

TRANSPORT

flash

Publikation der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein

CHF 5

Nr. 1 / April 2020



Im Einsatz für Sie

Wie die Transportbranche die Grundversorgung sicherstellt

Seite 5

Entwässerungstechnologen

Ein unbekannter Beruf im Aufschwung

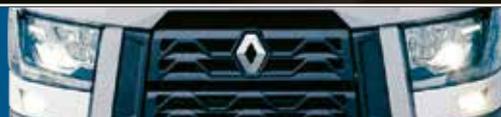
Seite 10

TIT Imhof Gruppe Kreuzlingen

Wie man in der Branche Akzente setzen kann

Seite 12

LEADER



NEVER STOP DISCOVERING

DER NEUE DISCOVERY SPORT



ABOVE & BEYOND



Mit dem neuen Discovery Sport lassen Sie den Alltag hinter sich. Dank seiner legendären Geländegängigkeit entdecken Sie unbekannte Welten mühelos und souverän.

Erleben Sie ihn jetzt auf einer Probefahrt.

Altherr AG

Im Rösle 7, 9494 Schaan

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

www.schaan.landrover-dealer.li

Mercedes-Benz
Arocs
Jetzt bei Altherr
Probefahren!

altherr
trucks & vans

**EINE
KLASSE
FÜR SICH.**

Der widerstandsfähige und unermüdliche Leistungsträger besticht durch seine intelligenten Features (z.B. MirrorCam, Multimedia-Cockpit etc.) und neu auch als kompakter 5-Achser mit Vorlaufachse und 5150mm Radabstand. Jetzt in Nesslau oder Schaan Probefahren!

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



AB SOMMER 2021: ZUSÄTZLICHER STANDORT IN BILTEN GL



Eine Branche hält zusammen

Es mag für schwer betroffene Unternehmerinnen und Unternehmer sowie für all jene, die mit gesundheitlichen Problemen zu kämpfen haben, einen Schlag in die Magengrube darstellen, wenn man davon spricht, dass eine Krise auch eine Chance bietet. Machen wir uns nichts vor: Was passiert und die entsprechenden Auswirkungen sind schlimm. All das hat uns aus unserem Alltag gerissen, uns den Boden unter den Füßen weggezogen.

Verzeihen Sie mir dennoch eine kurze philosophische Sichtweise. Denn glücklicherweise versuchen wir als Gesellschaft, gerade auch in Krisensituationen das Gute zu sehen – und sei es auch nur im Aspekt, dass einem wieder einmal vor Augen geführt wird, worauf es letztlich im Leben ankommt. Man wird gezwungen, gewisse Muster zu überdenken und sich neu zu orientieren.

Entsprechend möchte ich zwei Faktoren hervorheben, die ich persönlich in den vergangenen Wochen als positiv in Erinnerung behalten werde: Einerseits sind es der enorme Einsatzwille sowie der Teamgeist über einzelne Unternehmen hinweg innerhalb der gesamten Transportbranche. Andererseits wird durch die Krise die immense Wichtigkeit unserer Dienstleistungen in einem Ausmass ersichtlich, wie wir es noch nie erlebt haben. Natürlich wünschte ich mir, dass hierfür kein solcher Auslöser notwendig gewesen wäre. Und natürlich steht auch die grosse Frage im Raum, wie nachhaltig der aktuelle Imagegewinn sein wird. Der Mensch vergisst bekanntlich gerne. Hoffen wir, dass er auch in einigen Monaten noch weiss, wer ihm während der Krisenzeit einen grossen Teil der Grundversorgung sichergestellt hat!

Martin Lörtscher
ASTAG Sektion Ostschweiz und
Fürstentum Liechtenstein

Corona-Virus: Unterstützung bei der Besetzung von Lehrstellen 2020

Der Rekrutierungsprozess von Lernenden ist aufgrund von «Social Distancing» und den damit verbundenen Einschränkungen im Moment sehr erschwert. Dabei wäre jetzt Schnupper-Hochsaison und die letzte Möglichkeit für die Besetzung von offenen Lehrstellen.

Doch jetzt sind Schnuppertage abgesagt, Bewerbungsgespräche können nicht stattfinden, und Infoanlässe sind auch nicht möglich. In Zusammenarbeit mit der Lehrstellenplattform «Yousty» bietet die ASTAG daher hilfreiche Tipps, wie Transportunternehmen trotz Corona ihre Lehrstellen noch besetzen und die jetzige Situation als Chance nutzen können.

Online-Kanäle aktualisieren und ausbauen

Nutzen Sie die Chance und bauen Sie Ihre digitalen Kanäle aus: Website, Social Media, Newsletter ... Über diese Kanäle erreichen Sie Ihr Zielpublikum momentan am besten. Jugendliche sind aktuell noch häufiger online als bisher und informieren sich unter anderem auch über Lehrstellen und Berufe. Weil das öffentliche Leben massiv eingeschränkt ist, können Jugendliche ihre Berufswahlaktivitäten im Moment praktisch nur online erledigen.

Digital und multimedial

Fügen Sie auf Ihrer Website (Karriereseite) Bilder, Videos oder Interviews mit Lernenden hinzu und ermöglichen Sie Jugendlichen damit eine Art «Online-Schnuppererlebnis».

Aktuell & aktiv kommunizieren

Halten Sie Ihre Lehrstellen auf Portalen oder auf Ihrer Seite aktuell. Entfernen Sie Inserate von vergebenen Stellen. Informieren Sie über die Situation im Unternehmen: Wie gehen Sie mit Schnupperlehren und Lehrstellen um? Was ist aktuell möglich, was nicht? Um Stellen erfolgreich zu besetzen, kommunizieren Sie lieber einmal zu viel als zu wenig.

Neue Möglichkeiten ausprobieren

Jetzt ist der richtige Moment: Probieren Sie in der aktuellen Situation auch mal etwas Neues aus. Jedes einzelne Unternehmen ist jetzt gefordert und muss neue Wege gehen, um sich für die Zukunft zu wappnen.

