

TRANSPORT

flash

Publikation der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein

CHF 5

Nr. 1 / April 2023



E-LKW:

Raus aus der Nische!

Seite 5

Carbranche:

Flexibel und vorausschauend agieren

Seite 6/7

Nachwuchsförderung:

Strategisches Ziel der ASTAG

Seite 10/11

LEADER

365 Tage
für Sie im
Einsatz - seit
1969

altherr
trucks & vans

**EINE
KLASSE
FÜR SICH.**



*Der Mercedes-Benz eActros -
jetzt bei Altherr Probe fahren.*

altherr - Ihr Partner für Nutz- und Kommunalfahrzeuge in Nesslau und Schaan.

altherr
trucks & vans

Altherr Nutzfahrzeuge AG
Untersteig | CH-9650 Nesslau | T. +41 71 994 12 52

Altherr Nutzfahrzeuge AG
Im Rösle 7 | FL-9494 Schaan | T. +423 237 50 50



FUSO



OMNIPLUS

hoschung

MASCHINENFABRIK
DUCKER

www.altherr.ch



Liebe Leserinnen und Leser

Am 25. März traf sich unsere Sektion zur 44. Generalversammlung. Es hat mich sehr gefreut, dass zahlreiche Gäste aus Politik, Sponsoren und Mitglieder den Weg nach Herisau gefunden haben.

Der Ausserrhoder Landammann Dölf Biasotto und der Herisauer Gemeindepräsident Max Eugster unterstrichen dabei die Bedeutung des Strassentransports und die damit verbundene Infrastruktur für ihren Kanton. Und Reto Jaussi, Direktor der ASTAG, zeigte die Herausforderungen und Erfolge der ASTAG auf politischer Ebene in den letzten Monaten auf. Bei der technischen Weiterentwicklung der ASTAG, LSVa III genannt, wurde mit Erfolg verhindert, dass die Bemessung der Anhänger Gesamtgewichts auf eine Achszahlbemessung umgestellt wird.

Auch bei der Weiterentwicklung der LSVa, bei der es um die Anpassung der Schwerverkehrsabgabe an den technologischen Wandel geht, arbeitet die ASTAG mit dem Bundesamt zusammen, um die zentralen Forderungen der Mitglieder einbringen zu können.

Diese politischen Erfolge sind mit starkem Engagement und unermüdlichem Einsatz verbunden, teilweise auch hinter verschlossenen Türen. Teilerfolge können nicht immer für Marketingzwecke gebraucht werden, wodurch der Eindruck entstehen kann, dass nichts unternommen wird.

Um als kompetenter Verband gegenüber den Behörden auftreten zu können, braucht es Fachkompetenz und sachliche Mitarbeit. Dies führt zu mehr Erfolg, als unzufrieden auf den Tisch zu klopfen. Um diese Arbeit leisten zu können, sind wir auf Sie als Mitglied angewiesen. Gemeinsam sind wir stark, gemeinsam können wir unsere Anliegen vertreten und unsere Forderungen platzieren – und gemeinsam können wir die Herausforderungen meistern. Vielen Dank für Ihre Mitgliedschaft in der ASTAG

Herzlichst,
René Steiner
ASTAG Sektion Ostschweiz und
Fürstentum Liechtenstein

Nur gemeinsam sind wir stark

Welchen Stellenwert hat die Metropolitan-Region Ostschweiz und wo drückt derzeit der Schuh? Diese und weitere Fragen zum Thema «Hotspot Ostschweiz» wurden Ende März am Podiumsgespräch der ASTAG-Generalversammlung diskutiert.



Es war eine reine Männerrunde, die an der ASTAG-GV über die wirtschaftliche Lage der Ostschweiz diskutierte – allerdings unfreiwillig: Bundesrätin Karin Keller-Sutter musste ihre Teilnahme aufgrund der CS-Probleme kurzfristig absagen. An ihrer Stelle diskutierte der St.Galler Regierungsrat Marc Mächler mit seinem Ausserrhoder Kollegen Yves Noël Balmer sowie Roland Ledergerber, Präsident Innovationspark Ostschweiz und ASTAG-Vizepräsident Christian Sieber über das Thema «Hotspot Ostschweiz».

Aus aktuellem Anlass begann die Diskussionsrunde mit der CS. Welche Auswirkungen das Debakel für die Ostschweiz habe, sei derzeit schwierig abzuschätzen, sagte der St.Galler Finanzminister und ehemalige UBS-Banker Marc Mächler, bevor man zum eigentlichen Thema des Podiums kam.

In diesem war man sich einig, dass die Ostschweiz grundsätzlich gute Rahmenbedingungen biete und eine Region sei, die viele Arbeitsplätze

schaffe und grosses Potenzial habe. Für Roland Ledergerber gehört die Metropolitan-Region Ostschweiz zu den innovativsten Regionen in Europa – nicht zuletzt auch wegen des Innovationsparks Ostschweiz. Für eine florierende Wirtschaft brauche es neben Fachkräften aber auch eine gute Verkehrsinfrastruktur. Yves Noël Balmer wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass in Appenzell Ausserrhoden der gesamte Güterverkehr auf der Strasse stattfindet.

Um Verständnis für unsere Bedürfnisse zu schaffen, müsse man aber gemeinsam am selben Strick ziehen und sich in Bern immer wieder bemerkbar machen, sagte ASTAG-Vizepräsident Christian Sieber. Was ein gutes Zusammenspiel der Kantone und Druck auf Bern bewirken könne, zeige unter anderem das Projekt BTS, so Marc Mächler.

«Wir brauchen Konkordanz, sonst können wir nichts bewegen», fasste Roland Ledergerber das Thema zum Schluss treffend zusammen.

