

TRANSPORT *flash*

Publikation der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein

Nr. 2 • Oktober 2015

THOMANN
NUTZFAHRZEUGE AG
SCHMERIKON · CHUR · FRAUENFELD · ARBON

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



thomannag.com

ASTAG-Präsident Adrian Amstutz

«Mehr Sicherheit durch die Zweite Röhre»

Seite 6

Schiffswerkstatt der Superlative

Sektionshöck am Bodensee

Seite 10

«Gemeinsam auf der Strasse»

Im Dialog mit der Polizei

Seite 12

Presented by
LEADER



EINE KLASSE FÜR SICH.

altherr *nesslau*
altherr *schaan*



Trucks & Vans

Altherr Nutzfahrzeuge AG | CH-9650 Nesslau | www.altherr.ch
Altherr AG | FL-9494 Schaan | www.altherrag.li





Der Tanz um das Goldene Kalb

Die Politik in der Schweiz verliert immer mehr den Bezug zur Realität. Der Vergleich mit dem Tanz um das Goldene Kalb aus der Bibel drängt sich auf. Alles ist in Bewegung, theoretische Limiten wie künstlich angesetzte ökologische Grenzwerte sind das Mass aller Dinge. Wer politisch punkten will, setzt sich ein «grünes Hütchen» auf und fordert den «Umverkehr» von der Strasse auf die Schiene. Niemand interessiert sich mehr für die nackte Realität. Diese aber kümmert sich wenig um wissenschaftliche Seitentänze.

Tatsache ist und bleibt: Der Warentransport auf der Strasse ist unverzichtbar. Nichts und niemand kann ihn ersetzen oder gar ablösen. Mögen ideologisch verblendete Apostel noch so sehr nach der Umlagerung auf die Schiene rufen: Es geht nicht ohne uns. Je früher und klarer das eine politische Mehrheit erkennt und auch einräumt, desto besser. Auch die Umwelt profitiert von einem klaren Bekenntnis zur Bedeutung des Strassentransports. Denn nur, wenn dieses erfolgt, haben wir die Mittel, uns technologisch weiter zu entwickeln. Wer in Verzerrung der Wirklichkeit glaubt, der Warentransport auf der Schiene könne unsere Leistung ersetzen, verhindert die notwendige Debatte über die sachgerechte Verteilung der Mittel.

Die Schweiz braucht ein gesundes Zusammenspiel aller Verkehrsträger, und wer diese gegeneinander ausspielt, hilft der Umwelt nicht, sondern opfert sie auf dem Altar der reinen ökologischen Lehre. Unsere Branche hat in den vergangenen Jahren mehr zugunsten der Natur getan als alle grünen Aktivisten zusammen. Es fehlt einzig und allein an der Bereitschaft der Vertreter der anderen Seite, unsere Bemühungen anzuerkennen und einzugestehen, dass wir uns bewegt haben – ganz im Unterschied zu ihnen.

Martin Lörtscher

Präsident ASTAG Sektion Ostschweiz und FL

«Milchkuh-Initiative»



Die Automobilisten, Motorradfahrer, Lastwagenfahrer und andere Strassenbenützer werden zunehmend zur Milchkuh der Nation: Sie zahlen immer mehr Steuern, Abgaben und Gebühren – und stehen trotzdem im Stau. Bundesrat, Kantonsregierungen und Parlament klagen über fehlende Geldmittel zum Unterhalt der Strassen. Gleichzeitig steigt die finanzielle Belastung für den motorisierten Individualverkehr stetig an.

Der Grund dafür ist einfach: Die Abgaben der Strassenbenützer werden nicht für den Bau und Unterhalt von Strassen und Autobahnen verwendet, sondern zweckentfremdet und dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt. Diese Geldmittel dienen heute zu einem beträchtlichen Teil der Finanzierung des Bahn- und Schienenverkehrs oder versickern in der Bundeskasse.

So kann es nicht weitergehen. Aus diesen Gründen haben sich Unternehmer, Gewerbevertreter und bürgerliche Politiker zu einem Komitee zusammengeschlossen. Mit der Lancierung der «Milchkuh-Initiative» wollen sie zwei Ziele erreichen:

- Die Steuern und Abgaben der Strassenbenützer sollen künftig auch wirklich in die Strasseninfrastruktur investiert werden. Dies wird über eine Zweckbindung dieser Einnahmen erreicht.

- Die Mitspracherechte der Strassenbenützer sollen gestärkt werden. Beschlüsse, welche das Autofahren verteuern, müssen zwingend dem fakultativen Referendum unterstellt werden, um in jedem Fall eine Volksabstimmung zu ermöglichen. Es muss verhindert werden, dass die Automobilisten die Milchkuhe der Schweiz sind: Dies ist das Ziel der «Milchkuh-Initiative».