- Digitales Schnuppern: Videoanrufe wurden in den letzten Wochen seit dem Lockdown salonfähig. Dies ist aktuell die einzige Möglichkeit, Freunde und Familie zu «sehen». Nutzen Sie diese Chance auch für Ihr Unternehmen: Vereinbaren Sie mit den Interessenten einen Videocall. Neben einem persönlichen Gespräch können Sie beispielsweise auch einen Rundgang durch das Unternehmen machen.

- Versuchen Sie mal, eine Live-Fragerunde auf Instagram oder Facebook zu organisieren. Gehen Sie «live» mit dem Berufsbildner oder mit Lernenden des Unternehmens. So haben potenzielle Lernende die Möglichkeit, Fragen zu stellen und mit Ihrem Unternehmen direkt in Kontakt zu treten.

Nutzen Sie die Produkte der ASTAG

Die ASTAG bietet in verschiedenen Bereichen Unterstützung:

- Zu allen fünf Berufsbildern, welche die ASTAG vertritt, existieren Videos, die Sie gerne nutzen können.
- Auf unserer Nachwuchsplattform www.profis-on-tour.ch können Sie Lehrstellen gratis ausschreiben (wenn Sie Lehrstellen bereits auf Yousty ausgeschrieben haben, werden diese automatisch gefunden und gelistet).
- Treten Sie mit uns in Kontakt, wenn Sie Fragen haben. WhatsApp, E-Mail, Telefon – auf www.profis-on-tour.ch finden Sie alle Angaben.

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), Stefan Millius | Autoren in dieser Ausgabe: Marcel Baumgartner, Manuela Bruhin | Fotografie: zVg | 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: Helena Renggli, hrenggli@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.

LEADER



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

 **FINNLAND**

 **KUOPIO**

 **-28 °C**

 **34,5 m**

 **76 to**



RENAULT TRUCKS DIE RICHTIGE WAHL

RENAULT TRUCKS (Schweiz) AG

Heimstrasse 45, Postfach, CH-8953 Dietikon 1
 T +41 (0)44 746 65 65 | F +41 (0)44 746 65 45

renault-trucks.ch



«Die Krise zeigt brutal, dass ohne Transport nichts geht»

Die Corona-Vollbremsung hat auch die Transportbranche kalt erwischt. Einige Anbieter kamen zum Stillstand, andere mussten sogleich wieder Vollgas geben, um die Verteilung von Gütern sicherzustellen. Noch selten war die Bevölkerung dermassen auf ein funktionierendes Transportwesen angewiesen. Führt das zu einer Imagekorrektur? Oder hören wir schon bald wieder die alten, kritischen Stimmen? Ein Interview mit ASTAG-Sektionspräsident Martin Lörtscher – geführt Anfang April 2020.

Interview: Marcel Baumgartner Bild: zVg



ASTAG-Sektionspräsident Martin Lörtscher: «Ich stelle innerhalb der Branche eine grosse Solidarität fest.»

Martin Lörtscher, ab Mitte März hatten die Einkaufsläden Mühe, regelmässig die Regale zu füllen. Führte dies zu einem erhöhten Transportaufkommen im Lebensmittelbereich?

Auf jeden Fall. Transporteure, die im Food-Bereich tätig sind, haben alle Hände voll zu tun. Fahrer und Fahrzeuge sind permanent im Einsatz, sieben Tage die Woche. Die unvernünftigen Hamsterkäufe führe bei den Detailhändlern, Logistikern und Transporteuren zu unplanbaren Spitzen und stellt für die gesamte Versorgungskette eine grosse Belastungsprobe dar. Normalerweise bilden Feiertage wie Weihnachten, Ostern usw. im Detailhandel zu Spitzen. Diese sind jedoch planbar und man kann auf Erfahrungs-

werte der Vorjahre zurückgreifen. Die aktuelle Situation kam für alle völlig überraschend. Das egoistische Verhalten der Konsumenten konnte so niemand erahnen – so etwas hat es noch nie gegeben. Daher ist es umso wichtiger, dass unsere Chauffeure alles geben, damit die Regale rasch wieder befüllt werden.

Das Beispiel zeigt, wie wichtig die Transportbranche für das Funktionieren der Gesellschaft ist. Ohne sie würde alles stillstehen. Wie ist Ihre Einschätzung: Wurde das in der breiten Bevölkerung auch so wahrgenommen?

In der Vergangenheit wurde unsere Branche richtiggehend «verteufelt». Völlig zu Unrecht sind wir in den Köpfen vieler Leute für schlechte Luft und verstopfte Strassen verantwortlich. Dabei geht vergessen, dass unsere modernen Fahrzeuge sehr sauber unterwegs sind und, dass kein Unternehmer seine Fahrzeuge aus Spass auf die Strasse schickt: Jedes Fahrzeug hat einen Auftrag im Dienste der Wirtschaft und nützt unserer Bevölkerung – daher heisst es ja auch Nutzfahrzeug. Ohne Transporteure blieben die Regale in den Läden leer, Tankstellen hätten keinen Treibstoff, und die Milch würde beim Bauern nicht mehr abgeholt. Aber auch alles, was online bestellt wird, muss mit einem LKW transportiert werden. Die aktuelle Situation zeigt auf eine brutale Weise, dass ohne Transport nichts geht. Ich glaube, dass das von den Leuten auch wahrgenommen wird.

Hinter jedem Transport stehen unzählige Mitarbeiter. Sie mussten in dieser Phase einen unglaublichen Einsatz leisten. Wie erleben Sie diese Situation?

Ich spüre unter den Chauffeuren eine grosse Solidarität. Man ist stolz darauf, einen unerlässlichen Beitrag zum Funktionieren unserer Grundversor-

gung leisten zu können. Wenn man in den sozialen Medien schaut, spürt man gegenüber den Truckern eine grosse Dankbarkeit. Das ist sehr motivierend und gibt, trotz schwieriger Situation, einen Schub.

Bleiben wir beim Beispiel der Lebensmitteltransporte: Könnte die gesamte Situation zu einem Umdenken in der Bevölkerung führen?