Transportflash



Magazin LEADER, MetroComm AG, Bahnhofstrasse 8, Postfach 1235, 9001 St.Gallen, Tel. 071 272 80 50, Fax 071 272 80 51, leader@metrocomm.ch, www.leaderdigital.ch | Verleger: Natal Schnetzer | Chefredaktor: Dr. Stephan Ziegler | Redaktion: Patrick Stämpfli | Autoren in dieser Ausgabe: Marion Enderli | Fotografie: Thomas Hary, 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: Irene Köppel, ikoeppel@metrocomm.ch | Marketingservice Aboverwaltung: Fabienne Schnetzer, info@metrocomm.ch | Abopreis: Fr. 60.– für 18 Ausgaben | Erscheinung: April und Oktober | Satz: Metrocomm AG | 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

HALTER ENERGIE



Kraftvoll Regional

- Halter Ihr Brenn- Treibstoff Lieferant in der Ostschweiz
- Ihre Energie ist Vertrauenssache

Heizöl-Telefon

071 913 33 33

www.halter-energie.ch



NUFA AG

**Ihr Volvo Trucks Vertragspartner in der Ostschweiz
und Liechtenstein**

Gewerbeweg 15 | 9490 Vaduz | Tel. +423 239 19 90 | www.nufa.li

Nufa
Cars & Trucks

E-LKW – Raus aus der Nische!

Waren sie früher eher etwas für Enthusiasten und Umweltschützer, sind E-LKW heute daran, den Markt zu erobern.

Text: Patrick Stämpfli Bilder: zVg

«Die Entwicklung schreitet mit enormer Geschwindigkeit voran und manchmal sind wir selbst noch überrascht, wie schnell der Markt wächst», sagt Markus Erdmann, Produktmanager beim Winterthurer E-LKW-Hersteller Designwerk Technologies. «Wir verschieben die Grenzen des technisch Machbaren immer weiter und machen das ehemals Unmögliche möglich, wie beispielsweise elektrische Kanalrohreinigungsfahrzeuge oder der echte Fernverkehr mit bis zu 1000kWh.»

Was in Sachen Fernverkehr bereits möglich ist, hat im Januar die Thoman Nutzfahrzeuge AG gezeigt, als sie mit zwei E-Nutzfahrzeugen der Marke Renault Trucks von Scherikon ans Nordkap gefahren ist. Auf den rund 7200km waren 82 Teilladungen notwendig, die Batterie wurde dabei nur sehr selten komplett leergefahren. «Getankt haben wir nur Strom von Ladesäulen aus erneuerbarer Energieproduktion. Ein vergleichbares Dieselfahrzeug hätte für diese Strecke rund 5500kg CO₂-Ausstoss verursacht», erklärt Fahrer Erich Hofmann. Noch interessanter ist der durchschnittliche Energieverbrauch: Dieser lag gemäss Hofmann bei 1,03kWh/km.



«Ein heutiger Elektro-LKW arbeitet mit rund 85 Prozent Wirkungsgrad.»

Erich Hofmann



«Die Entwicklung schreitet mit enormer Geschwindigkeit voran.»

Markus Erdmann

Weniger Kosten, viel Potenzial

«Bei E-LKW entstehen im Vergleich zu Dieselfahrzeugen und anderen alternativen Energien wie eFuels oder Fuel Cells niedrigere Gesamtbetriebskosten», sagt Markus Erdmann. Und: «Viele Fahrerinnen und Fahrer schätzen den höheren Fahrkomfort sowie die Arbeitssicherheit als positiv ein.» Und Erich Hofmann ergänzt: «Der Elektroantrieb hat einen sehr hohen Wirkungsgrad, der Verlust der getankten Energie ist im Betrieb sehr klein. Ein heutiger Elektro-LKW arbeitet mit rund 85 Prozent Wirkungsgrad. Diesel, Wasserstoff, CNG und LNG erreichen nicht mal die Hälfte. Kurzum: Wenn die Weltbevölkerung weiter zunimmt und wir Energie sparen wollen, hat der Elektro-LKW ein sehr grosses Potential.»

Expansionsstrategie jetzt planen

«Der Use Case der Unternehmen muss zu den technischen Eigenschaften des Fahrzeuges passen», sagt Markus Erdmann auf die Frage, für wen sich E-LKW eignen. «Beachtung schenken sollte man auch der Ladetechnik und der Ladestrategie, die mit wenig Investment umgesetzt werden kann, z.B. mit Overnight Charging.» Zudem rät Erdmann interessierten Unternehmen, frühzeitig eine Expansionsstrategie zu planen und im Gesamtkontext betrachten. «Eine Investition in Solar inkl. Batteriespeicher kann die Last auf den Netzanschluss reduzieren und somit gesamtheitlich je nach Situation die günstigere und insbesondere grünere Lösung sein. Es macht einen grossen Unterschied, ob zwei oder 20 LKWs elektrisch betrieben werden sollen. Insbesondere Letzteres benötigt eine detaillierte Planung und genug zeitlichen Vorlauf.»

Anzeige



IHR FAHRZEUGBAUER

FÜR AN- UND AUFBAUTEN



Neu auch für

Müller Mittelal

hängt Qualität an

Wil 071 929 89 20 • Root 041 450 23 33 • Echandens 021 703 03 00

mobas@mobas.ch • www.mobas.ch

«Wir müssen flexibel und vorausschauend agieren»

Die Corona-Pandemie hat auch die Schweizer Carbranche arg gebeutelt: Kunden und Einnahmen blieben aus und Mitarbeitende kündigten. Und nun sorgen hohe Energie- und Treibstoffpreise für neue Probleme. Wie geht die Branche damit um? Wir haben bei Erich Goldenberger, Präsident der ASTAG-Fachgruppe Car Sektion Ostschweiz, nachgefragt.

Interview: Patrick Stämpfli Bild: zVg

Erich Goldenberger, wie waren die Corona-Jahre für die hiesigen Carunternehmen?

Selbst heute im Rückblick ist die ganze Situation noch unreal. Wenn plötzlich alle Fahrzeuge ohne Nummernschilder in der Halle stehen und es keine Perspektive mehr gibt, macht das betroffen und in einem gewissen Ausmass ohnmächtig. Wir waren es nicht gewohnt, dass es für ein Problem keine Lösung, keine Alternativen, keine gute Idee oder Nische gibt. Ich sehe rückblickend aber durchaus auch positive Nebeneffekte: Die Krise machte uns bewusst, dass wir schneller die Kontrolle verlieren können als wir denken, und dass Lebensqualität mehr ist als Karriere, Erfolg und Geld.

