 2015 ist er Geschäftsführer. Krähenbühl wohnt in Arbon und widmet sich in seiner Freizeit gerne seiner Familie, Büchern und dem Reisen.



Unsere Dienstleistungen:

- Komplett 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

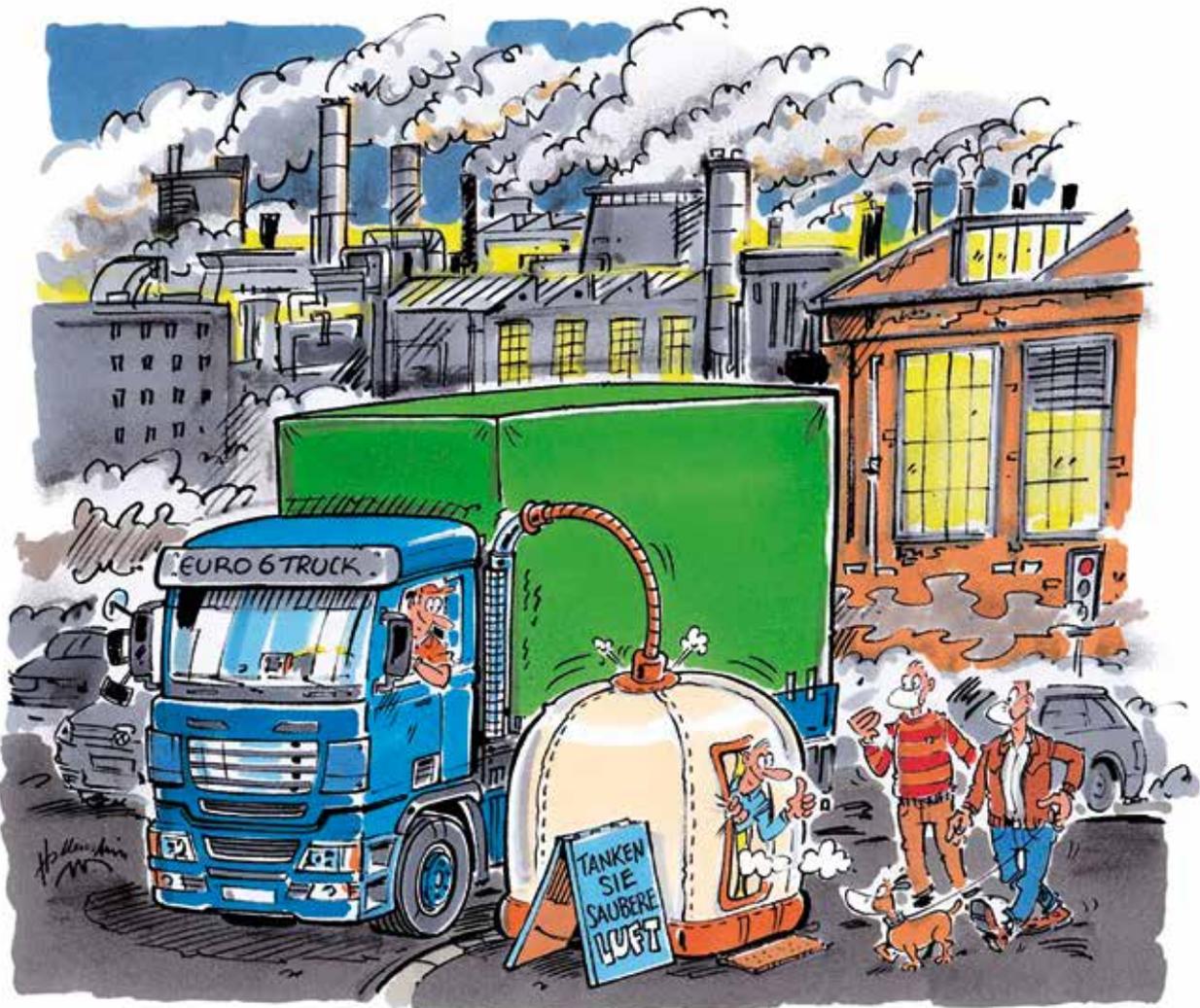


Herzlichen Dank für 30 Jahre Partnerschaft!

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



Die Mär vom Brummi als Dreckschleuder - lassen wir einen Experten zu Wort kommen:

«Nie war der Diesel so wichtig wie heute. Der Diesel ist eine Schlüsseltechnologie, um die CO₂-Flottenziele zu erreichen. Insbesondere in Europa geht es ohne den Selbstzünder nicht», sagt Dr. Rolf Bulander, Vorsitzender des Unternehmensbereichs Mobility Solutions der Robert Bosch GmbH. Und Messungen von Bosch haben gezeigt, dass moderne Diesel in Grosstädten sogar die Partikel aus der Umgebungsluft filtern. Die Emissionen eines Diesels enthielten beispielsweise in Paris-La Garenne weniger Partikel als die Umgebungsluft, die der Motor einsaugt.

Von Hartnäckigkeit und Leidenschaft

Rund 250 Mitglieder und Gäste fanden sich am 17. März 2018 zur 39. Generalversammlung der ASTAG-Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein in der Flumserei in Flums ein. Zentrale Themen waren die Digitalisierung sowie langwierige Politwege.