Ich hoffe natürlich, dass unser Image dadurch langfristig profitieren wird. Doch bin ich auch Realist: Der Mensch vergisst schnell. Hat sich die Situation wieder normalisiert, wird so ziemlich rasch alles wieder selbstverständlich. Es ist daher wichtig, dass wir unser Image pflegen und den Leuten immer wieder aufzeigen, was unsere Branche tagtäglich leistet.

Nun gibt es ja auch zahlreiche Bereiche in der Transportbranche, die zum Stillstand gekommen sind. Wie hart war und ist die Situation?

Auf jeden Fall, es gibt sogar sehr viele Bereiche, in denen nichts mehr geht und alle Fahrzeuge stehen: Etwa unsere Car-Unternehmen sind in einem extremen Ausmass von der Krise betroffen. Die Aufträge sind gänzlich weggebrochen. Egal ob Lastwagen oder Reisebus: Dahinter stecken sehr hohe Kosten, die auch hohe Fixkosten verursachen. Es ist daher für viele Betriebe existenziell, dass die vom Bundesrat in Aussicht gestellte Wirtschaftshilfe effektiv greift – rasch und unkompliziert. Ich stelle innerhalb der Branche aber auch eine grosse Solidarität fest: Unternehmen, die unter der Krise zu leiden haben, stellen ihre Ressourcen völlig unkompliziert denjenigen mit zu viel Arbeit zur Verfügung. Dadurch gibt es zum Beispiel zahlreiche Car-Chauffeure, die sich hinter Steuer eines Lastwagens setzen und so mithelfen, die Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs zu versorgen.

Am Virus führt kein Weg vorbei

Das Corona-Virus hält die Welt in Atem. Die Folgen wurden ab Anfang April täglich drastischer – davon war bzw. ist auch die Transportbranche betroffen. Einerseits sorgt man sich um mögliche krankheitsbedingte Ausfälle des Personals. Auf der anderen Seite haben die wirtschaftlichen Einschränkungen Auswirkungen auf die Kunden. Ein Bestandsaufnahme per Mitte April.

Text: Manuela Bruhin Bilder: zVg



Claudia Kofler



Christian Sieber

Flexibilität muss in dieser ganz speziellen Zeit gross geschrieben werden. Was gestern noch galt, kann heute schon wieder verworfen werden. Und kaum jemand kann sagen, was morgen eintrifft. Die Transportbranche ist von den Auswirkungen rund um das Corona-Virus direkt betroffen. Die Sieber-Gruppe ist sowohl national wie auch international unterwegs. Das ursprüngliche Kerngeschäft sind die nationalen Transporte, welche heute noch etwa 45 Prozent des Gruppen-Umsatzes ausmachen. CEO Christian Sieber verfolgt das Geschehen derzeit natürlich sehr genau. «Mit den drastisch steigenden Zahlen an infizierten Menschen steigt auch die Beunruhigung hinsichtlich der Einflüsse auf das eigene Unternehmen», sagt er. «Einerseits hinsichtlich potenziell erkrankter Mitarbeitenden und damit der Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit, andererseits bezüglich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf unsere Kunden und damit auf uns.»

Vorkehrungen getroffen

Die Transport-Branche stellt die Verbindung zwischen Produktion und Verbrauch sicher – die Bedeutung ist also entsprechend gross. «Die Lieferkette muss gewährleistet werden», bringt es Sieber auf den Punkt. Was aber angesichts der Umstände gar nicht so einfach ist. «Wir sehen jedoch bereits seit dem Ausbruch des Virus in China, wie intensiv beispielsweise die Seefracht gestört ist», so Sieber weiter. Besonders den Mitarbeitern müsse ein

hoher Schutz gewährleistet werden. Die Taskforce koordiniere einerseits die konsequente und umfassende Umsetzung der Massnahmen des BAG und setze diese im Unternehmen um. «Andererseits haben wir Vorbereitungen getroffen, um den Betrieb in unterschiedlichster Hinsicht sicher zu stellen», sagt Sieber. Dazu gehören unter anderem die personelle Absicherung der IT-Infrastruktur und -Prozesse, die physische Leistungserstellung sowie die Verfügbarkeit der Ressourcen.

Verheerende Folgen

Bisher seien in der Schweiz keine allzu grossen Einschränkungen festzustellen. Die Leistungserstellung sei vollumfänglich gewährleistet. Hingegen ist laut Sieber beispielsweise im Seefrachtbereich die Verfügbarkeit von Leercontainern, im speziellen Reefer, ein Problem. Doch auch hier gilt: Pläne können zwar gemacht, müssen aber stets auch wieder über den Haufen geworfen werden – die Situation ändert sich von Tag zu Tag. Immer wieder wurden auch Forderungen nach einer kompletten Abriegelung der Grenzen laut. Dies wäre verheerend, sagt Sieber. «Die komplette Sperrung der Grenzen hätte volkswirtschaftlich drastische Folgen und damit auch für uns einschneidende Konsequenzen.» Die Massnahmen des Bundesrats hätten aber gezeigt, dass eine Grenzschiessung für den Personen- und Güterverkehr offensichtlich die letzte Option sei.



Unterschiedliche Auswirkungen

Eine solche Situation ist auch für die Verantwortlichen der Sieber-Gruppe neu und noch nie dagewesen. «Bisherige Erfahrungen waren drastische Einzelereignisse, welche bewältigt werden mussten. Die aktuelle Situation unterscheidet sich aber insofern, als die Lage sehr unklar ist und sich stetig verändert und verschärft», erklärt Sieber. Dies mache die Planung der Massnahmen nicht einfacher. Immerhin erbringe die Branche eine wichtige Funktion zwischen der Produktion und dem Konsum. Entsprechend unterschiedlich seien die Auswirkungen. Einerseits laufe die Lieferkette auf Hochtouren. Andererseits gebe es Wirtschaftszweige, welche schliessen müssten und damit kein Transportaufkommen generieren würden. «Es gibt somit auch in der Logistik-Branche Gewinner und Verlierer», fasst es Sieber zusammen.