Seit 2022 reisen die Menschen aber wieder häufiger. Zeigt sich das nun auch bei der Nachfrage nach Carreisen?

Es wurde lange und oft über den ersehnten Neustart gesprochen. Erfolgt ist er definitiv nach dem Sommer 2022. Von Mitte August bis ca. Mitte Oktober stellte sich bei Vereinen, Firmen und Gruppen im Allgemeinen eine sehr grosse Nachfrage und ein Nachholbedarf ein. Dies führte uns schlagartig das Problem des Fahrermangels vor Augen. Für 2023 erwarten wir wieder ein gutes Jahr, über alle Bereiche, aber noch nicht ganz auf dem Niveau von 2019.

Was macht die Branche, um genügend Fachkräfte zu finden?

Das ist ein Thema, welches alle Sparten der Transportbranche betrifft, die ASTAG hat dieses deshalb zum Fokusthema erklärt. Allerdings unterscheiden sich die Möglichkeiten und Ansätze.

Inwiefern?

Es gibt keinen Berufslehrgang zum Car-Chauffeur und das Mindestalter für Kat. D liegt bei 21 Jahren. Somit kommen Schulabgänger für den Beruf des Carchauffeurs nicht in Frage. Ein grosses Potential für den Car-Chauffeur sehe ich bei

Quereinsteigern. Diese haben oft eine erfolgreiche Karriere in einem anderen Beruf hinter sich, sind schon etwas «reifer» und haben familiär wieder etwas mehr Spielraum in Bezug auf unregelmässige Arbeitszeiten und Abwesenheiten.

Welche Auswirkungen hat der Ukraine-Krieg auf Ihr Geschäft? Die Zeiten sind unsicher und die Lebenshaltungskosten steigen. Geben die Leute immer noch gleichviel Geld für Carreisen aus oder sind sie vorsichtiger?

Für Herr und Frau Schweizer gilt Reisen und Ferien nicht mehr als Luxus, sondern ist ein Bedürfnis im Rahmen unserer hohen Lebensqualität. Zudem sind Carreisen kostengünstig und überzeugen durch ein gutes Preis-Leistungsverhältnis. Ich rechne deshalb bei den meisten Destinationen nicht mit spürbaren Auswirkungen. Reisen nach Osteuropa wären aber schwierig zu verkaufen.

«Die ASTAG hat den Fachkräftemangel zum Fokusthema erklärt.»

Teurer wird das Leben auch für Unternehmen. Wie sehr belasten Sie die hohen Treibstoff- und Energiepreise?

Die hohen Dieselpreise müssen wir an die Kunden weiterverrechnen, was bei der grossen Mehrheit verstanden und akzeptiert wird. Jeder Autofahrer weiss um die höheren Treibstoffkosten aus eigener Erfahrung und deshalb erhalten wir nur sehr wenig kritische Rückmeldungen. Auf den Fahrgast berechnet handelt es sich bei einer durchschnittlichen Reise um geringe Beträge im einstelligen Bereich.

Der Umgang von Kunden mit Dienstleistern hat sich in den vergangenen Jahren verändert. Die Gastronomie bspw. beklagt immer häufiger, dass Reservationen nicht eingehalten oder kurzfristig abgesagt werden. Kämpft auch die Carbranche mit diesem Problem?

Tatsächlich stellen wir bei unseren Leistungsträgern Personal- und Qualitätsprobleme fest. Gerade bei Anfragen mit grösseren Gruppen erhalten wir aus diesen Gründen immer wieder Absagen. Hier gilt es nach Alternativen zu suchen, was nicht immer einfach ist und einen Mehraufwand bedeutet.

Wie blickt die Branche in die Zukunft? Herrscht Optimismus?

Nach den schwierigen Pandemie-Jahren fühlt sich die aktuelle Situation wieder gut an. Wir dürfen uns aber nicht täuschen lassen, denn mit Themen wie alternative Antriebe, erhöhtes Bewusstsein für Umweltfragen und Nachhaltigkeit, Digitalisierung, Fachkräftemangel, internationaler Wettbewerb und unvorhersehbare externe Einflüsse werden wir gefordert sein, flexibel und vorausschauend zu agieren. Dem gegenüber sehe ich aber die grossen Stärken des kollektiven Personentransports: flexibel von Punkt zu Punkt, ökologisch, nahe beim Kunden, Gruppenerlebnis, attraktives Preis-Leistungsverhältnis, sicher, usw. Dies stimmt mich positiv und ich bin überzeugt, dass sich die Carbranche weiterhin erfolgreich im Markt behaupten wird.

«Die Branche wird sich weiterhin erfolgreich im Markt behaupten.»



«Die hohen Dieselpreise müssen wir an die Kunden weiterverrechnen.»

Von der Fuhrhalterei zum internationalen Transport- und Logistikunternehmen

Wenn Johann Nepomuk Scherrer 1898 bei der Gründung seiner Fuhrhalterei im Toggenburger Dorf Bazenheid gewusst hätte, was 125 Jahre oder fünf Generationen später aus seiner Geschäftsidee geworden ist, wäre er begeistert gewesen. Was mit einem einfachen Pferdefuhrwerk begann und 1925 mit dem ersten Saurer-Lastwagen motorisiert wurde, hat sich zu einem in der Ostschweiz führenden Logistik- und Transportunternehmen mit über 400 Mitarbeitenden entwickelt.