Text: Marcel Baumgartner Bilder: Gian Kaufmann



250 Mitglieder und Gäste fanden sich in der Flumserei in Flums ein.

Als St.Galler FDP-Kantonsrat Walter Locher in seiner Funktion als Präsident der IG Engpassbeseitigung den zeitlichen Ablauf der verschiedenen darin untergebrachten Massnahmen präsentierte, wurde einmal mehr klar: Es braucht bei Infrastrukturprojekten Zeit – viel Zeit. Die IG setzt sich für den Bau der dritten Röhre bei der Stadtautobahn St.Gallen samt Teilsperre im Sinne eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes in der Region Ostschweiz ein. Doch bis deren Ziele erreicht sind, vergehen im besten Fall noch knapp 20 Jahre. Im schlechtesten Fall noch sehr viel mehr – oder aber die Umsetzung scheitert im demokratischen Prozess. Die dritte Röhre, die alleine mit rund 570 Millionen Franken budgetiert ist, könnte bei einem Baustart im 2031 rund sechs Jahre später eröffnet werden. Ein ähnlicher Terminplan wird beim «Anschluss Güterbahnhof» sowie der «Teilsperre Liebegg» angestrebt. «Das tönt

nach ordentlich Zeit», sagte Locher in seinem kurzen Referat an der Generalversammlung. «Aber glauben Sie mir, wenn wir nicht heute mit vollem Einsatz dranbleiben und alle notwendigen Hebel in Bewegung setzen, dann ist das gesteckte Ziel nicht realistisch.» Dabei sei die Notwendigkeit nicht von der Hand zu weisen: Die Autobahn A1 sei während der Stosszeiten im Raum St.Gallen permanent überlastet und damit auch die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer gefährdet.

Überdurchschnittliche Investitionsvolumen

Auch der St.Galler FDP-Regierungsrat Marc Mächler unterstrich in seinen Ausführungen die Notwendigkeit, Hartnäckigkeit zu zeigen, um gehört zu werden und Bewegung zu erreichen. Nur so habe man erreichen können, dass der Bund für die Agglomerationsprogramm im

Kanton 180 Millionen gesprochen habe – davon rund 77 Millionen für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Und dies entspricht gemäss Mächler 25 Prozent der gesamten Bundesgelder, die für den MIV freigegeben wurden. «Der Kanton St.Gallen investiert entsprechend überdurchschnittlich viel in Strassenbauprojekte», so der Regierungsrat. Rund 25 Millionen sind für den «Autobahnanschluss Plus» in Rorschach budgetiert. Weitere Generationenprojekte sind unter anderem die Umfahrung Wattwil, der Autobahnanschluss Wil-West sowie die Verkehrsentlastung von Rapperswil-Jona. Weiter gilt es aus Ostschweizer Sicht übergeordnet zu erwähnen, dass mit der im Kanton Thurgau geplanten und im Netzbeschluss des Bundes (NEB) integrierten Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) ein weiteres, über die Region hinaus bedeutendes Strassenbauprojekt in der Pipeline ist.

Grundsatzentscheid

«Es ist erfreulich, dass im Bereich Strasseninfrastruktur vom Bund endlich ein Ausbau vorangetrieben wird», zeigte sich denn auch ASTAG-Sektionspräsident Martin Lörtscher über die allgemeine Stossrichtung der Politik erfreut. «Dass im Februar 2017 rund 62 Prozent der Stimmbürger dem NAF zugestimmt haben, war für unsere Branche ein wichtiges Zeichen. Damit kann der Netzbeschluss umgesetzt und die Finanzierung der Nationalstrassen auf nachhaltige Beine gestellt werden.»

Kostendruck bei kleinen Margen

Reto Jaussi, Direktor der ASTAG Schweiz, ging ebenfalls auf die langen Politprozesse ein. «Diese bereiten mir Sorgen, gerade wenn man die Entwicklungen auf der Strasse mit den Stautunden betrachtet.» Die gesamte Branche werde in den nächsten Jahren vor grosse Her-

ausforderungen gestellt, um einen guten Job zu gewährleisten. «Das ist nur mit Leidenschaft möglich – und diese spüre ich tagtäglich.» Positiv zu vermerken sei, dass es nach einem anspruchsvollen Jahr 2017 konjunkturell wieder etwas anziehe. «Der Franken-Schock ist mehr oder weniger überwunden, die Auftragslage ist gut. Dennoch bleibt aber der Kostendruck bei kleinen Margen enorm», unterstrich Jaussi in seinem Referat.

Enderli neu Ehrenmitglied

Neben den üblichen Traktanden erfolgten im Rahmen der GV gleich mehrere Verabschiedungen. So traten Bruno Jäger als Mitglied der Kommission Technik der ASTAG, Beda Steiner als Vertreter der Lehrbetriebe in der Fachkommission Strassentransportfachmann STV, Rita Zeller als Verantwortliche für die Buchführung und Emil Müller als Revisor zurück.

Als Ersatz für Müller wurde Peter Britt einstimmig gewählt. Auch Hanspeter Enderli wurde nach über 20 Jahren Vorstandstätigkeit und Berufsbildungsobmann verabschiedet. Enderli wurde zum Dank für den langjährigen Einsatz – gerade auch im Bezug auf die Nachwuchsförderung – zum Ehrenmitglied ernannt.

Über Chancen und Gefahren der Digitalisierung sprach abschliessend der Philosoph und Publizist Ludwig Hasler. Sein Referat unter dem Titel «Digitalisierung in der Transport- und Logistikbranche. Sind wir Piloten des digitalen Wandels – oder bloss Passagiere?» führte den Anwesenden vor Augen, welche nahen Entwicklungen die Branche massgeblich verändern dürften.

Den Artikel zum Referat von Ludwig Hasler finden Sie auf der Folgeseite.



Hanspeter Enderli wurde zum Ehrenmitglied ernannt.



Christoph Gull, Gemeindepräsident von Flums, begrüßte die ASTAG-Mitglieder in seiner Gemeinde.



Sektionspräsident Martin Lörtscher ist erfreut über die aktuelle Stossrichtung der Politik.



FDP-Regierungsrat Marc Mächler stellte die «Generationenprojekte» vor.



FDP-Kantonsrat Walter Locher sprach als Präsident der IG Engpassbeseitigung.



ASTAG-Direktor Reto Jaussi bereiten die Stautunden Sorgen.

«Wer kontrolliert die Kontrolleure?»

«Sind wir Piloten des digitalen Wandels – oder bloss Passagiere?» Dieser Frage ging an der Generalversammlung der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein der Schweizer Philosoph und Publizist Ludwig Hasler nach. Nachfolgend ein Auszug aus seinem Referat.

