

TRANSPORT *flash*

Publikation der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein

Nr. 1 • April 2019

THOMANN
NUTZFAHRZEUGE AG
SCHMERIKON · CHUR · FRAUENFELD · ARBON

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



thomannag.com

Wie wichtig ist die Transportbranche?

Ostschweizer Nationalräte beziehen Stellung Seite 6

«Weiterbildung: Keine Pflichtübungen»

ASTAG-Vizedirektor Gallus Bürgisser
im Interview Seite 4

40 Jahre ASTAG

Ein Blick auf die Wurzeln Seite 14



Presented by
LEADER

DER NEUE RANGE ROVER EVOQUE



ABOVE & BEYOND



Jetzt bei uns Probe fahren.

Altherr AG

Im Rösle 7, 9494 Schaan

Tel. +423 237 50 50, Fax +423 237 50 55

www.schaan.landrover-dealer.li



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





Bern gibt das Tempo vor

Natürlich schützt uns die direkte Demokratie vor so manchen Schnellschüssen. Natürlich ist es löblich, wenn über gewisse Geschäfte in Bern ausgiebig diskutiert wird. Aber dadurch, dass die Mühlen der Demokratie langsam mahlen, verbauen wir uns auch so manchen Wettbewerbsvorteil: Wir können nicht rasch auf aktuelle Problemstellungen oder neue Gegebenheiten reagieren. Bis Bern entschieden hat, ist der Zug in vielen Fällen bereits abgefahren – oder in unserem Fall eben der Lastwagen.

All jene, die Unternehmerblut in sich haben, könnten hier mitunter verzweifeln – oder einfach resignieren. Beides bringt uns aber nicht weiter; wir müssen handeln. Eine nächste wichtige Möglichkeit bilden die Gesamterneuerungswahlen im Herbst. Dann gilt es ernst. Unser Ziel muss es sein, möglichst viele National- und Ständeräte nach Bern senden zu können, die im Minimum wissen, dass die Bananen beim Händler trotz der ganzen Digitalisierung auch heute noch nicht online von A nach B gesendet werden können. Irgendjemand muss das gute Stück in die Hand nehmen und transportieren.

Einigen Politikerinnen und Politikern scheint das aber nicht bewusst zu sein. Und einige haben wohl das Grundwissen, sind aber der Meinung, dass zu jedem noch zu abgelegenen Gemüsehändler eine eigene Bahnstrecke führt. Werfen wir daher bis zum 20. Oktober ein noch wachsames Auge auf die gewählten National- und Ständeräte und darüber hinaus auch auf all jene, die für diese Ämter kandidieren.

Als Auftakt haben wir in dieser Ausgabe von sämtlichen Nationalräten der Kantone SG, TG, AR und AI eine Stellungnahme eingefordert. Von den 20 angefragten Politikerinnen und Politikern haben uns zwölf eine Antwort geliefert. Eine Partei ist dabei gar nicht vertreten. Sie werden rasch herausfinden, um welche es sich handelt – und nicht wirklich überrascht sein.

Martin Lörtscher

ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein

BTS: Übergabe an den Bund noch vor den Sommerferien

Der Nationalrat hat am 11. März als Erstrat den Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen beraten. Eine Minderheit um Nationalrat Thomas Ammann (SG) beantragte in Zusammenarbeit mit Thurgauer Parlamentariern, die Bodensee-Thurthalstrasse (BTS) in das Programm für die Jahre 2020 bis 2023 aufzunehmen. Der Nationalrat hat mit 127 zu 61 Stimmen bei zwei Enthaltungen deutlich zugestimmt. Damit wurde die Wichtigkeit der BTS anerkannt.



Regierungsrätin Carmen Haag.

Der Kanton Thurgau wird dem Bund das weit fortgeschrittene Generelle Projekt für die BTS diesen Sommer abgeben. Per 1. Januar 2020 wird der Bund formell Eigentümer der heutigen Kantonsstrasse zwischen Arbon und Bonau, die damit neu zur N23 wird.

«Das Ja zeugt vom grossen Ostschweizer Zusammenhalt und ist ein Erfolg für die Thur-

gauer Städte und Gemeinden, das Gewerbe, die Wirtschafts- und die Verkehrsverbände, die schon lange auf eine Realisierung der BTS warten», freut sich die zuständige Regierungsrätin Carmen Haag.

Die Thurgauer Stimmberechtigten haben dem Grundsatzentscheid für die BTS bereits im September 2012 zugestimmt.

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.leaderdigital.ch | Verleger: Natal Schnetzer | Redaktion: Marcel Baumgartner (Leitung) mbaumgartner@metrocomm.ch, Stefan Millius millius@insom.ch | Autoren in dieser Ausgabe: Marcel Baumgartner, Manuela Bruhin | Fotografie: Gian Kaufmann | Herausgeberin, Redaktion und Verlag: MetroComm AG, Bahnhofstrasse 8, 9001 St.Gallen, Tel. 071 272 80 50, Fax 071 272 80 51, www.leaderdigital.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: Tammy Kissling tkissling@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

«Weiterbildungen sollen nicht zur Pflichtübung verkommen»

Pro Jahr schliessen in der Schweiz durchschnittlich 220 Jugendliche die Berufslehre als Strassen-transportfachmann/-frau und knapp 30 als Entwässerungstechnologen/-innen ab. Wie ist diese Zahl zu werten und welche Weiterbildungen sind empfehlenswert? ASTAG-Vizedirektor Gallus Bürgisser gibt Auskunft.

Interview: Manuela Bruhin Bild: zVg

Gallus Bürgisser, an der Jubiläumsgeneralversammlung der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL vom 23. März in Weinfelden wurde betont, dass der Beruf im «rol-lenden Computer» wieder attraktiver für junge Leute werden soll. Wie dramatisch ist die Lage bezüglich des Nachwuchses?

Sowohl im Transport- als auch im Logistikbereich herrscht ein Fachkräftemangel auf sämtlichen Stufen. Im Fahrerbereich ist die Anzahl erfolgreicher CZV-Prüfungen zur Ausübung des Fahrerberufs im Güter- und Personen-transport im 2018 zwar etwas angestiegen. Bei einem jährlichen Fahrerbedarf von etwa 5500 Personen mussten jedoch über 3200 im Ausland rekrutiert werden. Auch in Deutschland sind aktuell ein Fünftel der Fahrerstellen nicht besetzt. Man geht davon aus, dass bis im Jahr 2027 ca. 18 500 Fahrer fehlen werden.

Das sind alarmierende Zahlen. Wo können die Hebel angesetzt werden, um den Beruf wieder attraktiver zu gestalten?

Gemäss einer Umfrage der International Road Union IRU sind das schlechte Image des Berufs sowie die Arbeitsbedingungen die Hauptursachen für den Fahrermangel. Die Zufriedenheit der Befragten sei jedoch generell hoch, was mit der abwechslungsreichen Tätigkeit und der Selbstständigkeit des Berufes zu tun hat. Obwohl die Schweiz nicht 1:1 mit den anderen EU-Staaten verglichen werden kann, müssen sicherlich Anstrengungen unternommen werden, um das falsche Bild des Berufes zu korrigieren und das Image aufzuwerten.

Wie soll das funktionieren?

Ein wichtiger Punkt ist dabei der Ausbau der Strasseninfrastruktur, damit sich die Stausituation und so der Zeitdruck auf die Fahrer verbessert. Mehr junge Leute – vor allem auch Frauen – müssen für den Beruf gewonnen werden. Viele Eltern haben für ihre Sprösslinge jedoch oftmals andere Zukunftspläne, als eine Berufslehre in der Strassen-transportbranche.

Sie wissen nicht, dass die Zukunftsaussichten und Karrieremöglichkeiten in unserer Branche sehr attraktiv sind. Hier ist es unsere Aufgabe, konsequent Aufklärungs- und Überzeugungsarbeit zu leisten.

Wie sieht es auf der anderen Seite aus? Ist man mit der Anzahl der Lehrlingsausbildner zufrieden?