**«Es gelang nicht alles,
was man wagte.
Aber alles, was gelungen ist,
musste einmal gewagt werden.»**

Mit diesem Leitspruch blickt Seniorchef Kurt Holenstein auf den Gründergeist und den unternehmerischen Mut der ersten und zweiten Generation der Unternehmerfamilien Scherrer/Holenstein



Die vierte Generation: Peter, Kurt, Yvonne, Reto und Roman Holenstein



zurück. Er selber hat das Unternehmen 1969 nach dem Tod seines Onkels übernommen und mit der Gründung eines Zweigbetriebes in Konstanz für den Ausbau des internationalen Transportleistungen (1990) und mit der Integration der Wiler Transport AG im Jahr 1994 entscheidend weiterentwickelt. Im gleichen Jahr begann auch der Einstieg der aktuell federführenden 4. Generation mit den fünf Geschwistern Roman, Kurt, Reto, Peter und Yvonne Holenstein. Diese Generation hat massgeblich den Ausbau der Logistikdienstleistungen mit dem Aufbau eines Logistikcenters in Schwarzenbach seit 1997 sowie die Digitalisierung der Logistik- und Transportprozesse vorangetrieben.

Die fünfte Generation steht bereit

Heute gestalten bereits einige Enkelkinder von Kurt Holenstein das Unternehmen in verschiedenen Funktionen mit. Damit die fünfte Generation zukünftig ein erfolgreiches Familienunternehmen in einer möglichst intakten Umwelt übernehmen kann, engagiert sich die Holenstein AG bereits heute für eine nachhaltige Entwicklung.

Neben den laufenden Investitionen in eine moderne Fahrzeugflotte steht dabei eine der grössten Photovoltaikanlagen der Schweiz im Fokus. Die Anlage auf den Dächern des Logistikcenters Schwarzenbach SG leistet 3500 Kilowatt-Peak Energie und deckt den Energiebedarf von mehr als 1000 Haushalten.



Fotos: Kurt Zuberbühler / Text: Pascal Kopp

Dienstleistungen der Holenstein AG

Modernste Technologien für Lagerlogistik und Transportabwicklung, automatisierte Hochregallager für die unterschiedlichsten Güter, 400 Mitarbeitende und rund 130 Fahrzeuge für Sie im Einsatz:

Nationale Stückguttransporte: Innert 24 Stunden verteilen wir Ihre Güter flächendeckend in der ganzen Schweiz.

Internationale Transporte: Als Mitglied verschiedener Netzwerke und Kooperationen realisieren wir europaweit kurze Lieferzeiten. Deutschland, BENELUX und Vorarlberg sowie die Häfen Bremen und Hamburg bedienen wir für Sie täglich. Im Bereich **Lagerlogistik** bieten wir an unseren Standorten in Wil, Schwarzenbach, Schaffhausen, Bürglen und Konstanz auf rund 100'000 m² Lagerfläche Platz für über 125'000 Paletten. Zusätzlich bieten wir Ihnen den gesamten Logistikprozess an: von der Eingangskontrolle und Lagerung über die Kommissionierung, Konfektionierung, Etikettierung und Verpackung bis hin zum Transport zu den Endkunden.

Verzollung: Für Ihre Exportund Importgüter übernehmen unsere rund 15 Zolldeklaranten die gesamte Zolladministration.
www.holenstein-transport.ch

Die Meilensteine auf einen Blick



1898 gründet Johann Nepomuk Scherrer seine Fuhrhaltereie in Bazenheid.



1925 kauft er den ersten Saurer-Lastwagen. Dieser war mit – aus heutiger Sicht bescheidenen – rund 55 PS motorisiert.



1943 Die Söhne Anton und Johann übernehmen die Landwirtschaft sowie den Transportbetrieb und führen das Geschäft weiter.



1969 Nach dem Tod von Anton Scherrer übernimmt sein Neffe Kurt Holenstein das Transportunternehmen.



1990 gründet Kurt Holenstein in Konstanz einen Zweigbetrieb für den Ausbau der internationalen Transporte.
2013 Neubau der Logistikhalle



1994 Am 1. Januar werden die Lastwagen und die Disposition nach Wil/Stelz verlegt. Die Wiler Transport AG wird in die Holenstein AG integriert. Laufender Einstieg der 4. Generation.



1997 Kauf der ersten Lagerhalle in Schwarzenbach und Ausbau der Logistikdienstleistungen.
Bis **2023** laufende Erweiterung durch den Bau neuer Hallen und Büroräume

Nachwuchsförderung bei der ASTAG

Viele Unternehmen in der Schweiz haben grosse Mühe, genügend Lernende zu finden. Auch die Transportbranche ist davon nicht ausgenommen. Bei der ASTAG ist die Nachwuchsförderung deshalb eines der strategischen Hauptziele für die nächsten Jahre.

Text: Patrick Stämpfli Bilder: zVg

Seit 2019 gehen in der Schweiz mehr Menschen in Rente, als dass Junge nachrücken. Dazu kommt, dass ein Drittel der Berufsfahrerinnen und -fahrer in den nächsten 10 Jahren pensioniert wird. Eine Verschärfung des Fachkräftemangels ist somit vorprogrammiert. «Neuste Berichte weisen darauf hin, dass es in ganz Europa zunehmend an Chauffeuren fehlt. Auch die Schweiz bleibt von dieser Entwicklung nicht verschont. Die Nachfrage nach Fachkräften wird also weiter steigen», ist sich ASTAG-Vizedirektor Gallus Bürgisser sicher.

Raus aus der Komfortzone

Mit ein Grund für den Mangel seien die veränderten Ansprüche der Jugendlichen an ihre Arbeitgeber, meint ASTAG OFL-Berufsbildungsobmann und Leiter Lehrlingswesen Markus Manser: «Der Reiz der grossen Freiheit, welche der Beruf mit sich bringt, ist im Zeitalter der Digitalisierung nicht mehr so begehrenswert. Um diesen Beruf auszuüben, muss man sich aus

seiner Komfortzone lösen. Dazu gehören: früher Arbeitsbeginn, unregelmässige Arbeitszeiten, selbständiges Arbeiten und eine hohe Verantwortung.» 312 Jugendliche schweizweit waren 2022 aber gerne bereit, sich aus ihrer Komfortzone zu lösen und haben die dreijährige Lehre als Strassentransportfachmann/-frau EFZ in Angriff genommen. «Das ist Rekord!», freut sich Gallus Bürgisser.