Die Milchkuh kommt voraussichtlich im Juni vors Volk.

www.milchkuh-initiative.ch

Transportflash **Presented by LEADER**



Magazin LEADER
 MetroComm AG
 Bahnhofstrasse 8
 Postfach 1235
 9001 St.Gallen
 Telefon 071 272 80 50
 Fax 071 272 80 51
leader@metrocomm.ch
www.leaderonline.ch

- Verleger:** Natal Schnetzer
- Redaktion:** Marcel Baumgartner (Leitung)
baumgartner@leaderonline.ch
 Stefan Millius
millius@insom.ch
- Autoren in dieser Ausgabe** Eva Hediger, Malolo Kessler, Pascal Tschamper
- Titelseite/Foto:** Ruben Wyttenbach/Ex-Press
- Herausgeberin, Redaktion und Verlag:** MetroComm AG
 Bahnhofstrasse 8
 9001 St.Gallen
 Tel. 071 272 80 50
 Fax 071 272 80 51
www.leaderonline.ch
www.metrocomm.ch
leader@metrocomm.ch
- Geschäftsleitung:** Natal Schnetzer
nschnetzer@metrocomm.ch
- Anzeigenleitung:** Verena Mächler
vm@metrocomm.ch
- Marketingservice Aboverwaltung:** Verena Zäch
info@metrocomm.ch
- Abopreis:** CHF 60.– für 18 Ausgaben
- Erscheinung:** April und Oktober
- Gestaltung/Satz:** Tammy Rühli
truhli@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.

Für das Tessin und die Schweiz

2016 stimmt das Volk über die zweite Gotthard-Röhre ab. Für die ASTAG ist seit Jahren klar, dass der Bau realisiert werden muss. Jetzt zeigt eine aktuelle Umfrage, dass auch unter den Bürgerinnen und Bürger die Zustimmung steigt.

Text: Eva Hediger, Bild: Archiv

1980 wurde der Gotthardtunnel eröffnet. Jetzt muss er saniert werden. Im vergangenen Jahr stimmte nach dem Ständerat auch der Nationalrat dem Bau einer zweiten Röhre zu. Der zweite Tunnel soll ab 2020 in ungefähr sieben Jahren realisiert werden. Kostenpunkt: rund zwei Milliarden Franken. Danach wird der bereits bestehende Tunnel geschlossen und saniert. Das kostet knapp 800 Millionen Franken. Ab dem Jahr 2030 sollen dann

beide Röhren mit je einer Fahrspur betrieben werden. Die zweiten Spuren der Tunnels würden jeweils als Pannestreifen verwendet werden. Bei der Abstimmung war die Mehrheit des Rates sicher: Mit diesem Vorgehen wird die Kapazität der alpenquerenden Strassenverbindungen nicht erhöht und somit der Alpenschutzartikel nicht verletzt. Auch Verkehrsministerin Doris Leuthard argumentiert ähnlich.

Zwei Drittel der Exporte nach Italien

Bereits im Frühjahr 2013 forderte der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG nachdrücklich den Bau einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard. Nur mit dieser Massnahme kann die Verkehrssicherheit massiv erhöht und so das Risiko einer tödlichen Frontalkollision gebannt werden. Zudem ermöglicht eine zweite Röhre die Erreichbarkeit des Tessins. Diese sowie die Versorgung des Kantons müssen auch während der langen Sperrzeiten aufrechterhalten werden. Darauf sind die Bevölkerung und die Wirtschaft in der gesamten Schweiz angewiesen. Schliesslich verlaufen auf dieser wichtigen Verkehrsrouten zwei Drittel der Exporte nach Italien.

Um massive wirtschaftliche Schäden zu verhindern, muss der Gotthard jederzeit betriebsicher und funktionsfähig sein. Trotzdem haben gegen den Bau die Parteien SP, Grüne und GLP sowie über fünfzig nationale, regionale und lokale Organisationen das Referendum ergriffen. Es ist das dritte Mal nach 2004 (Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative), dass das Volk direkt oder indirekt über den Bau eines zweiten Tunnels durch den Gotthard befinden kann. Bisher wurden sämtliche Vorlagen abgelehnt.

Zustimmung der linken Wähler

Aktuell ist das Vorhaben mehrheitsfähig. Laut einer Umfrage befürworten rund 70,8 Prozent, dass eine Röhre durch den Berg gebaut werde, nach deren Fertigstellung der bestehende Tunnel geschlossen und saniert werden könnte. 21,5 Prozent der Befragten sind gegen diese Lösung, 7,7 Prozent noch unentschieden.

Besonders interessant: Auch die Zustimmung der linken Wähler ist gewachsen: Über die Hälfte der SP-Wähler gab an, «sicher Ja» oder «wahrscheinlich Ja» zu stimmen. An der Onlineumfrage vom Meinungsforschungsinstitut im Auftrag des «SonntagsBlicks» nahmen in der Deutsch- und Westschweiz 1'000 Stimmberechtigte teil. Befragt wurden die Teilnehmer zwischen dem 4. und 14. Juli 2015. Der Unschärfbereich beträgt maximal 3,2 Prozent.