Pro Jahr schliessen in der Schweiz durchschnittlich 220 Jugendliche mit Erfolg die Berufslehre als Strassen-transportfachmann/-frau und knapp 30 als Entwässerungstechnologen/-innen ab. Viel zu wenig, wenn man bedenkt, dass die Zahl sämtlicher Lehrstellen in der Schweiz über 90 000 beträgt! Mit rund 4000 ASTAG-Mitgliedsbetrieben ist das Potenzial, Lernende auszubilden, gross. Die Rahmenbedingungen mit schweizweit zwölf Berufsfachschulen, die Strassen-transportfachleute ausbilden, sind sehr gut. Trotzdem erachten es zu viele Unternehmen als unnötig, in den Nachwuchs zu investieren. Mit der aktuellen Kampagne www.profis-on-tour.ch gibt die ASTAG Gegensteuer.

Der Abschluss einer Berufslehre genügt in der heutigen Zeit nicht mehr. Warum ist eine Weiterbildung so wichtig?

Die jungen Leute wachsen in einer sehr schnelllebigen Zeit auf, wie vermutlich keine Generation vor ihnen. Sie sind sich durchaus bewusst, dass der Lernprozess mit der Lehrabschlussprüfung nicht fertig ist. Der technische Wandel schreitet voran, und die gesetzlichen Vorschriften in der Strassen-transport- und Logistikbranche ändern sich laufend. Um den steigenden Ansprüchen der Kunden und den Partnern auf der Strasse gerecht zu werden, sind regelmässige Weiterbildungen unumgänglich.

Das Bildungsangebot der ASTAG ist deshalb sehr vielfältig. Was empfehlen Sie an Weiterbildungen?

Grundsätzlich muss man unterscheiden, ob es sich um eine Fahrerweiterbildung oder um

ein Kaderkursangebot handelt. Im Fahrerbereich bietet die ASTAG nebst Standardkursangeboten wie ARV oder Ladungssicherung auch branchenspezifische Weiterbildungen an. Wichtig ist, dass sowohl der Fahrer wie auch der Arbeitgeber einen Mehrwert für ihre tägliche Arbeit daraus gewinnen. Im Kaderbereich bietet die ASTAG eidg. Abschlüsse zum Disponenten oder Betriebsleiter Transport und Logistik an. Seit zwei Jahren steht zudem mit dem CAS Management Transport und Logistik der Weg an die Hochschule offen. Wer jedoch nicht einen umfassenden Abschluss auf sich nehmen will, kann sich in verschiedenen Kaderkursen wie beispielsweise «Dispo- und Transpo light» oder «Transpo plus» das nötige Wissen aneignen.

Die Bandbreite der Transportbranche ist gross. Wie wird sichergestellt, dies mit den Aus- und Weiterbildungsangeboten abzudecken?

In der Berufslehre wird mit den ladegutspezifischen Fachrichtungen wie Stückguttransporte, Nahverkehr, Tiertransporte, Möbeltransporte usw. die Grundlage geschaffen, dass praktisch jeder Betrieb Lernende ausbilden kann. In der Weiterbildung hat sich die ASTAG seit der Einführung der obligatorischen Fahrerweiterbildung für eine praxisbezogene Umsetzung in der Schweiz starkgemacht. Anders als in vielen EU-Ländern können daher branchenspezifische Weiterbildungen wie Gefahrgut, Lastwagenladekran oder Entwässerungstechnologie an die obligatorische Fahrerweiterbildung angerechnet werden – und dies soll auch so bleiben.

Die ASTAG feiert 2019 das 40-jährige Bestehen. Wie hat sich das Aus- und Weiterbildungsangebot in all den Jahren verändert?

Am 1. März 1967 – also bereits vor der Gründung der ASTAG – wurde das Reglement über die Ausbildung und Lehrabschlussprüfung für den Beruf des Lastwagenführers in Kraft ge-



ASTAG-Vizedirektor Gallus Bürgisser.

setzt. Der Fokus wurde damals stark auf die Fahrzeugtechnik gelegt, und so gehörten das Beheben von Pannen ebenso zu den überbetrieblichen Kursen wie beispielsweise die Metallbearbeitung. In den letzten Jahren wurde hingegen der Fokus auf Transportthemen wie Ladungssicherung oder Warenumschlag mit Flurförderzeugen und Ladekränen gelegt. Aber auch die Kommunikation und der Umgang mit den Kunden gehören heute zum Lehrplan.

Wie hat sich auf der anderen Seite das Interesse der Berufsleute gegenüber Aus- und Weiterbildungen entwickelt?

Glücklicherweise hat es in unserer Branche immer noch sehr viele Jugendliche, die mit Begeisterung ihren Beruf ausüben. Sie sind selbstbewusst und zuweilen auch recht anspruchsvoll. Mit einem aktiven, handlungsorientierten Unterricht unter Einbezug Neuer Medien werden wir ihren Ansprüchen gerecht. Mit einem ganzen Tag Frontalunterricht lassen sich die jungen Berufsleute nicht mehr motivieren. Sie sind es von der Schule her gewohnt, aktiv einen Beitrag zu leisten.

Nebst einem aktiven Unterricht: Worauf wird zudem Wert gelegt?

Die Strassentransportbranche ist sehr vielfältig. Unser Ziel ist, dass die Weiterbildungen nicht zu einer Pflichtübung verkommen, sondern für alle Beteiligten einen Mehrwert bieten. Dies gelingt nur, wenn man konsequent auf die Kundenbedürfnisse eingeht. Die ASTAG nimmt für sich in Anspruch, Weiterbildungen von der Branche für die Branche anzubieten.

Stichwort Zukunft: Wohin geht der Weg in der Aus- und Weiterbildung?

Wir setzen den Fokus aktuell auf den Einsatz von eLearning. Gemeinsam mit der Vereinigung der Strassenverkehrsämter asa führt die ASTAG im Rahmen einer Pilotphase seit über einem Jahr CZV-Weiterbildungen mit eLearning-Anteil durch. Die Kursteilnehmenden erarbeiten vor dem Präsenzkurs die jeweilige dreistündige Theorie individuell auf einem PC, Tablet oder Smartphone. Im anschliessenden halbtägigen Präsenzunterricht wird das Gelernte konkret in die Praxis umgesetzt. Die Resultate aus der Pilotphase sind vielversprechend, und in Kürze werden nebst der ARV1 weitere Themen mit eLearning möglich sein. In einem Kurzfilm auf www.astag.ch/kurse/elearning/ wird der Kursablauf anschaulich erklärt.

Wie gewinnen Sie die Referenten? Gerade die Praxisnähe wird im Bildungsangebot sehr gelobt.

Die ASTAG setzt auf einen guten Mix von fest angestellten Referenten und externen Spezialisten. Alle kennen die Strassentransportbranche bestens und sind absolute Profis auf ihrem Gebiet. Die ASTAG legt zudem grossen Wert darauf, dass die Referenten auch in methodisch-didaktischer Hinsicht auf dem aktuellsten Stand sind. Denn das beste Wissen bringt nichts, wenn es nicht spannend und anschaulich vermittelt wird. Die ASTAG bietet dazu regelmässige Weiterbildungen an.

Was wünschen Sie sich im Bereich Aus- und Weiterbildung für die Zukunft?

Massgebend ist grundsätzlich die Wirkung von Aus- und Weiterbildungen. So gesehen stimmt die eingeschlagene Richtung grundsätzlich: Die betriebswirtschaftliche Kompetenz innerhalb der Branche steigt, Unfälle mit Beteiligung schwerer Motorfahrzeuge sinken, Arbeitsunfälle in der Strassentransportbranche nehmen ab, das Image der Branche bei Behörden und Politik verbessert sich laufend. Insofern wünsche ich mir, dass es uns gelingt, die Richtung weiter zu verfolgen. Zudem muss die gesamte Branche den Fahrermangel proaktiv angehen, ohne dabei die Qualität zu vernachlässigen.

Welchen Stellenwert hat die Transportbranche in Bern?

2019 ist ein Wahljahr. Im Herbst können sich die Kräfte im National- und Ständerat in die eine oder andere Richtung verschieben. Wer aber setzt sich von den Ostschweizer Nationalräten in welcher Form für die Transportbranche ein? Welchen Stellenwert hat sie für die gewählten Politikerinnen und Politiker? Wir haben nachgefragt.