Aufgezeichnet: Marcel Baumgartner Bild: Gian Kaufmann

«Digitalisierung ist aktuell das grosse Zauberwort. Die meisten reden darüber, als wäre es ein Naturereignis, das über uns herfällt. Der Bundesrat redet gar von einem Tsunami, was bei mir eher bewirkt, dass ich davonrenne, statt dass ich mich aufgemuntert fühle. Ich neige dazu, die Digitalisierung einigermaßen nüchtern zu betrachten – auch im Verkehr.

Was ist unser Hauptproblem?

Wir neigen dazu, mit allem zu übertreiben. Darum entstehen Schwierigkeiten, die man eigentlich unterordnen könnte. Es gibt mo-

mentan in allen möglichen Bereichen unseres Lebens Erfahrungen mit dem sinkenden Grenznutzen. Den kennen Sie alle: Das erste Bier schmeckt immer am besten – weil es den Durst stillt. Ab dem fünften Bier kippt es. Wir haben zum Beispiel die beste Medizin der Welt. Sind wir aber gesund? Nein. Es hat noch nie so viel Kranke in der Schweiz gegeben wie heute: Wir haben 2,3 Millionen chronisch Kranke. Das hat auch damit zu tun, dass man es sich leisten kann. Und je gesünder wir leben, desto kranker fühlen wir uns. So geht es auf vielen Etagen.

Demokratisiert und bagatellisiert

So kippt es auch im System des Verkehrs. Bis vor Kurzem war das Reisen eine Angelegenheit einer kleinen Minderheit von Zentraleuropäern. Die reisten und bildeten sich. Man traf sich in Venedig. Und wo steht Venedig heute? Venedig ist eine Kleinstadt – kleiner als St.Gallen – und hat täglich 165'000 Touristen. Finden Sie das attraktiv? Das findet niemand attraktiv. Durch die Übermenge sinkt der Nutzen und steigt der Schaden. Der Tourismus zerstört, was er liebt.

Jetzt stellt sich die Frage, ob es im Verkehr auch so abläuft. Das Fliegen zum Beispiel ist demokratisiert, ist bagatellisiert. Alle fliegen permanent. Luxus null. Annehmlichkeiten null. Man riskiert eigentlich nur noch Thrombosen.

93 Prozent inaktiv

Ist es ähnlich mit dem Auto? Als kleiner Junge haben wir noch auf der Kantonsstrasse Fussball gespielt. Autofahren war damals das, was man uns vom Auto versprochen hat: ein Symbol der persönlichen Freiheit. Was ist es heute? Wenn wir vom Auto reden, reden wir von schlechter Luft, Fahrverbote für Diesel, Fahrverboten in den Städten, von Engpässen. Für viele städtische Bewohner ist das Auto zu einem wahren Feindbild geworden.

Das Auto gilt als Sehnsuchtsobjekt für persönliche Freiheit. Aber rein ökonomisch ist das nicht wirklich plausibel: Sie bewegen Tonnen, damit man die eigenen 80 Kilogramm ein paar Kilometer versetzen kann. Ein Auto ist im Durchschnitt 93 Prozent von der Zeit inaktiv. Aber es löst sich dann nicht in Luft auf. Es braucht Platz. Ich bin ein Freund des Autos. Aber wir müssen uns überlegen, was ein effektiver, schneller und praktischer Verkehr ist.

Radikale Idee

Was kann hier die Digitalisierung dazu beitragen? Ein Ansatz ist die Tendenz zum automatisierten Verkehr – mit Autopilot. Die zweite Variante, für die ich eher plädiere, ist die Vision einer zunehmenden Vernetzung, die nur digital gesteuert werden kann.



Die Automatisierbarkeit des Verkehrs ist eine radikale Idee, die auf den ersten Blick auch überzeugt: Alle Pannen, die im Verkehr passieren, alles, was nicht logisch verläuft, wird vom Menschen verursacht, nicht durch die Technik. Man könnte den Verkehr perfekt gestalten, indem man den Störfall Mensch aus dem Verkehr zieht. Der Mensch wäre nur noch Passagier. Er bestellt eine Kabine, und die fährt ihn von A nach B. Voraussetzung ist: Wir sind dann nicht mehr am Steuer und nicht mehr am Gaspedal. Wir werden herumgefahren wie Kleinkinder.

Technisch ist das nicht besonders anspruchsvoll. Ein Autopilot ist uns heute schon überlegen. Ein durchschnittlicher Mensch im hellwachen Zustand kann etwa 15 Impulse in der Sekunde wahrnehmen. Ein Autopilot, wie es ihn heute gibt, hat keine Probleme, 24 Impulse in der Sekunde wahrzunehmen. Das kann man beliebig steigern. Das ist nur eine Frage der Sensoren und der Rechenleistung des Computers.

Datenkontrolle

Daher könnte man sagen, dass man den Verkehr nach einer strikten Logistik aufbaut. Sicherer, vernünftiger, unfallfreier. Und trotzdem sträubt sich in uns allerhand dagegen – unter anderem unser Freiheitsbedürfnis. Sind wir dann einfach nur noch Passagiere im ganzen Wandel? Wer programmiert denn eigentlich die Programme, die mich lenken? Das ist die Frage: Wer entscheidet letztlich über den Verkehrsfluss?

Wollen wir das? Und wollen wir das in allen

möglichen Systemen? Und wohin gelangen die entsprechenden Daten? Da haben wir keine Kontrolle. Und das ist das Hauptproblem. Wir könnten unsere Welt im Prinzip durch und durch technologisieren. Wir könnten sie durchdigitalisieren. Das geht aber nur, wenn wir als Menschen unter eine totale Kontrolle fallen. Und dann ist die Frage, wer hat die Kontrolle? Wer kontrolliert die Kontrolleure? Trauen wir denen? Wollen wir uns denen übergeben?