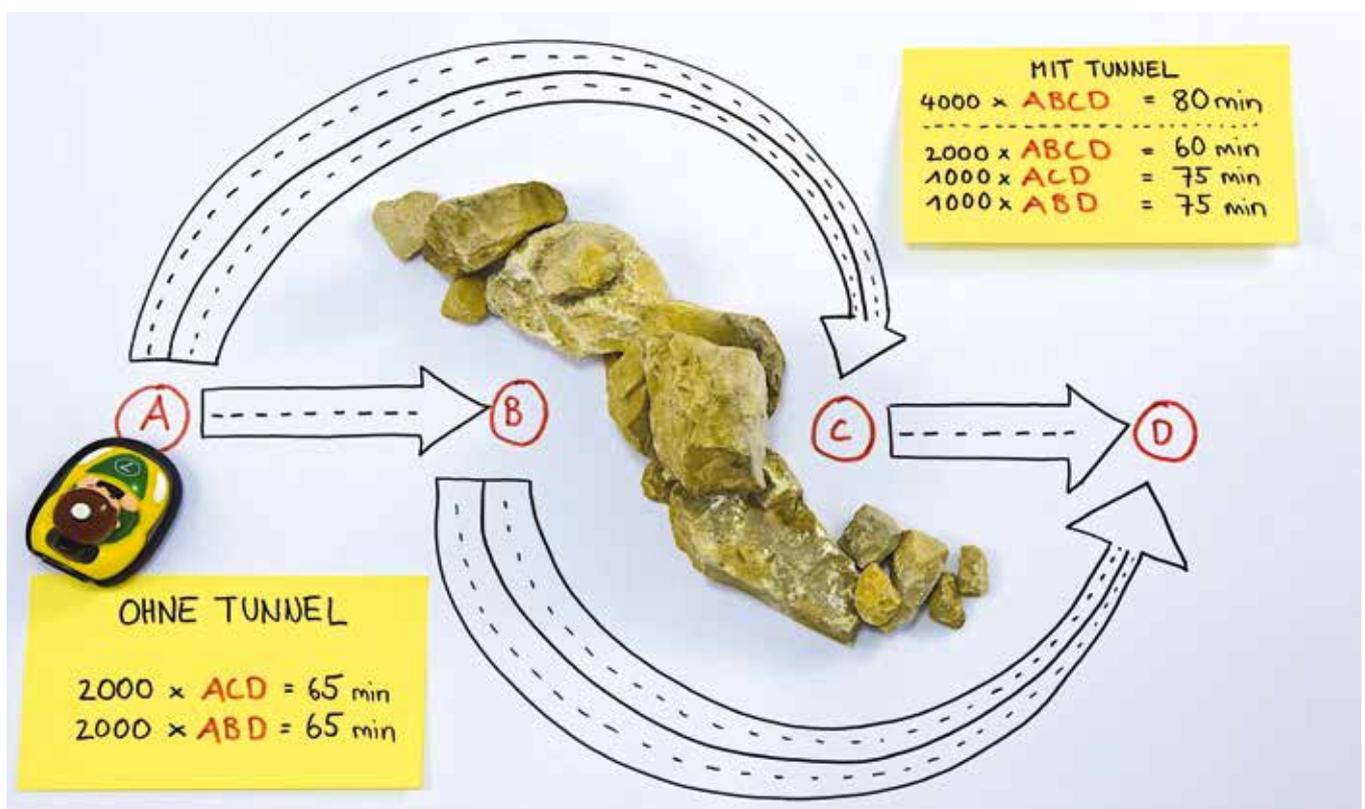


Bereits im Frühjahr 2013 forderte der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG nachdrücklich den Bau einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard.

Was würden Sie tun?

Die beiden Kolumnisten Roman Tschäppeler und Mikael Krogerus erklären die Welt in ihren Modellen mit wenigen Strichen. Für den «TransportFlash» setzten sie sich mit den Stauzeiten auseinander. Eine – nicht ganz ernst gemeinte – Rechenaufgabe.

Text und Illustration: Roman Tschäppeler und Mikael Krogerus



Kleines Gedankenexperiment für aufgeweckte Transportexperten: Angenommen, 4000 Autofahrer wollen zur Hauptverkehrszeit vom Ort A zum Ort D. Es gibt zwei Wege: von A über B nach D und von A über C nach D. AC und BD sind gutausgebaute Autobahnen, die den Berg umfahren, das andere sind Landstrassen. Die Fahrt auf den Autobahnteilstücken dauert unabhängig von der Verkehrsdichte jeweils 45 Minuten. Die Fahrzeit auf den Landstrassen hingegen hängt vom Verkehrsaufkommen ab: Sie beträgt je 1000 Fahrzeuge 10 zusätzliche Minuten Fahrzeit. Also bei 1000 Fahrzeugen 10 Minuten, bei 2000 Fahrzeugen (wegen Stau) 20 Minuten, bei 3000 30 Minuten usw. Die 4000 Fahrer verteilen sich auf die beiden Wege. 2000 fahren ABD, die anderen ACD. Die Fahrzeit beträgt für beide Strecken

65 Minuten. Das Problem: Die Autofahrer klagen über Stau. Ihre Aufgabe: Wie lösen Sie das Problem?

Die offensichtliche Strategie aller Verkehrsminister dieser Welt: Mehr Strassen bauen. Insbesondere – wir befinden uns schliesslich in der Schweiz – scheint doch ein Tunnel durch das blockierende Gebirge zwischen A und D die sinnvollste Massnahme zu sein, um zukünftig staufrei. Aber nach Fertigstellung stellen Sie fest: Durch den Tunnel erhöht sich die durchschnittliche Fahrzeit!