Individuelle Massnahmen

Ähnlich sieht es Claudia Kofler, Verantwortliche Marketing & Kommunikation bei Camion Transport. Das Hauptgeschäft machen mit 95 Prozent die nationalen Transporte aus. Davon fallen rund 20 Prozent auf den Vor- oder Nachlauf internationaler Transporte. Einige wenige Fahrten übernehmen die Mitarbeiter ins grenznahe Ausland. «Wir setzen alles daran, unsere Dienstleistungen im gewohnten Rahmen aufrecht zu erhalten. Das klappt bisher





sehr gut», bilanziert Kofler. Einschränkungen würden vor allem Kundenvorgaben betreffen, die im Rahmen des Corona-Virus festgelegt wurden. Diese befolge man selbstverständlich. Jedes Unternehmen führe eine eigene Risikoanalyse durch und beschliesse individuelle Massnahmen. Kofler: «Da gilt es, im partnerschaftlichen Sinn gemeinsame Lösungen zu finden.» Eine Herausforderung nennt sie in den verschärften Grenzkontrollen und der Schliessung mehrerer Grenzübergänge. «Das führt teilweise zu Verzögerungen bei den Zustellungen.»

Laufende Anpassungen

Würden die Grenzen ganz geschlossen werden, dann hätte dies drastische Folgen. «Wir leben heute in einer arbeitsteiligen Wirtschaft. Sollten die Grenzen wirklich für den Warenverkehr abgeriegelt werden, trifft dies letztlich uns alle», fasst es Kofler zusammen. Vieles hänge von den Warenströmen ab. Ein Fakt sei, dass weltweit Unternehmen von den Corona-Folgen betroffen seien. «Die Wirtschaft wird stark ausgebremst und eine rezessive Entwicklung ist zu erwarten. Das führt auch bei uns zu Besorgnis», so Kofler. Vor allem die Gesundheit der Mitarbeitenden liege dem Unternehmen am Herzen. Deshalb wurde im letzten Jahr eine Vollzeitstelle im Betrieblichen Gesundheitsmanagement (BGM) geschaffen. Monika Friedl, Leiterin BGM & Care Management, verfolge laufend die Updates des Bundesamtes für Gesundheit und informiere sich anhand seriöser Medien- und Expertenberichte. «Wir sind bestrebt, die Bedrohungen durch das Corona-Virus weder unter- noch überzubewerten. Das hohe Infektionsrisiko, die Dynamik und die möglichen Auswirkungen auf unseren Betrieb beschäftigen uns als Arbeitsgeber selbstverständlich sehr», sagt Kofler weiter. Das Kernteam zum betrieblichen Kontinuitätsmanagement berät sich täglich, um die Lage zu beurteilen und notwendige neue Massnahmen in die Wege zu leiten. Die Empfehlungen des Bundesamtes für Gesundheit gibt das Unternehmen regelmässig an die Mitarbeitenden weiter. Kofler: «Wo notwendig, passen wir interne Prozesse an. Bei der Übergabe von Warensendungen verzichten wir jetzt beispielsweise auf eine Quittierung mittels Unterschrift auf unserem mobilen Gerät.» So werde der persönliche Kontakt und somit eine Übertragung von Viren reduziert.

Volle Aufmerksamkeit gefragt

In den vergangenen Wochen wurde ein erhöhtes Sendungsvolumen abgewickelt. Mit Erklärung der «ausserordentlichen Lage» des Bundesrates vom 16. März 2020 hat sich inzwischen ein Rückgang des Auftragsvolumens bestätigt. «Aufgrund von Geschäftsschliessungen und Lieferstopps bei unseren Kunden spüren wir einen höheren Bedarf an Lagerkapazitäten. Hier unterstützen wir bestmöglich.» Im Rahmen der Schweinegrippe H1N1 habe

man zwar Erfahrungen gesammelt, auf die man zurückgreifen könne. Die derzeitige Situation sei damit aber in keiner Weise vergleichbar. Der Wissensstand zum neuen Corona-Virus weise Lücken auf, die erst geschlossen werden müssen. Kofler: «Es gibt kein definiertes Standardprozedere. Deshalb sind unsere volle Aufmerksamkeit und Flexibilität gefordert.»

Anzeige

Von Profis für Profis



Profitieren Sie von:

- ✓ Reifen für LKW, Bus, Industrie und Baumaschinen
- ✓ Mobiler Montage-Service für alle Räder
- ✓ Neugummierungswerk in Aarau
- ✓ Komplettes Flotten- und Fuhrpark-Management
- ✓ Zertifiziert nach den ISO-Normen für Qualität, Umwelt und Arbeitssicherheit



ISO 9001/14001/45001

Gratis 0800 808 889
www.pneu-egger.ch

Brennpunkt Kurzarbeit

Viele Betriebe mussten in den letzten Wochen aufgrund der Corona-Krise Kurzarbeit anmelden. Je länger die besondere Situation andauert, umso mehr stellen sich Fragen rund um das Arbeitsverhältnis während der Kurzarbeit. Vorliegend werden drei Themen kurz beleuchtet: Ferien, Weiterbildung und Kündigung.

Text: Marion Enderli Bild: zVg



Marion Enderli ist Rechtsanwältin und Notarin bei der Advokatur 107 in St.Gallen.

Ferien: Die Kurzarbeit berechtigt nicht zur Ferienkürzung, das heisst, dem Arbeitnehmer steht der vertraglich vereinbarte Anspruch vollständig zu. Die Ferien dürfen auch während der Kurzarbeit bezogen werden. Ob in dieser Zeit der volle Lohn oder der durch die Kurzarbeit gekürzte Lohn bezahlt werden muss, ist rechtlich umstritten. Mehrheitlich gehen Juristen davon aus, dass lediglich der gekürzte Lohn bezahlt werden müsse, da somit alle Arbeitnehmer am Ende des Jahres die gleichermassen reduzierte Lohnsumme erhalten.

Tipp: Es ist zu beachten, dass die Arbeitslosenkasse während dem Ferienbezug keine Kurzarbeitsentschädigung ausrichtet, womit der Arbeitgeber den Lohn während den Ferien vollständig selber tragen muss. Vor diesem Hintergrund ist ein Ferienbezug während der Kurzarbeit – insbesondere bei hoher Kurzarbeit – in vielen Fällen kritisch zu hinterfragen.