Unterschiedliche Förderprogramme

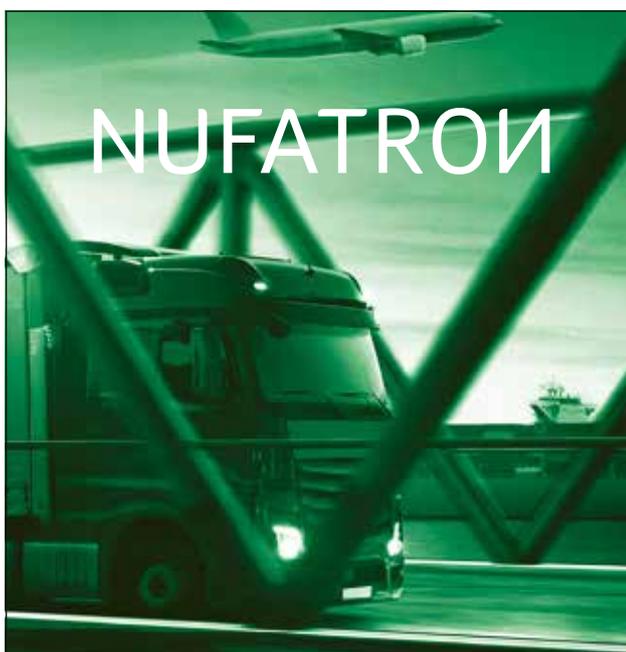
Die Transportbranche investiert bereits seit Mitte der 1960er-Jahre in den Nachwuchs. Damals wurde unter anderem die «Lastwagenführerlehre» ins Leben gerufen. «Bis heute haben sich die Grundbildungen bewährt», sagt Bürgisser. Zudem hat die ASTAG das Angebot stetig ausgebaut und fördert das digitale Lernen. «Im Kurswesen setzten wir etwa mit unseren CZV-E-Learning-Kursen auf eine effiziente Wissensvermittlung, nicht nur analog, sondern eben auch digital!», so Bürgisser. «Die ASTAG-Zentrale un-



«Motivation und Interesse, Neues zu lernen, ist bereits die halbe Miete.»

Markus Manser

Anzeige



tranSvias

Digitale Logistik
Telematik & Auftragsmanagement

mobil
und
effizient



www.nufatron.ch

eps | software
engineering

terstützt zudem die Sektionen in allen Belangen der Aus- und Weiterbildung», ergänzt Markus Manser. «Sie stellt Material und Dienstleistungen für die Organisation der Berufsmessen zur Verfügung und organisiert Kurse und Weiterbildungen. Ebenfalls pflegen wir unsere Homepage «Profis on Tour» und präsentieren uns an Veranstaltungen wie beispielsweise den Swiss-Skills im besten Licht.»

Spezielle Angebote für Quereinsteiger

Ohne Quereinsteiger wäre der Fachkräftemangel in der Transportbranche vermutlich noch grösser. Um Quereinsteigern den Berufswechsel zu vereinfachen, ging die ASTAG diverse Kooperationen ein. Insbesondere wegen der hohen Kosten, die dabei anfallen. «Diese sind die Folge der CZV-Zulassung, ohne die keine gewerbmässigen Transporte ausgeführt werden dürfen», sagt Markus Manser. «Weil die Kosten viele Private abschrecken, wird häufig vereinbart, dass diese vom künftigen Arbeitgeber vorfinanziert werden. Wo dies nicht möglich ist, konnte zum Beispiel mit der «DEAR Foundation-Solidarité Suisse» eine Kooperation gefunden werden. Diese kann Fördergelder für die Ausbildungskosten vergeben», ergänzt Gallus Bürgisser.

Und was muss ein Quereinsteiger oder eine Quereinsteigerin mitbringen? «Motivation und Interesse, Neues zu lernen, ist bereits die halbe

Miete», sagt Markus Manser. Je nach Betrieb werden Quereinsteiger bereits als Fahrer Kat. B eingesetzt und können nach einer kurzen Einarbeitungszeit mit dem Lieferwagen selbständig Transporte ausführen. «Berufsbegleitend werden sie auf die theoretische Prüfung Kat. C vorbereitet und nach bestandener Theorie werden dann die Fahrstunden bis zur Prüfungsreife der Kat. C durchgeführt. Ab diesem Zeitpunkt können sie selbständig Arbeiten im täglichen Einsatz ausführen», so Manser weiter. Zum Erlangen der CZV-Zulassung müssen Quereinsteiger danach noch zwei Prüfungen ablegen.

Gesamte Branche ist gefordert

Das Ziel der ASTAG ist, möglichst viele Personen im Inland für den Fahrerberuf zu gewinnen. Dafür wird sowohl die berufliche Grundbildung als auch der Quereinstieg gleichermassen vorangetrieben. «Grundsätzlich ist jedoch die gesamte Branche gefordert, sich attraktiv für Jugendliche und Quereinsteigende zu präsentieren», sagt Gallus Bürgisser. «Ein grosses Potenzial liegt auch bei den Frauen. Deren Anteil ist unterdurchschnittlich. Hier ist es wünschenswert, Frauen vermehrt für den Beruf zu begeistern.»



«Der Fachkräftemangel wird ganz Europa erfassen.»

Gallus Bürgisser



<https://profis-on-tour.ch>

Anzeige

CAMION TRANSPORT

SWISS ARBEITGEBERAWARD
1. RANG 2022

Komm zum besten Arbeitgeber der Schweiz.

Gemeinsam in Fahrt.



Generalversammlung in Herisau

Ende März trafen sich die Mitglieder der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL mit Gästen aus Politik und Wirtschaft zur Generalversammlung im Ausserrhoder Kantonshauptort. Martin Lörtscher wurde zum Ehrenmitglied ernannt, den statutarischen Geschäften unisono zugestimmt und an der Podiumsdiskussion politisch philosophiert. Und natürlich kam auch das leibliche Wohl nicht zu kurz.



Weitere Bilder finden Sie online auf unserer Webseite. Scannen Sie dafür den QR-Code.





Architekt für Elektrifizierung

Die Thomann Nutzfahrzeuge AG bietet Komplettlösungen für Elektromobilität, dies mit erstklassigen Fahrzeugmarken und praxisstarker Beratung von der Beschaffung bis hin zu kompetenten Hochvoltarbeiten in den Werkstätten.