Wir profitieren gerne von neuen Technologien. Aber wir vergegenwärtigen uns eigentlich kaum, in welche Klauen wir uns begeben. Ein Beispiel: Wissen Sie, wie viele künstliche Mitteilungen sie auf ihrem Facebook-Profil bekommen? Über 50 Prozent. Die kommen so daher, als wären das Mitteilungen von ihren Freunden. Aber das ist Software. Und wir wissen nicht, wer sie macht. Wir sind in einem Kommunikationssystem, in dem wir keinen Durchblick mehr haben. Ein System, das arrangiert wird, von wem auch immer. Wir wissen es nicht. Wäre es möglich, dass etwas Ähnliches im Verkehr passieren würde, wenn wir ihn voll digitalisieren würden? Wir wissen: Jedes System neigt dazu, irgendwann zu kollabieren. Jedes.

Der Luxus der Zukunft

Daher die zweite Perspektive, der Ansatz, die Digitalisierung als Hilfsmittel zu brauchen und nicht als Tonangeber, nicht als grosser Kontrolleur. Viele Sachen laufen heute schon, beispielsweise mit einer Citymaut. Nun kann man hier anmerken, dass damit keine freie

Fahrt für freie Bürger mehr möglich ist. Aber: Rare Güter sind teuer. Auf der ganzen Welt. Und was ist heute rar? Es sind Ruhe und saubere Luft. Mit dem traditionellen Verkehr kann man diese Güter ruinieren, ohne etwas dafür zu zahlen. Das wird sich ändern. Der Luxus der Zukunft ist vollkommen anders. Der Luxus der Vergangenheit war Überfülle. Der Luxus der Zukunft sind seltene Güter. Eben Ruhe, frische Luft, freier Raum. Und das wird teuer werden.

Auch ein Punkt, der Sie interessieren dürfte, ist die letzte Meile. Die Digitalbranche spricht davon, dass diese dereinst von Drohnen übernommen werden könnte. Eigentlich eine schöne Idee. Aber ich glaube überhaupt nicht daran. Nur schon mengenmässig geht das nicht. Die Schweizer Post alleine gibt pro Tag 500'000 Pakete in Zirkulation. Wenn nur schon zehn Prozent davon über Drohnen ausgeliefert würden, gäbe es einen Wirrwarr, den die Bevölkerung nie akzeptieren würde. Drohnen und die ganzen Lieferroboter werden ein interessantes Nischenthema werden – für spezielle Güter, beispielsweise für Medikamente oder Gewebeproben.

Jedes Verkehrsmittel hat seine Vorteile. Momentan werden diese Vorteile wechselweise eingeschränkt oder gar gelähmt. In einem System, in dem das passiert, herrscht ein hohes Mass an Aggressivität. Aber: Ein System, das alle nervt, hat keine grosse Zukunft. Vermutlich wird sich letztlich durchsetzen, was ökonomisch ist, zuverlässig und schnell. Und über das lohnt es sich, nachzudenken. Und das kann ein Mensch noch immer besser als ein Roboter.»

Anzeige



Logistik Transport Recycling



HUGELSHOFER  GRUPPE

HUGELSHOFER GRUPPE

Juchstrasse 45 | 8500 Frauenfeld | Schweiz

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

hugelshofer.ch

Bei Thomann hat der «Service der Zukunft» schon begonnen

Der Nutzfahrzeug-Dienstleister Thomann begreift den digitalen Wandel als Chance, den Service noch näher an die Kundenbedürfnisse zu rücken. Erfolgsfaktoren sind dabei Flexibilität und Tempo in jedem Aspekt, einfache, transparente und komfortable Angebote, Kosteneffizienz sowie Vertrauenswürdigkeit.



Nur noch Schlüssel drehen und losfahren – mit dem Service der Zukunft will Thomann dem Kunden alles andere abnehmen.

Seit der Unternehmensgründung versteht sich Thomann als Gas(t)geber für Wartung und Verkauf von Lastwagen, Omnibussen und Transportern. «In dieser Philosophie war es schon immer wichtig, die Kundenwünsche präzise zu kennen und Einfühlungsvermögen zu zeigen», sagt Inhaber Luzi Thomann. «Mit dem digitalen Wandel wird dies noch entscheidender, weil die Zahl persönlicher Kontakte sinken wird und digitale Kontakte hinzukommen», ergänzt der Unternehmer. Werden intelligente Kundendaten und neue Technologien sinnvoll genutzt, so lassen sich engere Kundenbeziehungen aufbauen und innovative Leistungen anbieten. Um die besten Voraussetzungen dafür sicherzustellen, investiert Thomann derzeit in eine komplett neue IT, welche die drei Ziele «unterstützen, entlasten, vereinfachen» erfüllen soll.

Bei bedeutenden Trends bereits am Ball

Der Trend Richtung 24-Stunden-Verfügbarkeit wirkt auch auf die Nutzfahrzeugbranche ein, ist man beim Thomann überzeugt. Mit dem Gesamtpaket «verlängerte Öffnungszeiten, Pikett und der neuen Spagat-Zeit nach dem Feierabend» ist die Trendsetter-Garage auf dem Weg zum 24/365 Betrieb bereits weit fortgeschritten. Letztlich geht es immer darum, die Ausfallzeiten für Kundenfahrzeuge minimal zu halten und die Wirtschaftlichkeit für die Kunden zu steigern.

Ein weiterer genereller Trend zeigt auf den Kundeneinfluss bezüglich Kostensteuerung hin, namentlich durch Wahlmöglichkeiten der Servicelevels. Hier hat Thomann die Innovation «Zweiweg Reparaturtarif» geschaffen, wo der Kunde zwischen den Angeboten

«Premium» (Sofortleistungen ohne Anmeldung) und «Budget» als abgesprochene Zeitwert-Reparatur wählen kann.