Umsetzung: Marcel Baumgartner Bilder: zVg



«Gegen 39 Milliarden Franken betrug im vergangenen Jahr das wertmässige Volumen des Schweizer Logistikmarktes. Rund 80 Prozent des Gesamtgüteraufkommens werden

heute auf der Strasse transportiert – und dies bei ständig steigenden Erwartungen der Kunden. Sämtliche Produkte müssen zu einem günstigen Preis auch in die hintersten Täler unseres Landes geliefert werden und jederzeit verfügbar sein. Um diesem hohen Anspruch gerecht zu werden, braucht es hochqualifizierte Expertinnen und Experten für Transport und Logistik. Diese stehen immer mehr unter Druck, denn die Dynamik des Logistikmarktes nimmt laufend zu. Das steigende Verkehrsaufkommen und die Zunahme der Bevölkerungsdichte machen die Versorgung mit Gütern und die Entsorgung immer schwieriger. Erschwerend dazu kommen wachsende Bedenken der Gesellschaft hinsichtlich der Umweltbelastung. Bei all diesen Herausforderungen und trotz grossem Verständnis für ökologische Anliegen ist es deshalb überhaupt nicht verständlich, dass die Wertschätzung der Transportindustrie für die tagtägliche Versorgung unseres Landes und für das Funktionieren unserer Produktionsbetriebe statt zu steigen ständig abnimmt. Dem muss dringend Einhalt geboten werden. Gefordert ist da besonders die Politik!»

Hansjörg Brunner, FDP-Nationalrat, Kanton Thurgau

«Als Unternehmerin aus der Stahl- und Metallbau Branche und SVP-Nationalrätin ist für mich eine starke und leistungsfähige Nutzfahrzeug-Branche von hoher Bedeutung.



Der Transport unserer vorgefertigten, vielfach übergrossen Bauteile findet ausschliesslich auf der Strasse statt, um unsere Baustellen zeitgerecht in der ganzen Schweiz zu bedienen.

Die stets kurzfristiger verlangten Ausführungs-termine zwingen zu perfekten logistischen Transportlösungen. Deshalb setze ich mich für eine optimale Verkehrsanbindung ein. Wir spüren es auch in unserer Unternehmung täglich: Die zunehmenden Verkehrsüberlastungen sind ein flächendeckendes Problem auf unserem gesamten Strassennetz. Gezielte Massnahmen, nicht nur auf den Nationalstrassen, sind deshalb zwingend angebracht und müssen prioritär behandelt werden. Hier spreche ich aus Ostschweizer Sicht insbesondere vom Bau der Bodensee-Thurthal-Strasse, BTS, die vorangetrieben werden muss. Denn Stautunden und Überlastungen führen zu mehr Stress, Unfällen, Verspätungen und damit zu massiven Kosten und somit zu einem enormen Wertschöpfungsverlust. Für einen starken Werkplatz Schweiz ist auch die Anbindung von Randregionen von grösster Wichtigkeit. Ein gezielter Ausbau der Infrastruktur zur Verbesserung der Erreichbarkeit steht im Zentrum unserer Interessen. Stärken wir somit der Nutzfahrzeugbranche den Rücken, um damit auch unseren Werkplatz für die Zukunft zu sichern.»

Diana Gutjahr, SVP-Nationalrätin, Kanton Thurgau

«Es ist in der Transportbranche wie im Gesundheitswesen: Jede und jeder erwartet, dass alles perfekt funktioniert, und ist nicht bereit, für mehr Leistung auch mehr zu bezahlen. Es



scheint eine Selbstverständlichkeit, dass alles überall und jederzeit in kürzester Frist erhältlich ist. Gleichzeitig erlässt der Gesetzgeber ständig neue Vorschriften, Kontrollen und

Gebühren. Dagegen kämpfe ich aus Überzeugung an! Ich stelle fest, dass Verkehrsteilnehmer allgemein und das Transportwesen im Besonderen immer grösseren Repressionen unterworfen sind. Die Schweiz braucht aus meiner Sicht keine neuen CO₂-Vorschriften, die vor allem das hiesige Gewerbe belasten. Eine Lockerung des Kabotageverbots, im Zusammenhang mit dem institutionellen Rahmenabkommen mit der EU, würde nicht nur die Umwelt noch stärker belasten, sondern wäre für unser hiesiges Transportgewerbe existenzbedrohlich! Ich möchte aber weiterhin auf eine starke, einheimische Transportbranche zählen können und danke allen Camionneuren, Chauffeuren und Chauffeusen für ihren täglichen, nicht ungefährlichen Einsatz zur Versorgungssicherheit unserer schönen Schweiz.»

Verena Herzog, SVP-Nationalrätin, Kanton Thurgau



«Auf ein starkes Transportgewerbe zähle ich aus verschiedenen Gründen: Mit ihren Nutzfahrzeugen, Bussen und Bahnen stellen zahlreiche erfolgreiche Unternehmen in unserer

Region die Versorgung in verschiedenen wichtigen Lebensbereichen zu unserem aller

Wohle sicher. Die qualitativ einwandfreie und zeitlich pünktliche Lieferung von Waren und Personen ist eine tägliche Herausforderung, der man sich nur zuverlässig stellen kann, wenn die Rahmenbedingungen passend sind. Deshalb ist es mir wichtig, dass man dieser Branche nicht weitere Hindernisse auferlegt, sondern ihre Anstrengungen für Transporte in einem ökologisch weiterentwickelten Umfeld gezielt unterstützt. Die starke Verantwortung, in Eigeninitiative Gefahren und Risiken zu minimieren, ist für mich bei diesem Gewerbe immer wieder spürbar. Diese engagierten Berufsleute verdienen meine höchste Wertschätzung und Anerkennung, weil sie sich im täglichen Verkehr produktiv für uns alle einsetzen.»

Christian Lohr, CVP-Nationalrat, Kanton Thurgau



«In der Schweiz gilt ein Kabotageverbot. So steht es im Landverkehrsabkommen mit der EU. Binnentransporte innerhalb des Landes dürfen nur mit LKW und Reisebussen durchgeführt werden, die in der Schweiz immatrikuliert sind. Der Einsatz von ausländischen Fahrzeugen ist ausschliesslich für Importe, Exporte und den Transit zulässig. So weit, so gut. Eben nicht! Wie ich von Mitgliedern Ihrer Sektion höre, kommt es leider immer wieder zu Verstössen. Dasselbe Bild zeigen Polizeikontrollen: Transporteure aus dem Ausland sind zunehmend im Inland unterwegs. Umso wichtiger sind mehr Kontrollen und höhere Bussen: Es braucht eine konsequente Durchsetzung des Kabotageverbots, so wie es die ASTAG Schweiz klar und berechtigterweise fordert. Ansonsten droht eine Lastwagen-Flut aus Osteuropa, damit wäre die bisher erfolgreiche Verlagerungspolitik akut bedroht. Ich stehe daher voll und ganz hinter den Forderungen der ASTAG hinsichtlich der Kabotage! Wir brauchen ein starkes Schweizer Transportgewerbe, keine Dumpinglöhne aus dem Ausland.»

Thomas Ammann, CVP-Nationalrat, Kanton St.Gallen

«Klimaschutz liegt im Trend. Im Sorgenbarometer der Schweiz steht die Umwelt ganz oben. Jugendliche gehen auf die Strasse – freilich nicht am Samstag, sondern während der



Schulzeiten... Das ist daneben. Und es ist geradezu scheinheilig, von der Politik mehr Engagement zu fordern, selbst aber in den Billigflieger für den nächsten City-Trip zu steigen.

Und es ist widersprüchlich, ganze Auswahlen an Kleidern online zu bestellen und dann Paket um Paket zurückzuschicken. Da ist das Schweizer Transportgewerbe konsequenter: Seit Jahren wird alles dafür getan, um die Umweltbelastung zu reduzieren. Modernste Lastwagen und Reisebusse, immer mehr auch mit alternativen Antrieben, optimierte Wege und eine steigende Auslastung der Fahrzeuge: Dank Investitionen in Milliardenhöhe, Innovation und Unternehmergeist ist es gelungen, die Schadstoffbelastung gegen Null zu reduzieren. Ein grosses Merci an die Transportunternehmer: Sie gewährleisten die Versorgung unseres Landes. Zuverlässig und umweltschonend. Taten statt Worte halt!»