Die Zukunft ist CO₂-neutral. E-Mobilität ist nicht nur ökologischer, sondern im Gesamtlebenszyklus der Fahrzeuge auch kostengünstiger.

Wer wie die Firma Thomann die e-Nordkapp-Challenge 22/23 mit einem Truck und einem Transporter erfolgreich gemeistert hat, weiss bis in jedes Praxisdetail, wie die heutige E-Mobilität funktioniert.

E-Fahrzeuge von renommierten Herstellern

Nachfolgend ein kleiner, unvollständiger Einblick in die Markenwelt:

Renault Trucks forciert den Übergang zur kohlenstofffreien Mobilität schon länger und startete die Serienfertigung von E-Truck bereits im März 2020. Ab 2040 will das Unternehmen ausschliesslich LKWs auf den

Markt bringen, die zu 100% frei von fossilen Brennstoffen sind. «E-Tech» ist die dabei die Dachmarke für die Fahrzeugmodelle. Über die Fahrzeugproduktion hinaus wurde ein umfangreiches Programm zur Unterstützung der Transportunternehmen bei deren eigener Energiewende entwickelt.

Volvo Trucks verfolgt ähnliche Ziele und produziert Stand heute als weltweit einziger Hersteller eine komplette Palette an E-LKWs in Serie. Jüngst brachte Volvo Trucks neue elektrische Fahrgestell-LKWs für Güterverteilung, Müllabfuhr und städtische Baustellen auf den Markt.

Auch *VDL Bus & Coach* ist elektrisch erfolgreich unterwegs und gehört zu den europäischen Marktführern. Bereits im Jahr 2013 wurde der erste «Citea Electric» eingeführt. Im Jahr 2022 feierte VDL 200 Millionen elektrisch gefahrene Kundenkilometer.

Mit Rundum-Dienstleistung in die CO₂-neutrale Zukunft

Diesel- durch Elektrofahrzeuge zu ersetzen, ist zwar weit mehr als ein simpler Austausch, aber auch keine Herkulesaufgabe. «Die Thomann-Fachleute setzen alles daran, diesen Übergang für den Kunden so komfortabel wie möglich zu gestalten», sagt Verkaufslei-



E-Tech LKWs und -Transporter von Renault Trucks sind in ganz Europa Verkaufserfolge.

ter Andreas Gähwiler. Die Beratung basiert auf folgendem Modell:

360°-Unterstützung in vier Phasen

- 1 Gemeinsame Definition der Kundenbedürfnisse
- 2 Empfehlung des bestmöglichen Lösungsansatzes
- 3 Spezifizierung zentraler Eckpunkte wie z. B. Lade-Infrastruktur, Wartungsoptimierung usw., gleichsam als «Projekt-Architekt»
- 4 Gesamtheitliche Projektumsetzung

«Bei der Bedürfnisklärung mit dem Kunden analysieren wir zuerst das individuelle Anwendungsgebiet und die geplanten Routen, um den Bedarf an Batterie-Ladeinfrastruktur zu eruieren», so Andreas Gähwiler. Zudem werden vergleichende Berechnungen «Diesel/Elektro» angestellt und auch die Finanzierung unter Berücksichtigung staatlicher Fördergelder ist ein zentrales Thema.

Weitere Klärungen betreffen die Abstimmung von Lade- und Betriebszeiten, die Reichweitenoptimierung sowie die massgeschneiderte Gestaltung der Wartungsarbeiten. Bei der zentralen Frage der Reichweiten geht die Entwicklung sehr schnell voran. «In ca. zwei Jahren hat sich die Reichweite von E-LKWs so gut wie verdoppelt auf heute rund 400km», erläutert Verkaufsberater Silvio Salerno. Die Reichweite von E-Transportern bewegt sich um 300km, womit Einsätze für die «letzte Meile» unproblematisch geworden sind, zum Beispiel für Handwerksbetriebe aller Art.



Volvo Truck bietet eine komplette Palette an E-LKWs.

Die Recycling-Firma Blöchlinger AG in Neuhaus SG hat kürzlich zwei E-LKWs von Renault Trucks bei Thomann gekauft. Prozessmanager Pascal Blöchlinger sagt zur Thomann-Beratung: «Wir waren durch den ganzen, mehrmonatigen Prozess hindurch sehr eng und kompetent betreut. Speziell positiv: Thomann hat auch eigene Ideen für einen neuen Fahr-Misch-Aufleger eingebracht.»

Thomann E-Leistungen in den fünf Betrieben:

- E-LKWs in Schmerikon, Chur-Industriestrasse, Frauenfeld und Arbon
- E-Omnibusse in Schmerikon, Chur-Oberalpstrasse und Arbon
- E-Transporter in Schmerikon und Chur-Industriestrasse, Frauenfeld und Arbon.

Interessierte wenden sich an emobilitaet@thomannag.com

Auch für (Langzeit-)Miete interessant

Thomann bietet den Kunden auch im Elektrobereich beides an – kaufen oder mieten. Speziell attraktiv ist aus Erfahrung das Angebot «Langzeit-Metermiete». Hier bezahlt der Kunde nur noch die gefahrenen Kilometer, sei es als Monatspauschale oder gemäss monatlicher Kilometerleistung. Das Angebot gilt für Fahrzeuge der Marken Renault Trucks, Volvo Trucks sowie für IVECO Daily. Der Kilometerpreis wird für jeden Kunden individuell kalkuliert und bleibt über die gesamte vereinbarte Laufzeit fix.

THOMANN
NUTZFAHRZEUGE AG
SCHMERIKON · CHUR · FRAUENFELD · ARBON

Schmerikon (Hauptsitz)
Telefon 055 286 21 90

Frauenfeld
Telefon 052 723 20 20

Chur Industriestrasse
Telefon 081 286 76 46

Arbon
Telefon 071 446 77 11

Chur Oberalpstrasse
Telefon 081 258 43 33

thomannag.com

Differenzierter Führerausweisentzug

Im Jahr 2019 hat das Parlament über die Motionen «Giezendanner» und «Graf-Litscher» zum Thema «differenzierter Führerausweisentzug» beraten. Dabei sind sie der weniger weit gehenden Forderung von Nationalrätin Graf-Litscher gefolgt. Per 1. April 2023 trat nun die entsprechende Gesetzesänderung in Kraft. Was ändert sich und was bringt es in der Praxis?