Schnelle Problemlösungen, ein dritter Anspruch in vielen Märkten, bietet Thomann den Kunden schon lange – auch mit dem «fliegenden Mechaniker». Jetzt läuft am Hauptsitz Schmerikon zusätzlich eine Testphase mit dem «fliegenden Logistiker», der die Mechaniker von Aufgaben im Teile-Management entlastet; der Mechaniker erhält so mehr Freiraum, um sich auf seine Kernaufgaben in der Werkstatt zu konzentrieren. Zudem arbeitet man bei Thomann an einem stark vereinfachten Bestellverfahren für den Ersatzteillieferdienst, der schon heute just in time oder express angeboten wird. Neu wird man die Fahrzeug-History nutzen, um benötigte Teile eindeutig, schnell



«Digitalisierung ist Chefsache»

Beim Familienunternehmen sind die Inhaber Luzi und Beatrix Thomann täglich an vorderster Front aktiv. «Welche Rolle wir in der künftigen Mobilität spielen, muss von der Führung her definiert und initialisiert werden», so Luzi Thomann. Entscheidend sei dabei, radikal aus Kundensicht vorzugehen, weil sich die Erwartungen und das Verhalten der Kunden stark verändern werden. «Der Service der Zukunft ist dann erfolgreich, wenn er vereinfacht, emotionalisiert und das wechselseitige Vertrauen zwischen Kunde und Firma stärkt.»

und einfach zu identifizieren und ins Lieferwesen einzuspeisen, sei dies nun für externe Kundenwerkstätten oder intern für die fünf Thomann-Betriebe.

Kundenversprechen noch aktueller

Das Kundenversprechen «Sie fahren, wir kümmern uns um den Rest», hat beim Nutzfahrzeugdienstleister eine lange Tradition. «Dieser Satz gewinnt mit dem digitalen Wandel gar noch an Aktualität, weil der ‚Rest‘ grösser wird und wir dem Kunden noch mehr abnehmen wollen», betont Marcel Brotzer, Betriebsleiter in Schmerikon. «Dabei ist es wichtig, dass unsere Dienstleistungen für den Kunden so einfach und komfortabel wie möglich sind, auch wenn komplexe interne Abläufe dahinter stehen», fährt er fort.

Vereinfachte Fahrzeugannahme bereits ab Herbst 2018

Als weiteren konkreten Schritt Richtung digitaler Wandel realisiert Thomann die digitale Fahrzeugannahme in drei Phasen zwischen 2018 und 2020. Schon ab Oktober 2018 kann der Kunde auf folgende Vereinfachungen und Nutzen zählen:

- **Fahrzeug-Erkennung via Kontrollschild und QR-Code** Alle relevanten Daten stehen unmittelbar zur Verfügung. Der Prozess wird beschleunigt und vereinfacht.
- **Menugesteuerte Annahme via iPad** Die Qualitätssicherung ist umfassend sichergestellt. Zudem lassen sich individuelle Kundenwünsche berücksichtigen. Die Zielrichtung heisst one stop solution – einmal anhalten, alles erledigen.

– **Fotos und Kommentare** Relevante Teile, Schäden usw. sind perfekt dokumentierbar, die History ist lückenlos aufgezeichnet.

– **Automatisierte Erkennung von Kampagnen** Zum Beispiel anhand der Chassis-Nummer erkennt das System Marktinputs und allfällige Arbeiten, die der Kunde seitens der Fahrzeughersteller und -importeure zugute hat. Der Kunde hat die Gewähr auf Aktualität durch Rückgriff auf einen europaweiten Erfahrungsfundus.

– **Software «Thomann PLUS» mit der Unternehmenssoftware verknüpft** Servicemeldungen aus der Wissenssoftware Thomann PLUS können im Thomann-ERP direkt übernommen werden. Nachvollziehbarkeit und Transparenz sind für den Kunden optimal.

Im Endzustand des Jahres 2020 werden bei Thomann digitale Fahrzeug-Scanner im Einsatz sein; dann gilt für die Fahrzeugannahme «hindurchfahren genügt».

«Wir bleiben dran»

Es gibt eine ganze Reihe von Stichworten, wohin sich die Mobilität bzw. die Nutzfahrzeugbranche entwickeln werden. Als Beispiele seien alternative Antriebe, selbstfahrende und vernetzte Fahrzeuge, umfassender Telematik-Einsatz, der Trend «nutzen statt besitzen» oder die Präventivwartung genannt. «Wir beobachten den Markt genau und bleiben am Puls der Branchenentwicklung», unterstreicht Luzi Thomann. «Wir wollen den digitalen Wandel auf unsere typische Art gestalten: chancenorientiert, vorausschauend und anpackend».



Mit digitalen Technologien und intelligenten Daten noch näher an die Kundenbedürfnisse.

THOMANN
NUTZFAHRZEUGE AG
SCHMERIKON · CHUR · FRAUENFELD · ARBON

Ihr Gas(t)geber für Wartung und Verkauf von Lastwagen, Omnibussen, Transportern

Schmerikon (Hauptsitz) Telefon 055 286 21 90
Frauenfeld Telefon 052 723 20 20

Chur Industriestrasse Telefon 081 286 76 46
Arbon Telefon 071 446 77 11

Chur Oberalpstrasse Telefon 081 258 43 33
thomannag.com



Telematik Plug & Go: Basislösung hält Fahrern den Rücken frei

Die Spezialistin für ganzheitliche Systemlösungen in der Transportlogistik Nufatron zeigte an der vergangenen Logistics & Distribution in Zürich Telematik Systeme für Einsteiger wie Profis.

Mit TRANSPO-Drive 20•15 stellt das Unternehmen der Ostschweizer Technologie Gruppe 4IT Holding eine flexible Standardlösung zur Verfügung, der mit TRANSPO-Drive 30•15 ein massgeschneiderter grosser Bruder zur Seite steht. Die ständig verbesserte Flottenmanagement Cloud-Plattform TIS#FleetViewer kommuniziert mit den gängigen Dispo-Systemen und rundet das System zu einer ganzheitlichen Lösung ab, die neu auch ohne vorgelagertes ERP- oder Dispo-System eingesetzt werden kann. Auch dient das System der Einbindung von Subunternehmen und Fremdfrachtern in die eigenen Prozesse. Für weiterführende Workflows, kann parallel eine von Nufatrons Apps auf derselben Hardwareplattform betrieben werden, was von grösseren Kunden oder Logistik-Netzwerken geschätzt wird.