Roland Rino Büchel, SVP-Nationalrat, Kanton St.Gallen



«Die Schweiz verfügt über eine gut ausgebaute und hochstehende Verkehrsinfrastruktur. In der Ostschweiz besteht jedoch Nachholbedarf – es gibt Engpässe auf dem Strassennetz, die

sich mit der erwarteten Bevölkerungszunahme und dem steigenden Mobilitätsverhalten noch verstärken werden. Die Verkehrsüberlastung ist ein Problem, das sofort gezielte Massnahmen bedingt, denn die Strasse ist nach wie vor der wichtigste Verkehrsträger. Ohne die Strasse würde es keinen öffentlichen Verkehr geben, und die Finanzierung der Schiene wäre ebenfalls nicht mehr gesichert. Es ist bewiesen, dass die direkte und indirekte Wertschöpfung der Strasse gesamtschweizerisch über zehn Milliarden Franken beträgt – die Strasse ist also immer noch Treiber des Wohlstands und des wirtschaftlichen Wachstums. So generiert die Transportbranche alleine im Kanton St.Gallen 23221 Vollzeitstellen. Tragen wir Sorge, dass dies auch künftig so bleibt, und handeln wir sofort, um die nötige Infrastruktur bereitzustellen.»

Marcel Dobler, FDP-Nationalrat, Kanton St.Gallen



«Der Stellenwert des Transportgewerbes ist für mich sehr hoch, denn es ist die Lebensader der Wirtschaft und zentral für die Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln und

Artikeln des täglichen Gebrauchs. Bei meiner Arbeit bei einer führenden Fleischverarbeiterin der Schweiz bin ich täglich auf eine gut funktionierende Logistik/Spedition angewiesen. Wichtig ist zu gewährleisten, dass den Transporteuren die notwendigen Strassenkapazitäten zur Verfügung stehen, damit sie ihre volkswirtschaftliche Aufgabe korrekt erfüllen können. Die Politik ist gefordert und hat sicherzustellen, dass genügend Mittel für Strasseninfrastrukturprojekte zur Verfügung stehen. Zudem müssen auch die Rahmenbedingungen stimmen. So darf beispielsweise das Verbot von Transportleistungen innerhalb der Schweiz von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen nicht abgeschwächt werden, denn das hätte negative Auswirkungen auf das Transportgewerbe, das mit den ausländischen Dumpingpreisen nicht Schritt halten könnte. Zentral ist auch, dass der Bundesrat nicht einfach automatisch alle neue EU-Regeln im Mobilitätsbereich übernimmt, sondern jeweils die Vor- und Nachteile genau abwägt und dabei die Interessen der Schweiz in den Mittelpunkt stellt.»

Mike Egger, SVP-Nationalrat, Kanton St.Gallen



«Die Transportbranche ist ein entscheidender Faktor der Wirtschaftskette.

Wir alle profitieren täglich von der Verteilung von Lebensmitteln und Verbrauchsgütern, von der Belieferung von Ärzten und Spitälern mit Medizin- und Pharmaprodukten, von Transporten für die Industrie, vom Transport von Material für den Bausektor oder auch von der Entsorgung von Privaten, Industrien oder öffentlichen Anstalten. Die Güterverteilung und die Logistik sind also von zentraler Bedeutung für die Bevölkerung, und wir sind auf eine gute Infrastruktur und vernünftige politische Rahmenbedingungen angewiesen. Die Transportbranche investiert viel in die Ökologie, in neue, umweltschonende Fahrzeuge und leistet



NUFA AG

VOLVO Trucks | KIA MOTOS | SUBARU | FIAT
 Gewerbeweg 15 | 9490 Vaduz | Tel. +423 239 19 90 | www.nufa.li

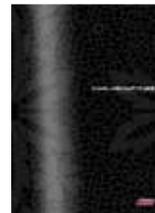


Emissionsfrei in die Innenstadt



Pilotphase 2019
 Stadt St. Gallen

emissionsfrei.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.leaderdigital.ch

Presented by
LEADER | **SPECIAL**

auch einen wertvollen Beitrag für Integration, Umschulung und Ausbildung von Menschen in schwierigen Situationen wie beispielsweise Langzeitarbeitslose. Bei mir geniesst die Transportbranche einen hohen Stellenwert!»

Barbara Keller-Inhelder, SVP-Nationalrätin, Kanton St.Gallen



«Die Frage nach dem Stellenwert der Transportbranche ist für mich schon fast eine Provokation. Ohne Transport kein Handel, ohne Handel keine Produktion, ohne Produktion keine Arbeit und ohne Arbeit kein Wohlstand. Somit ist zumindest rational alles gesagt zum Stellenwert der Transportbranche für mich als Ostschweizer Parlamentarier. Insbesondere wenn man berücksichtigt, dass die Ostschweiz eine überdurchschnittlich starke Exportregion ist. Unsere Aufgabe als Parlamentarier ist dafür zu sorgen, dass die Infrastruktur zur Verfügung steht und die Transportbranche sich unter liberalen Rahmenbedingungen wirtschaftlich entwickeln kann. Da gibt es noch Verbesserungspotenzial. Das dürfte in Zukunft noch wichtiger werden, da sich die Branche nach meiner Einschätzung noch massiv verändern dürfte bis hin zu einem integrierten Teil der Produktion und letztlich bis hin zu den Endkunden. So werden umfassende Logistikcenter zahlreiche Schnittstellen

eliminieren, Kosten senken und den Kundennutzen verbessern.»

Walter Müller, FDP-Nationalrat, Kanton St.Gallen



«Die rund 52 000 Betriebe der Schweizer Landwirtschaft liegen praktisch ausschliesslich im ländlichen Raum und als Einzelstandorte oftmals weit ausserhalb der Dörfer. Diese Betrie-

be sind für die Zufuhr von Produktionsmitteln und die Wegfuhr von Erzeugnissen nur mit dem Lastwagen zu erreichen. Die Volumen, die für die Landwirtschaft transportiert werden müssen, sind meist gross und müssen vielfach auch in anspruchsvolle Gebiete geliefert werden. Dazu sind wir nicht nur auf leistungsfähige Fahrzeuge im Transportwesen angewiesen, sondern auch auf Strassen, die diese Lieferungen überhaupt möglich machen. Öffentlicher Verkehr und Individualverkehr müssen sich ergänzen. Wir wollen nicht das eine gegen das andere ausspielen. Für die Landwirtschaft sind aber aufgrund der Lage ihrer Betriebe gut ausgebaute Strassenverbindungen sehr wichtig. Dazu gilt es, unserer Transportbranche Sorge zu tragen. Ohne leistungsfähige Betriebe in dieser Branche wäre die Funktionsfähigkeit der Landwirtschaft in einem wichtigen Bereich nicht gewährleistet.»

Markus Ritter, CVP-Nationalrat, Kanton St.Gallen



«Es gibt nur wenige andere Branchen, die so stark reguliert und kontrolliert sind wie die Transportbranche. Gleichzeitig hat man es in der Schweiz jahrzehntelang ver-

passt, die Verkehrsinfrastruktur auszubauen. Die Folgen kennen wir alle: Staus ohne Ende, die nicht nur, aber vor allem an den Nerven der Chauffeure zehren. Weitere Konsequenzen sind Stress und längere Arbeitszeiten. Das ist keineswegs nur ein Problem der Branche, es betrifft uns alle. Autobahnen sind wichtige Verbindungsglieder von Städten und Wirtschaftszentren. Rund 80 Prozent des Verkehrsvolumens werden in unserem Land auf der Strasse abgewickelt. Jeder Stillstand dort trifft unseren Lebensnerv. Mehr noch: Der Warentransport auf der Strasse ist für eine funktionierende und erfolgreiche Wirtschaft essenziell, ohne ihn steht sie still. Deshalb ist ein Grossausbau des Schweizer Autobahnnetzes so wichtig. Gleichzeitig darf aber zu keinen weiteren Regulierungen der Transportbranche kommen. Ideen wie das Mobility Pricing, also die Umschichtung der Verkehrsfinanzierung weg von Steuern hin zur Benutzerfinanzierung, sind keine Lösung. Zusätzliche Gebühren und Abgaben, die letztlich auf die Konsumentinnen und Konsumenten abgewälzt werden, lehne ich entschieden ab.»