Text: Marion Enderli Bild: zVg



rend des Führerausweisentzugs eine Bewilligung für Fahrten, die zur Berufsausübung notwendig sind, erteilen. Voraussetzungen sind, dass der Entzug nur wegen einer leichten Widerhandlung erfolgt, der Ausweis nicht auf unbestimmte Zeit oder für immer entzogen wird und in den vorangegangenen fünf Jahren nicht mehr als einmal entzogen worden ist.

Berufliche Fahrten weiterhin möglich

Das bedeutet, dass ab jetzt ein Berufsfahrer bei einem Führerausweisentzug wegen einer leichten Widerhandlung beantragen kann, dass er berufliche Fahrten weiterhin ausüben darf. Mit dieser Regelung werden Personen privilegiert, die im Durchschnitt einer Woche mehr als die Hälfte ihrer Arbeitszeit ein Fahrzeug führen. Zu beachten ist, dass diese Erleichterung nur für die berufliche Fahrt selbst gilt – die Fahrt zum Arbeitsplatz ist nach wie vor nicht erlaubt, wie auch sämtliche Freizeitfahrten.

Der Ansatz dieser Gesetzesänderung ist absolut richtig. Die zaghafte Umsetzung «nur» der Motion «Graf-Litscher» ist leider im Ergebnis nicht wirklich zielführend. Berufsbedrohend sind in der Regel die langen Ausweisentzüge und nicht die «Ein-Monats-Entzüge». Bei leichten Widerhandlungen kommt es in der Praxis selten zu längeren Entzügen als einen Monat. Insbesondere bei der beruflichen Angewiesenheit können die Behörden den vorgesehenen Entzug reduzieren, wobei aber die Mindestentzugsdauer einzuhalten ist. Somit bleibt es bei leichten Widerhandlungen für Berufsfahrer in aller Regel bei einmonatigen Ausweisentzügen. Bei den langen Ausweisentzügen besteht aber nach wie vor keinerlei Möglichkeit, den Ausweis «differenziert», also für private Fahrten, zu entziehen. Dies ist bedauerlich und steht im Widerspruch zur Absicht von Nationalrätin Graf-Litscher, die Arbeitsplatzsicherung von Berufsfahrern bei Ausweisentzügen zu erhöhen. Diese würde nur erreicht, wenn auch bei mittelschweren und schweren Widerhandlungen ein differenzierter Ausweisentzug möglich wäre.

Wer eine Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz begeht, dem wird unter Umständen der Führerausweis entzogen. Bei einer leichten Widerhandlung erfolgt bei Ersttätigen in der Regel eine Verwarnung, im Wiederholungsfall wird der Führerausweis für mindestens einen Monat entzogen. Bei einer mittelschweren Widerhandlung beträgt der Mindestentzug einen Monat und bei einer schweren Widerhandlung drei Monate. Im Wiederholungsfall erhöhen sich die Mindestentzugsdauern drastisch. So beträgt die Mindestentzugsdauer im Wiederholungsfall vier Monate (mittelschwere Widerhandlung) resp. sechs bis zwölf Monate (schwere Widerhandlung).

Motion «Graf-Litscher» angenommen

Gemäss bisheriger Rechtslage erfolgte der Führerausweisentzug stets für alle Kategorien (ausser teilweise bei Widerhandlung mit einem Fahrzeug der Spezialkategorie). Dies bedeutete, dass zum Beispiel ein Berufsfahrer, der am Wochenende

eine Geschwindigkeitsüberschreitung mit dem Motorrad beging, anschliessend auch den Führerausweis für den Lastwagen abgeben musste. Führerausweisentzüge bei Berufsfahrern bedeuten faktisch ein Berufsverbot. Gerade bei langen Führerausweisentzügen droht daher oft auch der Jobverlust.

Hier setzten die beiden Motionen an, welche einen differenzierten Führerausweisentzug forderten, so dass auch bei einem Führerausweisentzug Berufsfahrer weiterhin berufliche Fahrten ausüben dürfen – gemäss Motion «Graf-Litscher» nur bei leichten Widerhandlungen, gemäss Motion «Giezendanner» bei allen Widerhandlungen.

Seit dem 1. April 2023 besteht nun diese Möglichkeit – jedoch nur für leichte Widerhandlungen gemäss der Motion «Graf-Litscher». Die Motion «Giezendanner» wurde abgelehnt. Gemäss Art. 33 Abs. 5 VZV kann die kantonale Behörde wäh-

Kurzmeldungen

Arlbergtunnel sechs Monate lang gesperrt

Harte Zeiten für all jene, die in Richtung Tirol und Vorarlberg fahren müssten: Der knapp 14 Kilometer lange Arlbergtunnel auf der Schnellstrasse S16, der beide österreichischen Bundesländer verbindet, wird vom 24. April bis voraussichtlich 6. Oktober 2023 gesperrt. Während der Sperre des Arlbergtunnels wird der Verkehr über den parallel verlaufenden, 1793 Meter hohen Arlbergpass umgeleitet. Je nach Verkehrsaufkommen sind dabei Zeitverluste einzuplanen. In der Regel dürften diese bis zu 30 Minuten betragen.

ASTAG beobachtet Bankenkrise weiterhin wachsam

Die Übernahme der Credit Suisse durch die Grossbank UBS beschäftigt auch die ASTAG. In einem ersten Schritt ging es darum, die Auswirkungen der Bankenkrise auf das Schweizer Strassentransportgewerbe abzuschätzen. Die ASTAG führte dafür eine Blitzumfrage bei ihren Mitgliedern durch, um deren Bedürfnisse abzuholen. Die Umfrage zeigt: Die Besorgnis bei den Mitgliedern hält sich in Grenzen. Zurzeit werden keine direkten Auswirkungen auf das Transportgewerbe erwartet. Die ASTAG beobachtet die Situation weiterhin wachsam und hält ihre Mitglieder auf dem Laufenden.