Weiterbildung: Der Arbeitgeber kann mit Einwilligung der kantonalen Amtsstelle die ausfallende Arbeitszeit ganz oder teilweise zur Weiterbildung verwenden. Dabei bleibt der Anspruch auf Kurzarbeitsentschädigung trotzdem bestehen. Die Durchführung von Weiterbildungen und insbesondere auch von CZV-Kursen ist im Zuge des Corona-Lockdowns aber weitgehend zum Erliegen gekommen.

Tipp: Sobald (Präsenz-)Schulungen wieder durchgeführt werden können und sich ein Betrieb weiterhin in der Kurzarbeit befindet, lohnt es sich unbedingt, möglichst früh die Weiterbildung der Mitarbeiter zu planen und entsprechende Bewilligungsgesuche vorab bei der kantonalen Amtsstelle einzureichen.

Kündigung: Generell haben Arbeitnehmer im gekündigten Arbeitsverhältnis keinen Anspruch auf Kurzarbeitsentschädigung – unabhängig davon, wer das Arbeitsverhältnis gekündigt hat und aus welchem Grund. Bei bestehender Kurzarbeit kann ein Arbeitsverhältnis gekündigt werden, jedoch erlischt der Anspruch auf Kurzarbeitsentschädigung mit Beginn der Kündigungsfrist. Ab diesem Zeitpunkt muss der Arbeitgeber wieder den vollen Lohn bezahlen, wobei selbstverständlich der Arbeitnehmer auch wieder zur vollen Arbeitsleistung angehalten werden kann.

Tipp: Der Mitarbeiter erteilt die Zustimmung zur Kurzarbeit wohl unter der Annahme, dass damit der Arbeitsplatz erhalten werden kann. Erfolgt dann trotzdem eine Kündigung durch den Arbeitgeber, kann er den durch die Kurzarbeit erlittenen Lohnausfall (für den Zeitraum vor der Kündigung) nachträglich beim Arbeitgeber geltend machen.

Ein Beruf im Aufschwung

Nennt Patricia Eisenhut ihren Beruf, muss sie häufig eine Erklärung nachschieben. Denn: Entwässerungstechnologen sind hierzulande eher unbekannt. Die 44-Jährige ist Geschäftsführerin bei der Kanalprofis GmbH und übt ihren Beruf mit grosser Leidenschaft aus. Aber: Für «Zartbesaitete» seien die Tätigkeiten eher weniger geeignet, erzählt sie im Interview.

Interview: Manuela Bruhin Bild: zVg

Patricia Eisenhut, Tierpflegerin, Polizistin oder Ärztin: Junge Menschen haben oftmals ein ganz bestimmtes Berufsziel – Entwässerungstechnologin hört man da eher selten. Weshalb sind Sie auf die Idee gekommen, die Richtung einzuschlagen?

Die Ausbildung gibt es erst seit 2014. Aus diesem Grund hört oder spricht man bisher erst wenig darüber. Die ersten Entwässerungspraktiker haben 2016 abgeschlossen, die allerersten Entwässerungstechnologen 2017. Ich bin aber überzeugt, in ein paar Jahren wird man mehr über diesen Beruf hören und lesen können. Zumal wir jedes Jahr mit Freude feststellen können, dass ausgebildete Lernende diesem Beruf treu bleiben und eine solide Ausbildung erhalten haben, die auch eine gute Basis für ein Studium an einer Fachhochschule oder sonstigen Weiterbildungsstätte bildet.

Wie kam es zu dieser Lancierung?

Die Idee kam anlässlich einer Vorstandssitzung des VSU, ehemaliger Verband der Schweizerischen Saug- und Spülwagen-Unternehmen, heute ASTAG FG ET, zur Sprache. Die ersten konkreten Gespräche wurden 2006 geführt; 2009 wurde der ADVK (Ausbildungsdachverband der Kanalunterhaltbranche) gegründet. Ab diesem Datum wurde die Ausarbeitung der neuen Lehrberufe vorangetrieben. Was hinter der Idee stand, war die Unzufriedenheit der Unternehmer, die im Bereich Kanalunterhalt arbeiten.

Wo lag das Problem?

Sie wurden immer wieder zu Baustellen gerufen, wo zuerst der Sanitärinstallateur am Werk war. Dieser beachtete jedoch nicht, dass er das Problem des Kunden nicht komplett in stand stellen konnte. Anstatt einen Fachmann der Kanalunterhaltbranche hinzuzuziehen, der die Situation von Zu- und Ablauf eines Gebäudes besser kennt, wurde das akute Problem der Verstopfung durch den Sanitär zwar behoben, aber das eigentliche wurde verkannt. So tauchte das Problem nach geringer Zeit wieder auf – und oftmals erst noch

in schlimmerem Ausmass. Hier wollte man ein Zeichen setzen, dass der Sanitär nicht für jede Arbeit die richtige Ansprechperson ist.

Gab es noch weitere Gründe?

Ja. Nämlich die Realität, dass die Schweiz mittlerweile ein Kanalisationsnetz von einer Länge von über 130'000 Kilometer mit 800 angeschlossenen Kläranlagen umfasst. Dieses Netz muss unterhalten werden. Und zwar durch Fachpersonen! Hier sind nicht nur Ingenieure gefragt, die Leitungen zeichnen, bauen und den Standort bestimmen können, sondern Fachleute, die wissen, wie man die Kanäle korrekt untersucht, saniert und kontinuierlich wartet. Die Bevölkerung ist sich nicht bewusst, dass unser Kanalnetz ebenso kontrolliert und unterhalten werden muss, wie es bei unseren «Leitungen» im Körper der Fall ist. Der Mensch hat 100'000 Kilometer «Leitungen» im Körper, würde man alle Adern aneinanderhängen. Sobald also ein «Kanal» verengt oder, noch schlimmer, verstopft ist, kommt der Arzt zum Zuge. Unser nationales Kanalsystem funktioniert genau gleich. Solange man dieses pflegt, können grösserer Katastrophen verhindert werden. Vernachlässigt man die kontinuierliche Wartung, kommt irgendwann die böse Überraschung, die auch noch teuer ausfallen kann.