Das Basismodul bietet Ortung und Kommunikation, verbunden mit führender LKW-Navigationstechnik von TomTom. Separat zubuchbare Module zum Fernauslesen des digitalen Tachographen, der Fahrerkarte und der LSV (emotach), erleichtern den Fahrern wie Fuhrparkverantwortlichen den Alltag. Das Auftragsmodul kennt verschiedene Ausbaustufen und lässt sich vom einfachen Auftrag zu einer Lösung mit elektronischem Abliefernachweis (POD) gegen Unterschrift und Scanning auf Packstückebene ausbauen. TRANSPO-Drive 20•15 erlaubt eine individuelle Zusammenstellung von Standard App-Modulen zur Lösung der täglichen Aufgaben in der Transportlogistik, was zu Entlastung und transparenten Arbeitsabläufen führt.

Nufatron AG

Die Nufatron AG gehört zu den führenden Schweizer Anbietern von bordrechnergestützter Telematik und Flottenmanagement Systemen. Als Systemintegrator für branchen- und kundenspezifische Lösungen in der Transport-Logistik konzipiert und entwickelt das Unternehmen innovative Gesamtlösungen für die Logistikdaten-Erfassung und Prozessoptimierung. Neben mobilem Auftragsmanagement mit Sendungsverfolgung und dem Fernauslesen von digitalem Fahrtenschreiber oder emotach-OBU (LSVA), bieten Nufatrons Systeme eine flexible Plattform für die individuellen Bedürfnisse der Logistik-Spezialisten. Mit mobilen Clients bewegt man sich zudem näher zur Rampe hin und bindet auch bei fest installierten Systemen das Be- und Entladescanning zusätzlich mit ein. So werden die Vorteile des fest verbauten Bordcomputers mit der bekannten Flexibilität von Nufatrons mobilen Systemreihe und trendigen Apps vereint.

Den oftmals ändernden, durch die Endkunden vorgegebenen Bedürfnissen wird durch vielfältige Adaptionsmöglichkeiten Rechnung getragen. Die Systeme wachsen mit den Anforderungen mit und der Kunde profitiert von der dreissigjährigen Erfahrung Nufatrons im sich stetig wandelnden Logistikmarkt. Telematik-Lösungen von Nufatron kommen nicht nur bei Grossunternehmen oder Konzernen zum Einsatz, sondern auch in kleinen und mittelständischen Unternehmen.

Nufatron AG

Altnauerstrasse 13, CH-8594 Güttingen
www.nufatron.ch, info@nufatron.ch



Telematik für Einsteiger und Profis

TRANSPO-Drive® 2015



Tachodaten
LSVA Daten
Fernauslesen

Auftrag
Navigation
Ortung



Rufen Sie uns an.
071 694 55 60
Wir beraten Sie gerne.

NUFATRON
Systemlösungen für Transportlogistik

NUFATRON AG
Altnauerstrasse 13
CH - 8594 Güttingen
www.nufatron.ch



Eine Lehre in einer bewegten Branche

Mit einer erfolgreichen Grundbildung stehen viele Berufswege offen. Ein Abschluss mit Eidgenössischem Fähigkeitszeugnis (EFZ) oder Berufsattest (EBA) ist der erste Schritt auf der Karriereleiter. Die ASTAG gibt die Richtung vor – mit nachfolgenden vier Berufsbildern in der Grundbildung.

Text: ASTAG/mba

Strassentransportfachfrau/-fachmann EFZ

Als Strassentransportfachmann/-frau transportiert man verschiedene Güter mit dem Lastwagen und Lieferwagen und ist dabei verantwortlich für alle Aufgaben von der Auftragsplanung bis zur Auslieferung der Ware beim Kunden. Man ist somit ein wichtiger Bestandteil der täglichen Versorgung, denn 80 Prozent aller Güter in der Schweiz werden mit Lastwagen und Lieferwagen verteilt.

Die Lehre antreten können Personen, die am 30. November des ersten Lehrjahres das Alter von 16 Jahren erreicht haben. Mit 17 Jahren erhält man den Lernfahrausweis der Kategorien B/C/CE. Die Ausbildung dauert insgesamt drei Jahre. Mit einer beruflichen Grundbildung als Strassentransportfachmann/-frau stehen einem in Zukunft alle Wege offen, sei es mit der Berufsmaturität oder mit zahlreichen attraktiven Weiterbildungen. Anvisiert werden können beispielsweise Disponent/-in Transport und Logistik, Reiseleiter/-in, Betriebsleiter/-in Transport und Logistik oder CAS Management Transport und Logistik.



Strassentransportpraktiker/-in EBA

Als Strassentransportpraktiker/-in transportiert man ebenfalls verschiedene Güter mit dem Lastwagen und Lieferwagen. Hierfür muss man am 30. November des ersten Lehrjahres das Alter von 17 erreicht haben. Bestandteil ist der Lernfahrausweis der Kategorien B/BE. Die Ausbildungsdauer beträgt zwei Jahre. Nach Abschluss der Ausbildung kann man eine verkürzte Grundausbildung als Strassentransportfachmann/-frau EFZ absolvieren; danach sind die gleichen Weiterbildungen möglich wie bei Strassentransportfachmann/-frau EFZ.