Es ist das berühmte Paradoxon des deutschen Mathematikers Dietrich Braess: Mehr ist nicht schneller. Schauen wir uns das Problem genauer an. Nehmen alle 4000 Fahrer die Abkürzung, dauert die Fahrt 80 Minuten (4 x 10 plus 4 x 10 Minuten). Die Fahrt um den Berg

dauert für den Einzelnen sogar 85 Minuten (45 Minuten plus 4 x 10 Minuten). Wenn Sie also nicht den Tunnel benutzen, dann erreichen Sie das Ziel wieder in 65 Minuten.

Das Braess-Paradoxon ist natürlich keine Antwort auf die Frage, warum wir im Stau stehen. Es ist vielmehr eine Widerlegung des gesunden Menschenverstands. Wir denken intuitiv, je mehr Strassen wir bauen, desto schneller erreichen wir unsere Ziel. Tatsächlich aber bewirken scheinbar nützliche Handlungen oft das Gegenteil. Oder ganz generell: Das Gegenteil von gut ist gut gemeint.

Haben Sie eine Anmerkung zu diesem Gedankenexperiment? Dann schreiben Sie uns auf baumgartner@leaderonline.ch

«Der Sanierungstunnel schützt Menschenleben»

ASTAG-Präsident und SVP-Nationalrat Adrian Amstutz ist überzeugt: Nur mit einer zweiten Röhre können die Probleme rund um den Gotthard gelöst werden. Doch die Abstimmung betrifft auch die Ostschweiz.

Interview: Marcel Baumgartner, Bild: parlament.ch



ASTAG-Präsident Adrian Amstutz: «Ein Ja bringt Sicherheit für jeden Chauffeur und Autofahrer.»

Adrian Amstutz, gemäss aktuellen Umfragen befürwortet die Mehrheit den Bau einer zweiten Röhre. Hält diese Meinung bis zur Abstimmung an?

Natürlich hoffen wir, dass dieser Trend so anhält. Die Chancen stehen gut, aber es braucht noch viel Überzeugungsarbeit und Engagement. Die ASTAG steht – wie der Bundesrat und das Parlament – zu 100 Prozent hinter dem Sanierungstunnel. Nur mit diesem können schwere Streif- und Frontkollisionen und in der Folge Todesfälle und Schwerverletzte, wie sie in der Vergangenheit leider immer wieder vorgekommen sind, verhindert werden.

Gegner behaupten, dass mit dem Bau einer zweiten Röhre die Verkehrssituation im Tessin noch unzumutbarer würde. Was entgegnen Sie?

Grundsätzlich ändert sich ja bezüglich des Verkehrsaufkommens nichts. Der Sanierungstunnel bringt verfassungskonform bekanntlich keine Kapazitätserhöhung, die Tunneln werden beide einspurig betrieben. Die Verkehrsprobleme und Engpässe bestehen vor allem in den grenznahen Gebieten, unter anderem bei Chiasso, und haben nichts mit den Staus am Gotthard zu tun. Die geplanten Kurz-RoLa-Verladestationen während der Sanierung würden definitiv mehr Stau fürs Tessin bedeuten und verschandeln erst noch die schöne Berglandschaft der Leventina.

Welchen Einfluss hätte der Bau einer zweiten Röhre für die nahen Regionen?

Der Sanierungstunnel bringt viel mehr Sicherheit und schützt Menschenleben. In der Folge ist auch mit weniger unfallbedingten Tunnelsperrungen und somit weniger Staus zu rechnen. Ebenfalls wäre der Tunnel eine nachhaltige Lösung: Ansonsten werden bei jeder Sanierung für teures Geld Verladestationen auf- und abgebaut. Mit einem Sanierungstunnel wäre

das Tessin nicht von der restlichen Schweiz abgeschnitten. Der Tunnel müsste nicht gesperrt werden und bringt damit Versorgungssicherheit für den Kanton Tessin. Zu guter Letzt: Der Bau des Sanierungstunnels bringt Arbeitsplätze für die Region. Hier ist zu hoffen, dass bei der Vergabe des Bauprojekts auch lokale Unternehmen partizipieren können.

«Der Bau des Sanierungstunnels bringt Arbeitsplätze für die Region.»

Würde ein «Ja» auch die Wirtschaft in der Ostschweiz beeinflussen?

Die Wirtschaft wird insofern profitieren, dass es weniger Unfälle am Gotthard gibt. Dies hätte zur Folge, dass der Ausweichverkehr auf der San-Bernardino-Route sinkt und in der Folge auch mit weniger Stau auf der «Ostschweizer Route» zu rechnen ist. Und ein Ja bringt Sicherheit für jeden Chauffeur und Autofahrer, der den rund 17 Kilometer langen Tunnel queren muss. Dies entspricht ganz dem Motto der ASTAG: Engagiert. Sicher. Ans Ziel.