Sie haben eine KV-Ausbildung bei einer Bank absolviert. Was gab den Auslöser, dass Sie die Richtung gewechselt haben?

Ich habe schnell gemerkt, dass dies eine eher trockene Materie ist. Nach der Lehre war ich auf Reisen und arbeitete anschliessend im Export sowie im Marketing. Das gefiel mir sehr gut. Eines Tages bat mich mein Vater, im elterlichen Betrieb auszuweichen. Irgendwie bin ich dann hingengeblieben, «learning by doing» sozusagen. Mich hat aber von Beginn weg gestört, dass ich auf der Branche nur begrenzte Ausbildungsmöglichkeiten hatte. Bei meinen Anfragen wurde ich immer wieder belächelt, was mich enorm nervte. Als ich schliesslich hörte, dass es eine Ausbildung geben wird, habe ich mich dafür starkgemacht. Ich bin

heute zuständig für die Grund- sowie die Weiterbildung beim ADVK – ich selber bin aktive ÜK-Leiterin sowie Instruktorin.

Wenn Sie zurückblicken: Haben Sie mit dem Wechsel alles richtig gemacht?

Auf jeden Fall. Die Abwechslung gefällt mir dabei besonders gut. Täglich etwas Neues zu erleben, mit anderen Kunden, neuen Situationen – und nicht zuletzt, die Dankbarkeit der Kunden zu spüren, wenn das «Problem» behoben ist: Das ist toll!

Dann sind Sie überzeugt, dass diese Ausbildungsrichtung der richtige Weg für die Zukunft ist?

Absolut. Andere belächelten oder hinterfragten diese anfänglich. Die Vorstellung, einen Lernenden so viel Fachwissen und Fachkompetenz übermitteln zu können, dass er den Arbeitsalltag nach zwei oder drei Jahren selber bewältigen kann, war von Anfang an das Ziel. Seit 2019 befinden sich nun bereits 70 ausgebildete Entwässerungsfachleute auf dem Arbeitsmarkt. Dieses Jahr kommen etwa 36 hinzu. Die letzten Jahre zeigen, dass Vorstellung und Realität übereinstimmen. Unsere Lernenden beenden die Lehre mit einem vollgepackten Rucksack, der auf dem Arbeitsmarkt sehr gefragt ist.

Was gehört alles zu Ihren Tätigkeiten?

Primär sicherlich, die Arbeitssicherheit zu gewährleisten. Vor Arbeitsbeginn ist für den persönlichen Schutz, den Schutz von Teamkollegen und auch denjenigen für die Öffentlichkeit zu sorgen. Nebst dem Kundenkontakt gehört auch der Fahrzeugunterhalt, die Materialkontrolle, die zeitgerechte Umsetzung von Arbeiten sowie das Rapportieren von erledigten Aufträgen dazu. Teamarbeit ist ebenso wichtig, wie für unvorhersehbare auftretende Probleme gewappnet zu sein. Wir müssen Vorschriften, Weisungen und Gesetze kennen und umsetzen. Natürlich auch, was die Hygienevorkehrungen betrifft.

**Entstopfen, Bohren, Spülen und Fräsen... Ihre Arbeit ist nichts für Zartbesaitete. Machen Ihnen Dreck und Schmutz nichts aus?**

Die praktischen Arbeiten sind sicher nichts für zartbesaitete Personen. Man sollte körperlich fit sein und eine gewisse Kondition aufweisen können. Leer schlucken musste ich schon diverse Male. Aber das muss, glaube ich, jeder, der Sanitäreanlagen wartet und repariert. Der Kontakt mit Dreck, Schmutz und Gestank ist in diesem Beruf alltäglich. Das macht mir heute nichts mehr aus. Anfänglich ist es sicher gewöhnungsbedürftig, aber man lernt schnell, diese Faktoren bei einer Arbeit auszublenden.

Was macht Ihnen am Beruf besonders grosse Freude?

Den Kunden mit Rat und Tat helfen zu können. Und das nicht erst, wenn ein Problem auftaucht, sondern bereits im Vorfeld – wenn man dem Kunden erklären kann, wieso es so wichtig ist, regelmässig alle Leitungen, sei es bei einem Haus, einem Gebäude oder auf öffentlichem Raum, zu kontrollieren und zu warten. Wir tragen Sorge zur Umwelt, indem unsere Arbeit zur Nachhaltigkeit führt. Es freut mich auch, mein Fachwissen bei überbetrieblichen Kursen weitervermitteln zu dürfen. Es ist immer wieder spannend, Lösungen zu finden – sei es bei akuten Notfallsituationen, aber auch bei alltäglichen Situationen.

Und was sehen Sie eher als Nachteil?

Schmutz und Dreck sind nicht jedermanns Sache. Die körperliche Anstrengung darf nicht unterschätzt werden. Zudem muss man sich der Infektionsgefahr bewusst sein.

Sie arbeiten in einem eher männerdominierten Umfeld. Wie erleben Sie die tägliche Arbeit?

Als konstruktiv und professionell. Es braucht am Anfang klare Regeln, und dann läuft es. Die Belastbarkeit ist teilweise unterschiedlich.

Würden Sie den Beruf weiterempfehlen?

Ich schreite sehr optimistisch in die berufliche Zukunft. In diesem Berufsfeld wird es immer Arbeit geben, da es unser nationales Kanalnetz schon immer gegeben hat – und immer geben wird. Die Entscheidung für diesen Beruf war für mich absolut das Richtige. Die Ausbildung zum Entwässerungstechnologen oder -praktiker kann ich jedem empfehlen, der sich die Arbeit in diesem Umfeld vorstellen kann und die nötige körperliche Kondition mit sich bringt. Und: Man sollte ein gewisses Mass an schulischen Leistungen vorweisen und mit Verantwortung und selbstständigem Arbeiten umgehen können.

Wie man in der Branche Akzente setzen kann

Die Transportbranche steht unter Druck – Digitalisierung, fehlender Nachwuchs und Umweltdebatten machen den Unternehmen teilweise das Leben schwer. Innovative Lösungen sind also gefragt. Hier will die TIT Imhof Gruppe mit positivem Beispiel vorangehen. Geschäftsführer Thomas Imhof im Interview über die Ansprüche der Kunden, die Veränderungen in der Branche und die Zukunftsaussichten.