David Zuberbühler, SVP-Nationalrat, Kanton Appenzell Ausser Rhoden

Anzeige

grenzenios

neutrale Verzollungsagentur

+41 (0)71 747 50 60 / info@care-services.com

CARE
LOGISTIC SERVICES

Care Logistic Services AG · Bachweg 1 · 9320 Stachen · www.care-services.com



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

OSTSCHWEIZ DRUCK

Hofstetstrasse 14 • 9300 Wittenbach • ostschweizdruck.ch



**Extrem
leistungsfähig.**

«Wir bewegen Güter und Gemüter»

An der 40. Generalversammlung der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein wurde an die erfolgreiche Verbandsgeschichte zurückerinnert. Künftige Herausforderungen bestehen insbesondere im Bereich der technologischen Entwicklungen sowie der Umweltdebatte.

Text: Manuela Bruhin Bilder: Gian Kaufmann

Als «denkwürdigen Augenblick» beschrieb Sektionspräsident Martin Lörtscher die erste Generalversammlung im St.Galler Hotel Ekkehard vor 40 Jahren. 168 Mitglieder wurden damals begrüsst – ein Ausdruck für die Solidarität in der Branche. «Das Umfeld, in welchem wir uns tagtäglich wiederfinden, verändert und entwickelt sich stark», sagte Lörtscher in seiner Ansprache vor vollbesetzten Reihen. Auch an der Jubiläumsgeneralversammlung im Hotel Thurgauerhof in Weinfelden blieb, ähnlich der Geburtsstunde des Verbandes, kaum ein Stuhl unbesetzt. Schliesslich konnten in diesem Jahr 17 neue Mitglieder verzeichnet werden: ein Rekord. Die aktive und gezielte Mitgliederwerbung hat sich damit ausbezahlt. Heute zählt die ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein über 500 Mitglieder.

Wichtige Kombination

Lobende Worte fand Regierungsrat Walter Schönholzer für die Ostschweizer Parlamentarier in Bundesbern. Man stehe zusammen, um etwas zu erreichen. Als Beispiel nannte er das politische «Powerplay» und Zusammenspiel der Ostschweizer Nationalräte, die durch einen gemeinsamen Vorstoss erreicht haben, dass die Bodensee-Thurthal-Strasse in den Ausbauschritt 2019 des Bundes aufgenommen wurde.

«Für die wirtschaftliche Entwicklung ist die BTS von enormer Bedeutung», so Schönholzer. Schliesslich bedeuten längere Fahrzeiten mehr Stress und wirtschaftliche Schäden. «Das ewige «Stop-and-go» setzt unnötige Schadstoffe frei. Wir müssen nicht nur für die freie Fahrt kämpfen, sondern eine Kombination des Schwer- und Schienenverkehrs anstreben.»

Er selbst wisse um die grosse Bedeutung, mit welcher die Berufschaffeuere tagtäglich betraut seien. Auch Walter Schönholzer hatte in früheren Jahren die als Verantwortlicher in einem Industriebetrieb mit der Logistik zu tun und wisse um die schwierigen Rahmenbedingungen. «Wir müssen offen sein. Denn ich bin mir sicher, dass wir die Herausforderungen packen werden.» Schliesslich zeige die 40-jährige Erfolgsgeschichte der ASTAG, dass der Verein die Rahmenbedingungen massgeblich mitgestalte.

Unerwünschte Vorschriften

Dass die Logistikwirtschaft in Bewegung sei, betonte auch Nationalrat Hansjörg Brunner in seiner Ansprache. Anspruchsvolle Kundenerwartungen müssen erfüllt, der stän-





Martin Lörtscher



Walter Schönholzer



Hansjörg Brunner

dig steigende Güterstrom bewältigt werden. «Schweizer Produkte geniessen eine weltweite Anerkennung», so Brunner. Ohne eine gut funktionierende Transportbranche, könne die Wirtschaft Ihre Produkte nicht von A nach B bringen, umso unverständlicher sei es, dass der Transportbranche so wenig Anerkennung entgegengebracht werde. «Immer mehr Vorschriften verkomplizieren das Alltagsgeschäft. Deshalb müsse alles daran gesetzt werden, weiteren Einschränkungen Einhalt zu gebieten.» Das Transportgeschäft bewege Güter und Gemüter gleichermaßen, fasste Sektionspräsident Martin Lörtscher das vergangene Vereinsjahr zusammen. Er erinnerte sich an den Postauto-Skandal, den schweren Carunfall bei Zürich sowie die Entwicklung der Betriebskosten. Aber auch der Fahrermangel und die technologischen Entwicklungen kamen zur Sprache. «Kabotage war in aller Munde», so Lörtscher. Es umschreibt Transportdienstleistungen innerhalb eines Landes, die verbotenerweise durch ausländische Verkehrsunternehmen erbracht werden. «Die ASTAG war massgeblich daran beteiligt, die längst fälligen Diskussionen

ins Rollen zu bringen», sagte Lörtscher. Umweltschonende und vor allem sozial verträgliche Transporte mit fairen Bedingungen für die Chauffeure müssen sichergestellt werden. Als «existenzielle Frage» umschrieb es der Sektionspräsident, bei welcher die ASTAG am Ball bleiben werde.

Wichtiger Dialog

Die Hartnäckigkeit habe die ASTAG in ihrer 40-jährigen Geschichte mehr als einmal beweisen müssen. Etwa dann, als durch die LSVA-Abstimmung viele Emotionen ausgelöst wurden. Gekämpft wurde bis vor Bundesgericht, und die daraus resultierende Niederlage war umso härter. «Die um 15 Prozent gestiegenen Kosten waren eine Riesenbelastung für die Branche», hielt Reto Jaussi, Direktor der ASTAG Schweiz, fest. Der Verband habe sich jedoch zusammengeschlossen und sei stärker aus dieser Niederlage hervorgegangen. Seiner Ansicht nach mussten während all der Jahre viele Hürden, Skandale und verlorene Abstimmungen hingenommen werden. «Wir müssen künftig den Dialog noch mehr fördern», sagte

Jaussi weiter. Der Nachwuchsmangel beherrsche die Branche. Eine klare Folge der vielen Negativschlagzeilen. «Dabei ist es so ein toller Job – in einem rollenden Computer sozusagen», betonte Jaussi.

Das Ziel müsse ganz klar sein, wieder mehr Leute für den Beruf und die Branche zu begeistern. Erste Erfolge erhoffe man sich durch einen entsprechenden Film mit Nik Hartmann, der genau diese Freude den Zuschauern vermitteln soll.

Ersatzwahlen

Auf der Traktandenliste der Generalversammlung standen die Ersatzwahlen für den zurückgetretenen Beni Sutter. Mit Daniel Aeschbacher und Marion Enderli konnte der Vorstand gleich um zwei Mitglieder aufgestockt werden. Beide Kandidaten wurden von den Anwesenden einstimmig gewählt.





Viel gekämpft, einiges erreicht

1979 wurde der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG gegründet. 40 Jahre später erinnern sich Gründungsmitglieder an die Anfangszeiten zurück – an Ziele, die mit grosser Beharrlichkeit umgesetzt werden konnten. Aber auch an solche, die ihnen das Leben schwer mach(t)en.

Text: Manuela Bruhin Bild: zVg

«Gemeinsam sind wir stärker» – Dieser Satz beschrieb, warum die ASPA (Association suisse des propriétaires d'autocamions) und der TAG (Treuhandverband des Autotransportgewerbes) zu einem gemeinsamen Verband fusionierten. Dass seit dem 20. Januar 1979 alle Strassentransportunternehmer unter einem Dach vereint waren, war für Gründungsmitglied Oskar Bärtsch eine logische Konsequenz: «Wir brachten die verschiedenen Interessen unter einen Hut. Zusammen ist man einfach stärker!» Dies wurde verdeutlicht, als am besagten Datum Tagespräsident Dr. H. R. Christen beinahe alle gewählten Vertreter der beiden Verbände zur Gründungsversammlung

der nationalen Einheitsorganisation begrüssen konnte.