Und was würde ein «Nein» für die Ostschweiz bedeuten?

Generell wäre der Gotthard europaweit weiterhin einer der gefährlichsten Tunneln, wie auch das ADAC-Rating zeigt. Jeder Unfall im Tunnel verursacht unermessliches Leid und bringt Stau – sowohl auf der Gotthard- als auch auf der San-Bernardino-Route.

Wichtige Fakten zum Verkehr in der Schweiz

- Die Schweiz verfügt über ein Strassennetz von 72 000 km. Auf diesem sind knapp 6 Millionen motorisierte Fahrzeuge (ohne Motorräder) unterwegs, davon sind 52 000 Lastwagen über 3,5 Tonnen.
- Im vergangenen Jahr wurden knapp 305 000 Personenwagen neu in den Verkehr gesetzt.
- Die Schweizer sind mobil: Die Summe aller während eines Jahres auf Strassen und Schienen zurückgelegten Strecken lag 2014 bei 125 Milliarden Personenkilometern.
- Nur 19 Prozent aller jährlichen Personenkilometer werden mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt.
- Sechzig Prozent der Erwerbstätigen arbeiten ausserhalb ihrer Wohngemeinde. Der Arbeitsweg dieser Pendlerinnen und Pendler betrug 2013 durchschnittlich dreissig Minuten.
- Laut dem entsprechenden Bericht des Bundesamtes für Strassen wurden auf den schweizerischen Nationalstrassen im vergangenen Jahr rund 1,9 Prozent mehr Fahrzeugkilometer zurückgelegt als im Jahr zuvor. Damit hat die Fahrleistung etwas stärker zugenommen als 2013 (+1,7 Prozent).
- 2014 wurden auf den schweizerischen Nationalstrassen 21 541 Stautunden registriert. Im Vergleich mit 2008 kommt dies einer Verdoppelung gleich, wobei in erster Linie die Staus wegen Verkehrsüberlastungen zugenommen haben.

Jährliche Bauprogramme 2015

Im laufenden Jahr investiert der Bund rund 1,95 Milliarden Franken in das Nationalstrassennetz. 630 Millionen werden für den Bau von neuen Abschnitten eingesetzt, 1,24 Milliarden für den Ausbau und Unterhalt des bestehenden Netzes verwendet. 75 Millionen Franken fliessen in Projekte zur Beseitigung von Engpässen.

In der Wintersession 2014 hat das Eidgenössische Parlament die notwendigen Kredite beschlossen. In diesem Jahr sind weder Inbetriebnahmen von Strecken noch neue Hauptarbeiten für die Fertigstellung vorgesehen. Über die Projekte und wichtigen Baustrecken informiert der Bund auf der Webseite www.astra.admin.ch/autobahnschweiz.

Anzeige

**Der neue Caddy Maxi. Mit der höchsten Zuladung seiner Klasse.**

Der neue Caddy Maxi bietet einfach mehr. Mit einer Laderaumlänge von bis zu 3 m und einer Zuladung von über einer Tonne können Sie jetzt pro Tour mehr Ladung transportieren und sparen dadurch Zeit. Ganz gleich, wie sperrig die Fracht ist – dank seiner breiten Schiebetür können Sie den neuen Caddy Maxi ganz bequem be- und entladen. Erleben Sie ein echtes Raumwunder bei der Arbeit. **Der neue Caddy Maxi. Die beste Investition bereits ab Fr. 19'000.-***

*Angebot für Gewerbetreibende, Preis exkl. MwSt.

**Nutzfahrzeuge****Garagen Neudorf-Grünegg AG**

St. Gallerstrasse 93/99, 9200 Gossau SG
Tel. 071 388 57 57, www.gng.ch



Die besten Werkzeuge von Profis für Profis. VW Nutzfahrzeuge.

Wer hart arbeitet, braucht dafür robuste und zuverlässige Werkzeuge. Der flinke Caddy, der praktische Transporter, der geräumige Crafter und der kräftige Amarok sind jeder Aufgabe gewachsen. Wirtschaftlich und zuverlässig erledigen sie ihren Job und unterstützen Sie bei jeder Herausforderung. Entscheiden Sie sich also für die richtigen Werkzeuge. Damit Sie sich voll und ganz Ihrer Arbeit widmen können. **VW Nutzfahrzeuge. Die beste Investition.**



Nutzfahrzeuge



City-Garage AG
Zürcher Strasse 162, 9001 St. Gallen
Tel. 071 274 80 74, www.city-garage.ch

robust - wirtschaftlich - kompakt



DAF



WIRAG AG

Nutzfahrzeuge
9532 Rickenbach / Wil
8409 Winterthur

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

Auf Berufe aufmerksam machen

Die ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein war auch dieses Jahr an der Berufsmesse Thurgau in Weinfelden sowie an der OBA in St.Gallen präsent.

Text: Eva Hediger, Bilder: zVg.