Interview: Manuela Bruhin Bilder: zVg



Thomas Imhof, die TIT Imhof Gruppe ist seit über 30 Jahren ein erfolgreiches Familienunternehmen in den Bereichen Bau, Transport und Entsorgung. Wie hat sich die Arbeit seit den Anfangszeiten verändert?

Wir sind ja von Haus aus dynamisch und ziehen Energie aus den Anforderungen unserer Kunden. Hier hat sich das Tempo am meisten entwickelt - schnellere Reaktionszeiten, kurzfristige Abrufbarkeit, last minute Aufträge, auf allen Ebenen Flexibilität bei gleichzeitig sehr hohem Qualitätsanspruch an unsere Mitarbeitenden und Maschinen. Die Ansprüche der Kunden sind Innovationsstreiber.

Wie sieht es bei den Chauffeuren aus?

Das Berufsbild hat sich insgesamt weiterentwickelt und ist anspruchsvoller geworden. Konkretes Fachwissen ist hoch gefragt. Der Umgang mit den Fahrzeugen und der Hilfstechik ist dank Assistenzsystemen körperlich leichter geworden, der Umgang mit soviel digitaler Technik will aber auch gelernt sein.

Wie hat sich das Arbeitsumfeld für Sie als Geschäftsführer entwickelt?

Aktivster Treiber, wenn es um Veränderungen und Innovationen im Unternehmen geht, sind wir selbst: Mit der Firmengründung 1986 wollte ich die Transportoptionen in unserer Heimatregion verbessern und das wirtschaftliche Potential heben – ohne den eisernen Willen zur Effizienzsteigerung wäre das ein Traum geblieben. Schon in den Anfangsjahren mit einem, zwei, dann vier Wagen war der Einsatz von sämtlichen möglichen Hilfsmitteln Überlebensstrategie. Seitdem bleiben wir einfach nicht stehen! Die Bagger unsererer Bausparte wurden kaum nach der Einführung der Technologie mit 3D-Soft- und Hardware ausgerüstet, da hatten teils die Auftraggeber noch nichts davon gehört. Wenige Jahre später wurde das – auch aufgrund unserer erfolgreichen Arbeit – am Standort zur Standardanforderung bei Offerten. Biodiesel war bei der Einführung vielen suspekt, uns haben von Anfang an die positiven Seiten überzeugt.

Seit gut drei Jahren widmen Sie sich vermehrt dem Thema E-Mobilität.

Richtig. Und seit Sommer 2019 sind nun die ersten Umbauten im täglichen, regionalen Einsatz. Auch hier kommt unsere Devise «Nicht zurücklehnen und abwarten!» zum Tragen. Bevor die grossen Anbieter mit ihren Serienfahrzeugen kommen, unterstützen wir clevere Köpfe, setzen ein, was schon umsetzbar ist und machen eigene Erfahrungen sowie prägen die Entwicklungen mit. Das motiviert schlussendlich alle an der Unternehmung «TIT Imhof Gruppe» beteiligten Menschen. Pioniergeist allein reicht nicht, man muss ständig die Nase im Wind haben, aktiv regen Austausch pflegen und mögliches Potential identifizieren, aber auch ganz praktisch angehen.

Die Transport-Branche ist stark unter Druck geraten, ihr wird oftmals fehlendes Umwelt-

bewusstsein vorgeworfen. Wie gehen Sie damit um?

Sehr entspannt – Der Vorwurf stimmt seit Jahren nicht mehr. Ich kann genügend Verbesserungen aufzählen, um das zu beweisen. Selbstkritisch müssen wir als Teil der Transportbranche aber auch sagen, dass die Einführung der LSVA und deren Kopplung an Schadstoffbegrenzungen als Schraube sehr gut funktioniert hat. Kritiker können sich gerne selbst bequem im Internet schlau machen, wie die von der Branche einzuhaltenden Bestimmungen sind. So stossen Motoren der Euro 6 Klasse kaum noch messbare Mengen an Feinstaub und Stickoxiden aus. Langsam ist aus unserer Sicht die Technik bei der Emissionsreduktion von Verbrennungsmotoren ausgeschöpft, auch das eine Motivation für die Auseinandersetzung mit Elektro-Motoren und den Entscheid hier zu investieren.

Trends wie autonom fahrende LKW, Elektroantriebe und Digitalisierung sorgen für einen massiven Wandel. Ihr Unternehmen sorgt sich um die Nachhaltigkeit, unternimmt einiges in Sachen vollelektronische Geräte und Fahrzeuge. Was genau?

Wir haben im letzten Jahr eine Digitalisierungsstrategie erarbeitet. Bei der Digitalisierung geht es einerseits um das Lückenschliessen zwischen den bereits vorhandenen internen Systemen, aber auch zu unseren Kunden. Andererseits wollen wir auch neue Geschäftsmodelle entwickeln, eine modular aufgebaute TIT-App ist bereits in Arbeit. Wir investieren weiter in vollelektrische Transport-Fahrzeuge, als nächstes steht unter anderem ein Grüngut-Sammler an. Hier haben wir klare Vorstellungen von der Bauart und Ausstattung, damit das Sammel-Team seinen Job optimal erledigen kann, das wird nichts von der Stange werden. Nicht einfach, aber leichter sieht die Beschaffungslage für die Umschlagsgeräte für unser neues Entsorgungszentrum in Kreuzlin-

gen aus, das im Sommer 2020 in Betrieb genommen werden kann. Hier kommen ausschliesslich elektrisch betriebene Geräte zum Einsatz.

Was denken Sie: Wo müssen die Hebel in der Transportbranche in Sachen Nachhaltigkeit angesetzt werden, um die Probleme zu beheben?