Hohe Abgaben

Zusammen etwas zu erreichen und umzusetzen, dies waren stets die wichtigsten Beweggründe seiner ASTAG-Mitgliederzeit. «Wir machten immer wieder Vorstösse, vielfach waren die Geschäfte happig», erinnert sich Bärtsch an die Anfangszeiten zurück. Einerseits hätten die Transportunternehmungen eine Minderheit ausgemacht. Man habe sich das eine oder andere Mal unterlegen gefühlt, wie er erklärt. Andererseits sei die Politik immer auf der Suche nach Geld. Deshalb kommt

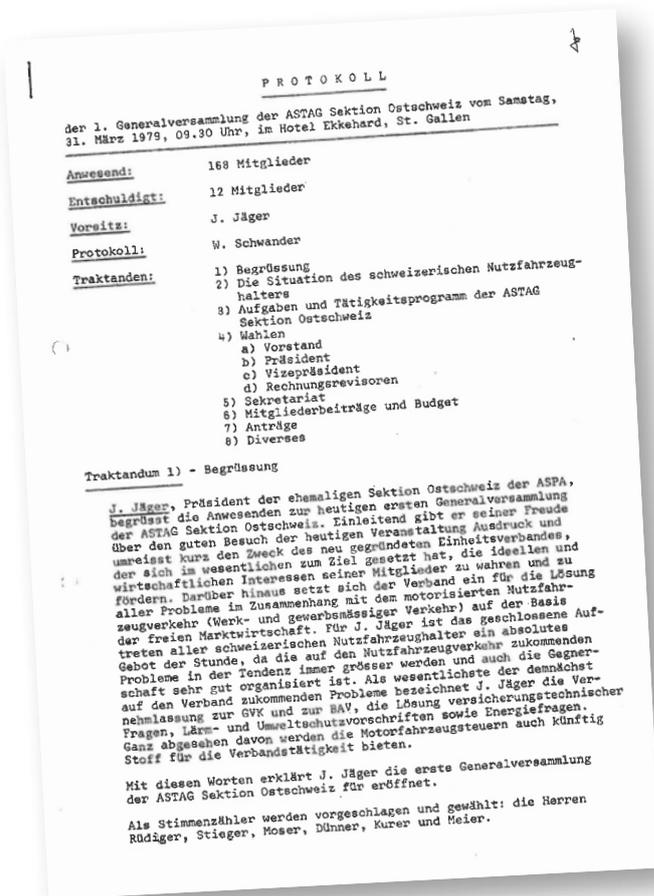
Oskar Bärtsch auch als erstes die Einführung der Schwerverkehrssteuer 1985 in den Sinn. Etwas, was er als «zentrales Thema und Problem» beschreibt. «Für manchen Fuhrhalter bedeutete dies, neben den anderen Kosten wie Benzin oder Zoll bis zu 50 Prozent seiner Erträge wieder abzugeben», so Bärtsch weiter.

Turbulente Zeiten

Nebst der Schwerverkehrssteuer beschäftigte die ASTAG eine weitere emotionale Debatte: An der Delegiertenversammlung 1992 sprachen sich 56 zu 43 Anwesende für eine Beschlussfassung gegen die NEAT-Abstimmung aus. Aber auch die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVa sowie die Alpeninitiative setzte den Strassenverkehr unter Druck. Trotz aller Turbulenzen gab es durchaus schöne Momente, wie sich Bärtsch erinnert. Dazu zählt beispielsweise das Referendum gegen die LSVa-Vorlage 1998: Die 190 000 Unterschriften wurden in einem Eisenbahnwagen von einem Tieflader vor das Bundeshaus gezogen. Ein einmaliger Moment, sind sich die Mitglieder auch heute noch einig. Auch daran, wie im Jahr 2000 die 28-Tonnen-Limite aufgehoben wurde, erinnert sich Bärtsch gut. Weiter erreichte die ASTAG die Aufhebung des Dosiensystems durch den Gotthard.

Geschätzte Arbeit

Vor rund 14 Jahren gab Oskar Bärtsch seinen Rücktritt aus der ASTAG. Seinen Betrieb verkaufte er ebenfalls – erinnert sich aber stets gern an die Zeit zurück. «Ich habe meinen Beruf mit Leib und Seele ausgeübt», sagt er. Mit der Mitgliedschaft in der ASTAG habe er versucht, seinen Beitrag zu leisten. Noch heute schätzt er die Arbeit des Berufsverbands, und trifft den einen oder anderen ehemaligen Kollegen. Am Rande verfolge Bärtsch er das tägliche Geschehen – denn so einfach lässt es Bärtsch eben, gerade nach so vielen Jahren, eben doch nicht kalt. Für die ASTAG wünscht er sich, dass man die künftigen Ziele ebenso beharrlich verfolge, wie dies in den vergangenen 40 Jahren der Fall war.



Die Verteufelung der Nutzfahrzeuge in den Medien

Gründungsmitglied Fredi Hugelshofer kann sich noch gut an den Startschuss vor 40 Jahren erinnern. Ein Interview über die Wurzeln der ASTAG, turbulente Zeiten im Anschluss und das bisher Erreichte.

Interview: Manuela Bruhin Bild: Archiv



Fredi Hugelshofer

Fredi Hugelshofer, Sie waren vor 40 Jahren massgeblich an der Gründung des heutigen Verbandes beteiligt. Was ist Ihnen noch besonders gut in Erinnerung geblieben, als sich die damals rivalisierenden Verbände ASPA und TAG zusammenschlossen?

Die Anfangszeiten waren turbulent. Es brachen interne Grabenkämpfe aus: Meinungsverschiedenheiten zum künftigen Präsidenten, dem Direktor, zu den Vorständen, den vorhandenen Finanzen oder dem Namen des zu gründenden Einheitsverbandes. Nach unzähligen Versuchen, diese Hindernisse aus dem

Weg zu räumen, zeichnete sich ab, dass keiner der beiden Verbandsspitzen grosses Interesse an einer Fusion bekundete. So beschlossen die beiden Sektionspräsidenten Josef Jäger sen. und ich 1975, eine Fusion der beiden Ostschweizer Sektionen vorzunehmen – dies eventuell mit der Option einer künftigen Abspaltung von den Schweizer Organisationen. Die beiden Präsidenten, H. R. Christen und Bertram Turnheer, gerieten damit arg unter Druck. Sie willigten letztlich 1978 in eine landesweite Fusion der beiden Berufsverbände per 1979 ein.

Welche Gefühle waren nach diesen turbulenten Zeiten damit verbunden?

Die Rolle dieses neuen, gestärkten Dachverbandes darf nicht hoch genug eingeschätzt werden. In den nächsten Jahrzehnten wurden permanent die ATO wieder aufgewärmt und neue Regulierungsversuche des Bundesrates zulasten des Strassentransportes ausgeheckt. Der Verband bekämpfte diese Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit immer wieder mit Erfolg; in der Folge lehnte auch der Stimmbürger diese jeweils konsequent ab.»

Sie präsidierten zwölf Jahre lang die ASTAG Sektion Ostschweiz. Mit welchen Themen beschäftigte sich der Verein nach der Gründungszeit besonders?

Es rückten Transportkostenberechnungen, Fahrzeug- sowie Anstellungsnormen und Tarifverträge für die Arbeitnehmer in den Vordergrund. Die Vertretung der Nutzfahrzeughalter im Bereich Strassenverkehrsgesetzgebung sowie die Belange der grenzüberschreitenden Warentransporte waren ein Thema. Mehrmals wurden von den Verbänden auch gemeinschaftliche Einkaufsplattformen geprüft, die aber immer wieder am Unabhängigkeitsdenken der Transportunternehmer scheiterten.

Die Anforderungen und Arbeit des Verbandes gestalten sich seither als äusserst vielfältig.

Das stimmt. So werden unter anderem für alle Transport-Sparten vom Nahverkehr über

Entsorgung, Internationaler Verkehr, Kühltransporte bis hin zum Personentransport modernste Dienstleistungen jeder Art angeboten. Dazu gehören eine Berufslehre und Ausbildungsprogramme für künftige Lastwagenfahrer, Disponenten, Betriebsleiter wie auch Kurse zur Fahrzeugbe- und Entladetechnik sowie natürlich die unabdingbare Digitalisierung.