Entwässerungstechnologe/-login EFZ

Als Entwässerungstechnologe/-in sorgt man für funktionstüchtige Entwässerungsanlagen und reinigt, wartet, prüft und repariert Entwässerungsanlagen im öffentlichen und privaten Be-

reich. Entsprechend sorgt man für funktionstüchtige Schächte, Kanäle und Leitungen. Zu den Anforderungen gehören praktisches und technisches Verständnis, räumliches Vorstellungsvermögen, gute körperliche Verfassung, gute Umgangsformen, Teamfähigkeit, Selbstständigkeit und Zuverlässigkeit.

In der Ausbildung werden drei Schwerpunkte unterschieden: Warten, Untersuchen oder Sanieren von Entwässerungsanlagen. Je nach Schwerpunkt arbeitet man mit verschiedenen Methoden und Geräten wie zum Beispiel Kanalroboter, Inlining-Verfahren, Wasserhochdruck oder Kanalfernsehen. Die Ausbildungsdauer beträgt drei Jahre. Weiterbildungsmöglichkeiten sind Kurse und Ausbildungsmöglichkeiten in verschiedenen Fach- und Berufsfachschulen, Weiterbildung an einer

höheren Fachschule oder mit Berufsmaturität an einer Fachhochschule.

Entwässerungspraktiker/-in EBA

Als Entwässerungspraktiker/-in sorgt man für funktionstüchtige Entwässerungsanlagen und reinigt und wartet Entwässerungsanlagen im privaten Bereich. Auch hier gehören praktisches und technisches Verständnis, räumliches Vorstellungsvermögen, gute körperliche Verfassung, gute Umgangsformen, Teamfähigkeit, Selbstständigkeit und Zuverlässigkeit zum Anforderungsprofil. Die Ausbildungsdauer beträgt zwei Jahre. Weiterbildungsmöglichkeiten sind die verkürzte Grundausbildung als Entwässerungstechnologe/-in EFZ, danach sind die gleichen Weiterbildungen möglich wie bei Entwässerungstechnologen/-in EFZ.

Sutter int. Transport AG



Transport & Logistik
Krantransporte
Verzollung
Spezialtransporte
Temperaturgeführte Transporte



Jonschwilstrasse 17 | CH 9536 Schwarzenbach
Tel. +41 (0)71 923 51 51 | www.sutter-transport.ch

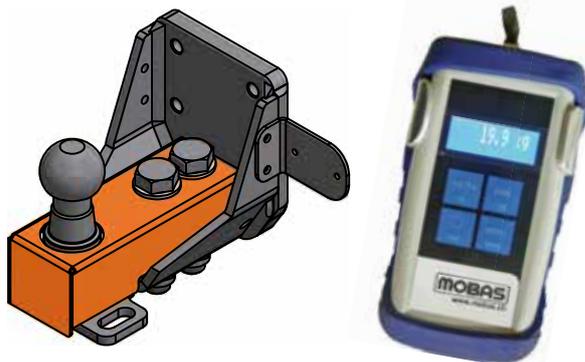
mobas.ch

MOBAS[®]

CRANES AND MORE

MOBAS DWS 2.0[©]

Stützlast des Anhängers im angekoppelten Zustand messen
neu in der Anhängerkupplung integriert



ATLAS

maxilift

EFFER

PENZ CRANE

Wil 071 929 89 20 • Root 041 450 23 33 • Echandens 021 703 03 00
mobas@mobas.ch • www.mobas.ch

OSTSCHWEIZ DRUCK

Hofstetstrasse 14 • 9300 Wittenbach • ostschweizdruck.ch



**Extrem
leistungsfähig.**

Meilenstein in der Sozialpartnerschaft

Die seit zehn Jahren bestehende Sozialpartnerschaft zwischen dem Schweizerischen Nutzfahrzeugverband (ASTAG) und dem Verband Les Routiers Suisses (LRS) bewährt sich bestens. Dank der gemeinsamen Landesvereinbarung, welche seit rund zehn Jahren in Kraft ist, sind die wichtigsten Eckpunkte für faire Arbeitsbedingungen bereits festgelegt.

Aus diesem Grund verurteilt die ASTAG auch die kürzlich erfolgten böswilligen Angriffe von branchenfremden Gewerkschaften und toleriert keine Einmischung in die gelebte Sozialpartnerschaft mit dem LRS. Für eine aktive, gelebte Sozialpartnerschaft sind einerseits eine gewisse Offenheit für Weiterentwicklungen und andererseits eine landesweite Abdeckung mit ergänzenden Bestimmungen und/oder Lohnregulativen zum beidseitigen Nutzen von Arbeitgebern und Arbeitnehmern notwendig. Während der letzten zwei Jahre wurde in zahlreichen Gesprächen mit dem LRS ein umfassendes Lohnregulativ erarbeitet. Die Richtlöhne entsprechen im Quervergleich über die

gesamte Schweiz – unter Berücksichtigung regionaler Unterschiede – dem branchenüblichen Standard.

Die Mitgliederversammlungen der drei Ostschweizer LRS-Sektionen Säntis, St.Galler Oberland/Rheintal und Thurgau haben dem Regulativ bereits zugestimmt. Als letzter Verband hat die ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein anlässlich ihrer Generalversammlung 2018 in Flums das Lohnregulativ ebenfalls einstimmig verabschiedet. Mit dem ausgewogenen und für beide Seiten fairen Lohnregulativ wurde ein wichtiger Meilenstein für eine weiterhin erfolgreiche und prosperierende Sozialpartnerschaft gelegt.



Anzeige



Softwarelösungen für Transport und Logistik

- Auftragsbearbeitung
- Einsatzplanung
- Fakturierung
- Waage
- Werkstatt / Unterhalt
- Fahrzeugkommunikation
- Tachoauswertung
- Zeiterfassung
- Fahrzeugortung
- uvm.