Stauaufkommen Nationalstrassen 2023

Stau- und Standzeiten führen zu immer grösser werdenden Produktivitätsverlusten im Strassentransport, was höhere Kosten zur Folge hat. Die Auswirkungen der massiven Produktivitätsverluste sind, dass die Transportunternehmen unverschuldet mehr Zeit für dasselbe Transportvolumen benötigen bzw. in der zur Verfügung stehenden Einsatzzeit weniger Aufträge ausliefern können. Die ASTAG verfolgt deshalb laufend die Entwicklung des Stauaufkommens auf dem Nationalstrassennetz. Die Tabelle wird monatlich in Zusammenarbeit mit Viasuisse (www.viasuisse.ch) aktualisiert. Detaillierte Staudaten oder Auswertungen des Stauaufkommens können kostenpflichtig direkt bei Viasuisse angefragt werden.



Anzeige

BEDA STEINER AG

Transporte

Linthstrasse 49 Tel. 055 465 61 11 kontakt@beda-steiner.ch
8856 Tuggen Fax 055 465 61 19 www.beda-steiner.ch



DER GOLDENE RÜCKSPIEGEL

Martin Lörtscher

13 Jahre hat sich Martin Lörtscher mit viel Herzblut für die Belange der Nutzfahrzeugbranche in der Ostschweiz und dem Fürstentum Liechtenstein stark gemacht. Dreizehn Jahre lang im Vorstand und sieben Jahre als Präsident der Sektion. Als Präsident engagierte sich Martin auch auf politischer Ebene für möglichst gute Rahmenbedingungen der Branche. So legte er immer grossen Wert darauf, dass «seine» Sektion auf dem politischen Parket aktiver wird und von Behörden und anderen Verbänden als verlässlicher und kompetenter Partner wahrgenommen wird. Unter seiner Leitung konnte 2018 mit den Sozialpartnern ein für das gesamte Sektionsgebiet gültiges Lohnregulativ ausgehandelt und in Kraft gesetzt werden. Zudem vertrat er die Transportbranche erfolgreich in zentralen Abstimmungen und während der Corona-Pandemie hat er dafür gesorgt, dass die Branche bei den kantonalen Härtefallentscheidungen nicht zu kurz kam. Für seinen unermüdlichen Einsatz dankte ihm der Verband an der Generalversammlung vom 25. März 2023 mit der Ernennung zum Ehrenmitglied.

Agenda

7. Juli 2023, abends

QV-Abschlussfeier STF/STP, Flawil

11. September 2023, ca. 16.00 Uhr

Sektionshöck, saw schmitter ag, Widnau

21. bis 23. September 2023

Berufsmesse Thurgau, Weinfelden

CZV-Kurse im Sektionsgebiet

18.04.2023

Umschlag von flüssigen Abfällen der Saug- und Spülwagen (Saugen und Entsorgen), Flums

25.04.2023

Mehrzweckkurs Basiskurs und Aufbaukurs Kl. 1 SDR/ADR, Buchs SG

25.04.2023

Mehrzweckkurs Basiskurs und Aufbaukurs Kl. 1 und Aufbaukurs Tank SDR/ADR, Buchs SG

06.05.2023

Fahrerassistenzsysteme im Alltag besser nutzen & ARV 1 / Digitaler Fahrtschreiber, Müllheim



DER ROSTIGE AUSPUFF



Staatsanwaltschaft Berner Jura-Seeland

Ein Chauffeur aus der Ostschweiz hat kürzlich in Biel während einer Dienstfahrt aus Versehen einen Begrenzungsposten beschädigt, dessen Verankerung bereits vor dem Ereignis nicht mehr intakt war. Der Schaden, den der Chauffeur erst bemerkt hat als er wieder in der Ostschweiz war, belief sich auf rund 30 Franken. In der Zwischenzeit hatte sich aber bereits die Polizei Biel bei seinem Arbeitgeber gemeldet und verlangte, dass der Chauffeur die knapp 180 km nochmals zurück nach Biel fahre, um den Vorfall nachzustellen. Der Arbeitgeber weigerte sich, dieser Forderung nachzukommen und begründete dies mit der ARV. Die Staatsanwaltschaft fackelte daraufhin nicht lange und verfügte ein Lenkverbot für den Chauffeur wegen «Verhinderung der Feststellung der Fahrtauglichkeit». Nach zwei Einsprachen hatte ein Gericht dann aber glücklicherweise ein Einsehen, klassierte den Fall als leichtes Vergehen und hob das Lenkverbot auf. Für so viel Paragraphenreiterei wegen eines Bagatellschadens von 30 Franken verleihen wir der Staatsanwaltschaft Berner Jura-Seeland in dieser Ausgabe den rostigen Auspuff.

Neumitglieder der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

Eintritte vom 1. Oktober 2022 bis 31. März 2023:

A. Rizvani Transporte, Romanshorn, SG
Klee Taxi & Transporte GmbH, Bischofszell, TG
Welser AG, Horn, TG
Kindlimann AG, Tägerchen, TG
SDtec GmbH, Eggersriet, SG

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

WIRAG AG

Nutzfahrzeuge



Wilerstrasse 224
9532 Rickenbach bei Wil

Stäffelstrasse 1
8409 Winterthur

DAF



IVECO

OSTSCHWEIZ DRUCK

**Druck ist
unsere Passion**

ostschweizdruck.ch



Brenn- und Treibstoffe

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



AdBlue®

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
Vadianstr. 29 | 9001 St. Gallen
Telefon +41 58 400 66 11
info@agrolasg.ch

Ihr Energie Team in St.Gallen:



vlnr: Thomas Baumann, Jürg Menet, Jan Kessler, Marc Lippuner, Walter Räss, Palmira Di Leo, Michael Wüthrich, Dunja Zumstein, Andy Gartwy!