Umso wichtiger ist es also, sich ein Sprachrohr zu verschaffen. Wie schafft die ASTAG diese Herausforderung?

Das gelingt nur mit positiven PR-Informationen, nämlich der Fahrerausbildung, dem korrekten Verhalten auf der Strasse, durch den guten Zustand der LKW auf den Schweizer Strassen – wobei wir leider nur für unsere Mitglieder, oder zumindest Schweizer Lastwagen, reden können.

Wogegen muss die ASTAG seither stets kämpfen?

Die allgemein vorhandene Verteufelung der Nutzfahrzeuge in den Medien. Die unreflektierte Berichterstattung etwa über die Ergebnisse der Lastwagen-Sonderprüfungen durch die Polizei (die meisten technischen Beanstandungen betreffen bekanntlich ausländische Trucker) macht es dem Verband nicht immer einfach, ein positives Bild unserer vorbildlichen und unabkömmlichen Transportindustrie in der Schweiz zu vermitteln. Die konstruktive Mitarbeit der Mitglieder in allen politischen Instanzen der Schweiz ist aber ein wirksames Mittel, um dort das Verständnis und das Gehör für unsere Anliegen zu fördern.

Was wünschen Sie sich in diesem Bereich in der Zukunft?

Ein bisschen mehr Nachdenklichkeit der Betroffenen würde nicht schaden. Vielleicht käme diesen dann zum Bewusstsein, dass der LKW für alle nicht wegzudenken ist. Das 40-Jahre-Jubiläum des erfolgreichen Schweizerischen Strassentransport-Verbandes ASTAG darf also besonders auch in der Ostschweiz mit einem gewissen Stolz gefeiert werden.

tranSvias Flottenmanagement. Die Zukunft beginnt jetzt.

«Die Entwicklung neuer Lösungen und Dienstleistungen, mit denen Innovation, Automatisierung und vernetzte Daten für unsere Kunden und deren Endkunden funktionieren, sind das Herzstück unserer Aktivitäten bei Nufatron AG», sagte Felix Krömmer, Chief Executive Officer bei Nufatron AG. Mit unserem Markenversprechen führen wir weiterhin eine Welt in Bewegung und liefern aussergewöhnliche Kundenerlebnisse.

Die digitale Transformation hat begonnen

Die Nufatron AG ist ein Schweizer Unternehmen im Bereich IoT mit Sitz am Bodensee, welches 1985 gegründet worden ist. Wir konzipieren und realisieren innovative SaaS-Lösungen, mit denen unsere Kunden die heutigen Herausforderungen in der Logistik und im Flottenmanagement meistern und auch auf die zukünftigen disruptiven Veränderungen vorbereitet sind.

Logistik im Umbruch

Logistikunternehmen wie Transport, Baulogistik, Werkverkehr und Recycling sind stark gefordert. Wettbewerbs- und Kostendruck, steigende Kundenansprüche, regulatorische Vorgaben und Bedürfnisse der Mitarbeitenden

machen das Geschäft immer anspruchsvoller. Dazu kommt ein wachsender Bedarf an frischem Know-how, der mit neuen, disruptiven Technologien verbunden ist.

tranSvias – die Lösung für Ihre Logistik

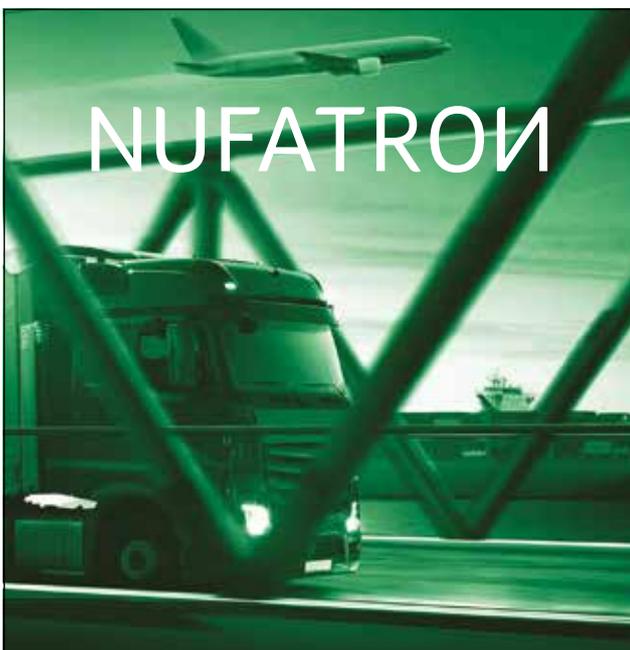
tranSvias bietet eine umfassende Suite von branchenbestimmenden Lösungen und Dienstleistungen, die den Kunden die Möglichkeit geben, Innovationen, Automatisierung und vernetzte Daten zu nutzen und ihnen zu helfen, sicherer, intelligenter, effizienter und produktiver zu sein.

tranSvias erlaubt Ihnen vor Ort die ganzheitliche digitale Abbildung, Auswertung und Optimierung der Prozesse rund um Ihre logistischen Leistungen, Transporte und Services.

Die Flottenmanagementlösung von Nufatron AG kann Ihnen dabei helfen, versteckte Kosten aufzudecken, und gleichzeitig das Potenzial für mehr Effizienz aufzeigen. Nutzen Sie die intelligenten Dashboards und Berichterstattungstools, um Trends zu analysieren und die Leistung Ihrer Flotte genau zu messen.

Im Zentrum steht dabei eine ganzheitliche Lösung. Mit der tranSvias drive App, der Cloud Lösung tranSvias viewer und dem Kundenportal tranSvias gate erhalten Sie eine End-to-End Lösung, die alle Prozessteilnehmer miteinschliesst: Vom mobilen Mitarbeiter, über Disposition und Subunternehmer, bis hin zum Endkunden.

Weitere Informationen zur Nufatron AG finden Sie unter www.nufatron.com.



tranSvias

- Gewinnen Sie zufriedene Kunden.
- Erzielen Sie bessere Ergebnisse.
- Steigern Sie Ihren Umsatz.
- Minimieren Sie den Kraftstoffverbrauch.
- Reduzieren Sie Ihre Flottenkosten.

Nufatron AG



www.nufatron.com

+41 71 694 55 60

info@nufatron.com

Altnauerstrasse 13

8594 Güttingen, Schweiz

Klimaschutz-Proteste: Umweltschonende Mobilität mit dem Reisebus

Die Schweizer Reisecarbranche nimmt das Engagement von Schülerinnen und Schülern für mehr Klimaschutz mit grossem Interesse wahr. Gerade in der Mobilität kann die Jugend selber aktiv einen Beitrag leisten: Als umweltschonende, kostengünstige und komfortable Alternative bietet sich der Car an – gerade auch für Schul- und Maturareisen. Kein anderes Verkehrsmittel verbraucht pro Person weniger Energie.

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG mit der Fachgruppe Car Tourisme Suisse erachtet es als positive Entwicklung, dass sich Schülerinnen und Schüler in der Schweiz vermehrt Gedanken zum Klimaschutz machen. Ein wichtiges Thema ist dabei das Mobilitätsverhalten. Gerade jetzt, da Schulausflüge, Exkursionen, Projektwochen oder auch Maturareisen anstehen, lohnt es sich, ein Bewusstsein für den Energieverbrauch, die Emissionen und die CO₂-Belastung der einzelnen Verkehrsarten zu entwickeln. Vor allem der private Reisebus weist hier eine hervorragende Bilanz auf. Die Schülerinnen und Schüler, aber auch die Lehrerinnen und Lehrer, welche die Reisen organisieren, haben damit selber die Chance, aktiv zum Klimaschutz beizutragen. Wer die Umwelt schonen will, sollte für Gruppenreisen so rasch wie möglich auf den Car umsteigen.