Flexibel kombinierbare Module

Alles aus einer Hand

xmatik
www.xmatik.ch



DER GOLDENE RÜCKSPIEGEL

In Bern verkümmert

Es war ein kurzes Gastspiel im Nationalrat für den Thurgauer Hermann Hess (FDP). Sein Fall zeigt exemplarisch, wie undankbar das politische Geschäft für Unternehmer ist. Auf die erste Freude über die Wahl folgt oft eine Ernüchterung. Im Bundeshaus ticken die Uhren langsam, die Entscheidungswege sind undurchsichtig, gute und mutige Ideen haben keine Chance. Wer sich daran gewöhnt ist, im eigenen Unternehmen schnell und zukunftsgerichtet zu handeln, verkümmert im Nationalrat. Der Einzelne hat kaum Spielraum beziehungsweise müsste sich erst über zwei oder drei Legislaturen hinweg sein Netzwerk aufbauen und hinter den Kulissen weibeln, um Erfolge zu erzielen. Und nicht selten kommen gute Vorschläge zu Fall, weil sie von der «falschen» Seite kommen oder persönliche Interessen tangieren. Das entspricht nicht der Art von Hermann Hess, der deshalb seine Konsequenzen gezogen hat. Das ist aus unserer Sicht schade, aber nachvollziehbar. Für den kurzen, aber konsequenten Einsatz zugunsten einer wirtschaftsfreundlichen Politik gibt es von uns den Goldenen Rückspiegel.

Agenda

Freitag, 6. Juli 2018, 18.30 Uhr:
Lehrabschlussfeier Strassentransportfachmann EFZ und Strassentransportpraktiker EBA;
Berufs- und Weiterbildungszentrum Wil-Uzwil, Flawil

Montag, 24. September 2018, 18.00 Uhr:
Sektionshöck; RUTISHAUSER AG, Züberwangen

Samstag, 23. März 2019, 09.00 Uhr:
Generalversammlung ASTAG Sektion Ostschweiz und FL;
Kongresszentrum Thurgauerhof, Weinfelden



DER ROSTIGE AUSPUFF



Machterhalt im Bundeshaus

Zugegeben: Hätten Nutzfahrzeuge eine so lange Lebensdauer wie Paul Rechsteiner (SP) als Bundesparlamentarier, wäre das sehr kostensparend. Der St.Galler Ständerat sitzt seit 1986, also seit 32 Jahren, im Bundeshaus. Er tut das nicht etwa, weil seine Leistung dort so unverzichtbar wäre, sondern weil seine Partei nur mit ihm den Ständeratssitz halten kann. Mit seiner ausgeprägt unternehmerfeindlichen Politik ist der Rechtsanwalt glücklicherweise oft in der Minderheit. Für das Land und für die Ostschweiz wäre es aber dennoch ein Gewinn, wenn sich der Polit-Dinosaurier zurückziehen und ein Vertreter der Wirtschaft ins «Stöckli» einziehen würde. Einziger Trost: Nach dem National- und dem Ständeratsmandat bleibt Rechsteiner danach keine weitere Option mehr, mit der er seine Bundeshauskarriere noch weiter verlängern könnte. Den Schritt in den Bundesrat hat ihm bisher zumindest noch niemand zugetraut. Für sein Verhalten, das nicht der Sachpolitik dient, sondern nur dem reinen Machterhalt, gibt es von uns den Rostigen Auspuff. Übrigens: Andere Parteien kennen eine Amtszeitbeschränkung...

Neumitglieder der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

Eintritt vom 1. Oktober 2017 bis 31. März 2018:
Gajic Transporte GmbH, Uzwil; Verkehrsüberwachung Schweiz, St.Gallen; Hermann Greminger Tiefbau AG, Bussnang; Luxury-Tours GmbH, Wil; T&D Citybus und Taxi GmbH, Buchs; MKT Michael Keller Transporte, Hauptwil; AF Cars, Niederwil bei Gossau; Fahrschule Andy Rutz, Zuzwil; Emil Müller, St.Margrethen.

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



Renault Nutzfahrzeuge bringen Ihr Geschäft in Fahrt.

Jetzt mit attraktiven Lagerprämien.



Entdecken Sie den neuen Pick-up **Renault Alaskan**. Und nur für kurze Zeit auf Renault Nutzfahrzeuge: **Flottenrabatt** bis 28%, **Business-Prämie** bis Fr. 2 800.-, **Lagerprämie** bis Fr. 1 500.-. Profitieren Sie jetzt!



Zürcher Strasse 511, 9015 St. Gallen
Telefon 071 274 80 74, www.city-garage.ch

Angebote gültig nur für Geschäftskunden (Flotten ohne Rahmenvereinbarung oder Volumenabkommen) bei Vertragsabschluss und Immatrikulation vom 01.02.2018 bis 30.04.2018. Die Lagerprämie gilt nur auf gekennzeichneten Fahrzeugen und ist kumulierbar mit der Business-Prämie und dem Flottenrabatt. Preisbeispiel: Master Kastenwagen L1H1 2,8 t 2,3 dCi 110, Katalogpreis Fr. 28 400.-, minus Flottenrabatt Fr. 7 900.-, minus Business-Prämie Fr. 2 800.-, minus Lagerprämie Fr. 1 500.- = Fr. 16 200.-. Flottenrabatt pro Modell: Alaskan 17%; Kangoo Express/Kangoo Z.E. 24%; Trafic 26%; Master 28%. Lagerprämie pro Modell: Kangoo Express/Kangoo Z.E. Fr. 1 000.-; Trafic/Master/Alaskan Fr. 1 500.-. Business-Prämie pro Modell: Kangoo Express/Kangoo Z.E./Alaskan Fr. 1 500.-; Trafic Fr. 2 000.-; Master Fr. 2 800.-. Flottenrabatt, Business-Prämie und Lagerprämie sind nicht gültig für Kangoo Express Medium First/Alle Beträge exkl. MwSt.

EMIL EGGER

St. Gallen - Härkingen - Avenches
S. Antonino - St. Margrethen - Crissier
Service-Line 0848 800 110



*...für Spitzenleistungen
in Sachen Logistik!*



■ Transporte ■ Stückgut- und Lager-Logistik ■ Kranarbeiten ■ Industrieumzüge 

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