Das Interesse an der fünften Berufsmesse Thurgau war in diesem Jahr erneut sehr gross. Während den drei Tagen im September besuchten rund 7000 Personen (Vorjahr 6500) die Messe im Zentrum des Kantons. In den drei Ausstellungshallen und in den Gebäuden des Berufsbildungszentrums Weinfelden prä-

sentierten 75 Aussteller über 240 Berufsbilder und Bildungsangebote.

Auch die Verantwortlichen der OBA in St.Gallen ziehen nach der 22. Ostschweizer Bildungs-Ausstellung eine positive Bilanz: Rund 21 000 Besucherinnen und Besucher

erkundigten sich vom 28. August bis 1. September bei 150 Ausstellern über verschiedenste Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten. Für die ASTAG sind beide Events seit jeher wichtige Plattformen, um auf ihre vielfältigen und interessanten Berufsbilder aufmerksam zu machen.



Anzeige

Die Post macht
viele einfacher.
Auch bei Trans-
porten über die
Grenze.

Die Post übernimmt für Sie den grenzüberschreitenden Versand, die Verzollung und sie kümmert sich um alle elektronischen Prozesse. So können Sie die Kundennähe auch über Tausende von Kilometern pflegen.

Weitere grenzüberschreitende Services finden Sie unter post.ch/transporte

Auch das ist die Post.

DIE POST 
Gelb bewegt.

Schiffswerkstatt der Superlative

Am diesjährigen Sektionshöck der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein besichtigten 135 Mitglieder die SBS-Werft Romanshorn. Dort konnten sie einen Blick auf das grösste Rolltor der Schweiz werfen und erfahren, weshalb eine Fähre eigentlich immer vorwärts fährt.

Text und Bilder: Malolo Kessler

Sie ist breiter, länger und höher als alle anderen Werften am Bodensee. Gut 100jährig, denkmalgeschützt. Sie war Treffpunkt und Schauplatz des diesjährigen Sektionshöcks der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein: die Werft der Schweizerischen Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft (SBS) in Romanshorn. 135 Sektionsmitglieder trafen sich dort Ende September zu einem Apéro und einer Führung.

Neun Millionen in neun Monaten

Die Werft wurde im November des vergangenen Jahres eingeweiht, wie SBS-Verwaltungsratspräsident Hermann Hess in einem Kurzreferat den ASTAG-Mitgliedern erklärte. Dies nach einem Apéro und einer kurzen Begrüssung durch den Sektionspräsidenten Martin Lörtscher. Neun Millionen Franken hat die SBS in die Sanierung investiert. Auf den ersten Blick sehe das Gebäude von aussen nicht wirklich anders aus als vor der neunmonatigen Bauphase, erklärte Hess. Was mit blossem Auge bei den Dimensionen nicht einfach zu erkennen ist: Das Dach des Schiffwartungszentrums wurde um 1,2 Meter angehoben. Im Innern

wurde die Fahrbahn verbreitert und um gut 20 Meter zum See hin verlängert. «Damit können wir nun auch die grössten Schiffe auf dem Bodensee warten», sagte Hess weiter.

In einer halben Stunde drin

Wie die Schiffe ins Gebäude kommen, erklärten SBS-Mitarbeiter den ASTAG-Mitgliedern anschliessend gruppenweise an Führungen. Denn die Werft ist nicht nur die grösste am See – sie kann sich noch mit einem weiteren Superlativ schmücken: So wurde dort das grösste Rolltor der Schweiz eingebaut, wie SBS-Kapitän und Chefelektriker Daniel Dütschler auf dem Rundgang erzählte. «Durch dieses bringen wir nun auch die deutschen Schiffe mit 82 Metern Länge rein, das dauert dann etwa eine halbe Stunde.»

Weiter führte Dütschler durch die vielen Werkstatträume der Werft: durch Schlosserei, Schreinerei und Malerei etwa. Gerade in der Malerei stünden immer viele Arbeiten an, erklärte er. Für kleinere Schiffsteile habe man eigenens eine Spritzkabine eingerichtet. Die Hochsaison dort, und auch in den anderen Räumen der Werft, steht nun bevor: Im Winter arbeiten

jeweils 15 bis 20 Angestellte der SBS hier. Den Sommer verbringen sie auf den Schiffen, in der Werft gibt es dann bloss drei Vollzeitstellen.

Achteinhalb Schiffe

Auch die Büroräumlichkeiten der Werft zeigte Kapitän Dütschler den Sektionshöck-Teilnehmern. Es gebe denn auch einiges an Büroarbeit in so einer Werft, denn die Flotte bestehe derzeit aus neun Schiffen, erklärte er. Und präziserte sogleich: «Eigentlich sind es achteinhalb: Ein Schiff teilen wir mit unseren deutschen Kollegen» – die MF Euregia, eines von zwei Fährschiffen. Wo bei einer Fähre wie dieser denn nun hinten und wo vorne sei, wollte ein ASTAG-Mitglied wissen. «Eine Fähre fährt eigentlich immer vorwärts», antwortete Dütschler. Es gebe nämlich zwei Fahrkabinen. Aber natürlich könne man auch wenden oder im Kreis fahren – «aber dann wird einem relativ schnell schwindlig».