Gemäss Zahlen der Schweizer Plattform Mobitool verbrauchen Reisebusse pro Person

im Vergleich zum Auto, zum Flugzeug und selbst zur Bahn mit Abstand am wenigsten Energie. Daraus resultiert auch der geringe Schadstoffausstoss. Bei einer durchschnittlichen Besetzungsquote von 60 Prozent stösst der Reisebus 41 Gramm CO₂ pro Person und Kilometer aus. Beim PKW sind die entsprechenden Werte viermal, beim Flugzeug gar sechsmal so hoch. Selbst die Bahn verursacht im Ausland im Durchschnitt mehr Treibhausgas pro Person und Kilometer als der Reisebus – in Deutschland sind es beispielsweise 49 Gramm. Anders ausgedrückt: Für die Emission von einem Kilogramm CO₂ kann man mit dem Car 25 km weit reisen, mit dem ICE in Deutschland 20 km, mit dem Personenzug 5 km und mit dem Flugzeug 4,5 km. Und es kommt hinzu: Reisebusse helfen, das Verkehrsaufkommen zu reduzieren, denn ein Car ersetzt etwa 20 Personenzüge. So hilft der Car auch, Staus zu verringern und die Parkplatznot in den Städten zu mildern.



Anzeige

ENTSORGEN, TRANSPORTIEREN,

RÄUMEN – UND VIELES MEHR...

Transport, Logistik und Recycling für Private, Gewerbe und Industrie.
www.hugelshofer.ch

HUGELSHOFER  GRUPPE

Hugelshofer Gruppe · Juchstrasse 45 · CH-8500 Frauenfeld · Telefon +41 52 728 05 11



DER GOLDENE RÜCKSPIEGEL

Gegen unsinnigen Anliegen aus der EU

Die Faktenlage ist eigentlich klar: Ausländische Transportfirmen dürfen innerhalb der Schweiz weder Güter noch Personen befördern.

Das Verbot von sogenannten Kabotagefahrten zwischen zwei Punkten innerhalb der Schweiz mit ausländischen Fahrzeugen ist für das gesamte Schweizer Transportgewerbe auf Strasse und Schiene unverzichtbar wichtig. Bei einer Lockerung der geltenden Bestimmungen muss mit einer massiven Zunahme von ausländischen Lastwagen gerechnet werden, die das Schweizer Transportgewerbe mittels Lohn- und Sozialdumping in den Ruin treiben.

Die ASTAG und der VöV fordern den Bundesrat deshalb auf, das Kabotageverbot gegenüber der EU zu verteidigen. Und sie bekommt dabei Schützenhilfe vom St.Galler CVP-Nationalrat Thomas Ammann: Ammann fordert vom Bundesrat mit einer Interpellation Auskunft. Er will wissen, ob Verhandlungen mit der EU zum Kabotageverbot geplant seien. Auch verlangt er Zahlen zu den Verstössen gegen das Verbot und den verhängten Strafen. Gerade Grenzregionen seien von Verletzungen des Kabotageverbots besonders betroffen, ist der Politiker überzeugt. «Man mag das als Heimatschutz bezeichnen, aber in diesem Fall ist er nötig.»

Agenda

29. August bis 1. September 2019:
Ostschweizer Bildungsausstellung OBA, Olma-Areal, St.Gallen

Montag, 23. September 2019, 18 Uhr: Sektionshöck, Ort noch offen

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



DER ROSTIGE AUSPUFF



Immer noch in der Vergangenheit

Im vergangenen November wurde das 3. Kantonale Strassenbauprogramm von Appenzell Ausserrhodon von der Regierung genehmigt. Wir schrieben damals das Jahr 2018, aber in gewissen Punkten erinnert das Papier eher an 1992. Die ASTAG hat in der Vernehmlassung frühzeitig auf kritische Punkte hingewiesen – aber leider vergeblich. Konkret sieht das Programm vor, die Strassenbreiten «vorläufig» beizubehalten. Zur Erinnerung: Lastwagen und Reisebusse sind heute 2.60 Meter statt wie einst 2.30 Meter breit, das zulässige Gesamtgewicht stieg von 28 auf 40 Tonnen. Vor diesem Hintergrund Strassen auf der Normenbasis von 1992 zu bauen, ist fahrlässig. Teure Schäden, ein erhöhter Unterhalt an Randabschlüssen und eine starke Abnutzung des Banketts sind vorprogrammiert. Denn wie sollen signifikant breitere Fahrzeuge sinnvoll kreuzen auf Strassen mit einer Breite aus früheren Zeiten?

In Ausserrhodon werden 95 Prozent der Güter auf der Strasse transportiert. Dazu kommen die für den Tourismuskanton wichtigen Reisebusse. Ärgerlich, dass es der Regierungsrat verpasst hat, im Strassenbauprogramm den Schritt in die Gegenwart zu machen.

Neumitglieder der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

Eintritt 1. Oktober 2018 bis 31. März 2019:

Enes Zukic, Schwarzenbach
Scania Schweiz AG, Frauenfeld
Fahrschule Simon Geiger, Thal
A-Z Verkehrsschule Ostschweiz AG, Gossau
Fritz Hefti, Märstetten



Renault Nutzfahrzeuge bringen Ihr Geschäft in Fahrt.
Jetzt mit attraktiven Lagerprämien.



+
Renault TRAFIC
Ab Fr. 16 900.-



+
Renault MASTER
Ab Fr. 18 400.-



+
Renault KANGOO Express
Ab Fr. 10 900.-



+
Renault ALASKAN
Ab Fr. 24 550.-

Nur für kurze Zeit auf alle Renault Nutzfahrzeuge: **Flottenrabatt bis 28 %, Business-Prämie bis Fr. 1 600.-, Lagerprämie bis Fr. 1 000.-, alles kumulierbar. Profitieren Sie jetzt!**

St. Gallen, CITY-GARAGE AG, 071 274 80 74 — **Wil**, WOLGENSINGER AG, 071 911 11 12 —
Näfels, Freihof-Garage AG, 055 618 44 88

Angebote gültig nur für Geschäftskunden (Flotten ohne Rahmenvereinbarung oder Volumenabkommen) bei Vertragsabschluss und Immatriculation vom 01.02.2019 bis 30.04.2019. Die Lagerprämie gilt nur auf gekennzeichneten Fahrzeugen und ist kumulierbar mit der Business-Prämie und dem Flottenrabatt. Preisbeispiele: Trafic Kastenwagen L1H1 Access 2,7t dCi 95, Katalogpreis Fr. 25 800.-, minus 26% Flottenrabatt Fr. 6 700.-, minus Business-Prämie Fr. 1 200.-, minus Lagerprämie Fr. 1 000.- = Fr. 16 900.-. Master Kastenwagen L1H1 2,8t 2.3 dCi 110, Katalogpreis Fr. 29 150.-, minus 28% Flottenrabatt Fr. 8 150.-, minus Business-Prämie Fr. 1 600.-, minus Lagerprämie Fr. 1 000.- = Fr. 18 400.-. Kangoo Express Medium Access ENERGY TCe 115, Katalogpreis Fr. 18 650.-, minus 24% Flottenrabatt Fr. 4 450.-, minus Business-Prämie Fr. 800.-, minus Lagerprämie Fr. 500.- = Fr. 12 900.-. Alaskan Business ENERGY dCi 160 4x4, Katalogpreis Fr. 31 700.-, minus 17% Flottenrabatt Fr. 5 350.-, minus Business-Prämie Fr. 800.-, minus Lagerprämie Fr. 1 000.- = Fr. 24 550.-. Flottenrabatt, Business-Prämie und Lagerprämie sind nicht gültig für Kangoo Express Medium First, Kangoo Express Medium First ENERGY TCe 115, Katalogpreis Fr. 10 900.-. Alle Beträge exkl. MwSt.



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

**Lastwagen- / Landmaschinen-
Automechaniker gesucht**

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

Volvo Trucks. Driving Progress





AGROLA ST. GALLEN

Ihr regionaler Partner 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 hilft Ihnen gerne kompetent und zuverlässig bei Ihrem Einkauf von Heizöl/Holz-Pellets/Dieselöl/Benzin/Schmiermittel, wie auch bei Fragen rund um den Bau und Unterhalt von Tankanlagen. Gerne erstellen wir für Sie eine persönliche Offerte, welche auf Ihre individuellen Bedürfnisse zugeschnitten ist.



vlnr: Jürg Menet, Jan Kessler, Marc Lippuner, Walter Räss, Parmira Ruggeri, Michael Wüthrich, Dunja Zumstein, Andy Gartwyl

Online-Einkaufen rund um die Uhr unter www.agrolasg.ch

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