Die künstliche Kapazitätseinschränkung durch das Nachfahrverbot erschafft in der öffentliche Wahrnehmung Verärgerung, die gar nicht sein müsste. Realität ist, dass die Zahl der LKW gesunken, dafür die Zahl der Lieferwagen, die nicht vom Nachfahrverbot betroffen sind, stark gestiegen ist. Aber die sieht der Pendler eben weniger. Jedem mit gesundem Menschenverstand muss die Absurdität doch auffallen. Verkehrsführung und -dichte sind grosse Probleme, lange Stauzeiten, dadurch immer schlechter kalkulierbare Fahrzeiten stressen Fahrer, Disponenten und Auftraggeber, auch die Menschen und ihre Gesundheit gehören in das Thema Nachhaltigkeit! Ich bin überzeugt, dass die Aufhebung dieses Verbots viele in der Transportbranche motivieren würde, wieder auf mehr Achsen pro Fahrzeug zu setzen.

Und im Bereich der vollelektrischen Fahrzeuge?

Das Interesse in der Branche daran ist gross, das Angebot der Hersteller kommt aber erst langsam in die Gänge, auch ist die Lade-Infrastruktur noch nicht überzeugend. Das Netz an Stromladestationen ist noch löchrig, die Fahrzeuge müssen also zum Laden wieder «nach Hause», aber das wird sich mittelfristig verbessern. Ein Netz von Wasserstofftankstellen liegt noch in der Ferne. Ich

beobachte aber auch ein teilweise branchen-gemachtes Imageproblem. Es gibt noch zu wenige Transportunternehmen, die aktiv vermitteln, wie die Situation wirklich aussieht. Die Verbandsarbeit alleine reicht nicht, wir müssen als einzelne Unternehmen, die den Menschen bekannt sind, zeigen, dass wir nicht die Dreckschleudern des Landes sind. Aber ich bin positiv eingestellt, weil ich an vielen Stellen echten Willen zum Handeln bemerke.





DER GOLDENE RÜCKSPIEGEL

Ein Lob auf unsere Chauffeure

Man kann es nicht genug erwähnen: Was die Transportbranche in den vergangenen Wochen geleistet hat – namentlich natürlich die Mitarbeiter in der Logistik sowie hinter dem Steuer – ist aussergewöhnlich. Noch nie war ein funktionierendes Transportwesen dermassen wichtig wie in dieser Zeit. Für den reibungslosen und ausserordentlichen Einsatz aller Beteiligten gebührt ein entsprechender Dank. Dieser kam für einmal sogar von einer eher unerwarteten Seite. Sogar Bundesrätin Simonetta Sommaruga – nicht bekannt als Fürsprecherin der Transportbranche – lobte in einem offenen Brief an die Bevölkerung explizit die Lastwagenfahrer und Bus-Chauffeure. Man könnte als einzigen Kritikpunkt einwerfen, dass hierfür erst eine Krise in diesem Ausmass notwendig war.

Agenda

27. bis 30. August 2020:
OBA – Ostschweizer Bildungsausstellung 2020
OLMA-Messen, St. Gallen

17. bis 19. September 2020:
Berufsmesse Thurgau 2020
Weinfelden

21. September 2020, 16:20 Uhr:
Sektionshöck 2020
Besichtigung MOWAG GmbH, Tägerwilen

DER ROSTIGE AUSPUFF



FAIRLOG
Powered by SEV, syndicom and Unia

Falsche Kritik zur falschen Zeit

Neben Lob für die Transportbranche gibt es von einer gewissen Seite auch die gewohnte Schelte. Die Allianz der Gewerkschaften SEV, syndicom und Unia für Logistik und Strassengütertransport (Fairlog) wird auch in Krisenzeiten nicht müde, Kritik auszuteilen. Den Fairlog-Gewerkschaften stösst es sauer auf, dass in ausserordentlichen Zeiten auch ausserordentliche Massnahmen notwendig sind, etwa gelockerte Arbeitsvorschriften im Transportwesen. Eine Ausweitung der Arbeitszeiten etwa empfinden sie als skandalös. Auch in der Transportbranche steht der Schutz der Mitarbeiter natürlich an erster Stelle. Weiter erachtet sie aber auch die Sicherstellung der Grundversorgung der Bevölkerung als hohe Priorität. Dass der Branche für ihren unermüdlichen Einsatz und ihre Bereitschaft, einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung zu leisten, nun von den Gewerkschaften noch Knüppel zwischen die Beine geworfen werden, lässt jeden Anstand, jede Logik und jedes Augenmass vermissen.

Neumitglieder der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

Eintritt vom 1. Oktober 2019 bis 31. März 2020:
Eisbär-Logistik, Schlatt TG; GS Cargo, Inh. Gajur Sulejmani, Rossrüti; Verband KVA Thurgau, Weinfelden; Otto Dintheer Transporte AG, Marbach.

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



In der Logistik
zu Hause.



HUGELSHOFER  **LOGISTIK AG**

HUGELSHOFER LOGISTIK AG
Juchstrasse 45 | 8500 Frauenfeld | Schweiz
T +41 52 728 05 11 | info@hugelshofer.ch
hugelshofer.ch/logistik.html

grenzenlos

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

OSTSCHWEIZ DRUCK

Hofstetstrasse 14 • 9300 Wittenbach • ostschweizdruck.ch



**Schwer
beeindruckt.**



Ihr regionaler Partner für Energie und Schmierstoffe

Brenn- und Treibstoffe

Die LAVEBA Genossenschaft mit der Marke AGROLA, ist Ihr Partner für Brenn- und Treibstofflieferungen. Dank eigenen Tanklagern und Direktimporten können wir einen prompten und zuverlässigen Lieferservice garantieren.

AdBlue

Die Dieselmotoren benötigen zur Reduktion der Abgasschadstoffe das Produkt AdBlue. LAVEBA ist eine der führenden Anbieter und kann Sie beim Einsatz kompetent beraten.

Fuchs Schmierstoffe

Die LAVEBA ist autorisierter FUCHS Schmierstoff Partnerhändler für die Ostschweiz. Unser Komplettangebot mit original Herstellerfreigaben und Sortenrationalisierung vereinfacht Ihre tägliche Arbeit und bietet Ihnen einen klaren Mehrwert.



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

LAVEBA Genossenschaft
Vadianstrasse 29, 9001 St. Gallen
Tel. 058 400 66 11, info@agrolasg.ch



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