Zum Abschluss der Führungen gab es erneut einen Apéro, bevor die Sektionshöck-Teilnehmer den Abend bei einem gemeinsamen Abendessen ausklingen liessen – passend bei einer Schifffahrt mit der MS Thurgau.



Die ASTAG konnte 135 Mitglieder begrüessen



SBS-VRP Hermann Hess



Der Vorstand der ASTAG Ostschweiz/FL



Manuela Eberle, ASTAG-Geschäftsstelle

Einen guten und sicheren Job machen

«Nicht alles, was an Stammtischen über Verkehrskontrollen erzählt wird, ist korrekt», sagen Polizeivertreter. Transportunternehmer und Chauffeure stehen im Spannungsfeld zwischen Kundenerwartungen und der Gesetzesauslegung. Da tut Dialog gut: Die Veranstaltung «Gemeinsam auf der Strasse» führte beide Seiten in spannende Gespräche.

Text: Pascal Tschamper, Bilder: Chico Koch



«Polizei, Transportunternehmen und Chauffeure begegneten sich für einmal auf einer anderen Ebene», freut sich Franziska Eichmann von Eichmann Transporte in Frauenfeld. Sie ist täglich auf der Strasse unterwegs. Am Samstagmorgen, 12. September 2015, trafen sich über 110 Mitglieder der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein, der Regionalsektionen von Les Routiers Suisse und der Chauffeuren-Vereinigung Liechtenstein mit der Polizei. Der Anlass «Gemeinsam auf der Strasse» fand bei schönstem Wetter auf dem Polizeiwerkhof in Thal statt.

Gegenseitiges Verständnis fördern

An vier Posten gaben Kantonspolizeivertreter aus St.Gallen, Thurgau, Appenzell Ausserrhoden und Graubünden sowie die liechtensteinische Landespolizei Auskunft über Themen wie Ladungssicherung, Arbeits- und Ruhezeitverordnung, Gefahrengut sowie technische Aspekte, Masse und Gewicht. «Das sind Themen aus der Praxis, die bei Kontrollen immer wieder zu diskutieren geben», sagt Markus Egger, Geschäftsleiter bei Emil Egger AG und ASTAG-Vorstandsmitglied. «Wie werden sie

bei der Polizei gehandhabt? Wo gibt es Spielraum? Das kann von Kanton zu Kanton unterschiedlich sein.» Ziel sei auch gewesen, sich gegenseitig besser kennenzulernen und Vorurteile abzubauen, erklärt Egger. So fand ein reger Austausch über diese Themen statt. Die

Teilnehmenden zeigten sich sehr interessiert, stellten viele Fragen. Dies bestätigen auch die Polizisten. «Wir hatten gute Diskussionen», sagt Markus Walser von der Kantonspolizei Graubünden. Die Teilnehmenden hätten den Dialog «mit denen von der anderen Seite» geschätzt. Für die Polizei sei es eine Gelegenheit gewesen, den Chauffeuren ihre Sichtweise aufzuzeigen. «Verkehrssicherheit ist ein gemeinsames Interesse», sagt Franziska Eichmann. Ruedi Preisig, Geschäftsführer der Fehr Transporte AG, St.Gallen: «Gut war, dass wir wieder einmal aufgerüttelt wurden.» Im Alltag stünde eben oft anderes im Vordergrund.

Zwischen Kundenwünschen, Bremscheiben und «Christbäumen»

Grosse Einigkeit überall, also? Nicht nur. Gemäss Organisator Markus Egger ging es auch darum, konfliktreiche Punkte anzusprechen. Ruedi Preisig bringt es auf den Punkt: «Kundenwünsche und Gesetz sind manchmal schwierig unter einen Hut zu bringen.» Wenn er heissen Asphalt als Frischprodukt geladen habe, müsse nur etwas Kleines dazwischenkommen. «Die exakte Einhaltung der Ruhezei-



ten wird dann zu einem Problem.» So konnten die Teilnehmenden auch Kritik äussern. Franziska Eichmann meint: «Eine Kontrolle darf nicht eine ganze Stunde dauern.» Dafür habe die Polizei Verständnis gezeigt.

Polizist Markus Walser erklärt, «Diskussionen gibt es immer wieder bei vorschriftswidrigen Fahrzeugen.» Manche Chauffeure schmückten ihre Fahrzeuge beispielweise mit allerlei Leuchten und Lampen, die nicht zulässig seien. «Fahrende Christbäume», nennt sie Walser. Auch die Bremsen sind ein Thema.

«Wir hatten Fallbeispiele schlechter Bremscheiben dabei und konnten sie den Chauffeuren zeigen», sagt Walser. Die Strassenverkehrsämter stünden unter grossen Zeitdruck und so komme es vor, dass auch mal geprüfte Bremsen der Polizeikontrolle nicht standhielten.

Gemeinsame Ziele

Stefan Fuchs von der Kantonspolizei Appenzell Ausserrhoden schätzte das Zusammentreffen mit den Chauffeuren: «Wir traten nicht als polizeiliche Kontrollstelle auf, sondern im Dialog.» Grundsätzlich seien die Zustände gut

– bei einzelnen Punkten passierten allerdings immer wieder Fehler. «Wir konnten aufzeigen, welche wir auf der Strasse antreffen.» Sein Bündner Kollege findet: «Wir haben alle dieselben Ziele: Verkehrssicherheit und einen guten Job zu machen.»

Auch Markus Egger zieht eine positive Bilanz: «Der Anlass war sehr spannend, viele Teilnehmende hätten gerne noch ausführlichere Informationen erhalten und länger diskutiert.» Gelegenheit dazu bot anschliessend der gemeinsame Lunch.



ÖKOLOGISCH. VERLÄSSLICH. EFFIZIENT.



HUGELSHOFER 

TRANSPORT AG LOGISTIK AG RECYCLING AG

transfood

Ein Unternehmen der HUGELSHOFER GRUPPE

mobas.ch

MOBAS

CRANES AND MORE

Ihr Partner für

ATLAS

maxilift

EFFER

PENZ CRANE

MOBAS
HAKENGERÄT

MOBAS
WECHSELSYSTEM

MOBAS
SPEZIALFAHRZEUG

MOBAS
LADEBRÜCKE

Wir helfen Ihnen gerne bei Ihren Projekten



A. Krucker
Ostschweiz
Wil SG
071 929 32 31



W. Zimmermann
Mittelland
Root LU
041 450 23 33



L. Sesa
Westschweiz
Echandens VD
021 703 03 00



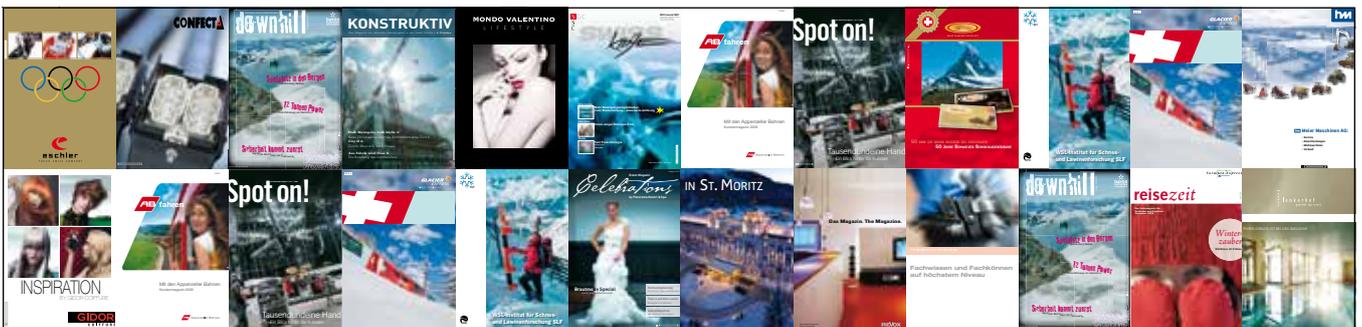
Wir als MAN-Partner bieten Ihnen folgende Leistungen:

- Handel mit Neu- und Gebrauchtfahrzeugen
- Ersatz- und Mietfahrzeuge
- 24 Stunden Pikett- und Pannendienst
- Service- und Reparaturdienst
- Ersatzteillager

huwag Nutzfahrzeuge AG
Haltelhusstrasse 12
CH-9402 Mörschwil

Telefon 071 866 26 26
Fax 071 866 26 29
www.huwag.ch

huwag Nutzfahrzeuge AG



ES LOHNT SICH.

Auch das Magazin, das Sie in Händen halten, hat die MetroComm AG realisiert. Neben über tausend anderen. Wenn Sie Interesse an einem inseratefinanzierten Imagemagazin haben, sprechen Sie mit uns.

metrocomm Bahnhofstrasse 8, CH-9001 St.Gallen, Tel. +41 (0)71 272 80 50, info@metrocomm.ch

«Ohne Sie steht alles still»

Die Ostschweizer Transportbranche erhält Nachwuchs: 24 frischgebackene Lastwagenführer und -führerinnen setzen sich nach dreijähriger Lehrzeit als Berufsleute mit vielen Kompetenzen ans Steuer.

Text und Bilder: Martin Sinzig



Die Klasse 3a freut sich über den erfolgreichen Abschluss der Lehrzeit.



Auch die Klasse 3b hatte Grund zum Feiern.

Die Vertreter der Berufsschule und der Transportbranche drückten an der Lehrabschlussfeier im Hof zu Wil im Juli vor allem eines aus: Wertschätzung und Anerkennung. Als Präsident der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein rief Martin Lörtscher alle Anwesenden dazu auf, die jungen Berufsleute hochleben zu lassen. Sie erhielten stehenden Applaus.

«Sie versorgen das Land»

«Mit dem Abschluss der Berufslehre haben Sie den Grundstein für Ihre berufliche Laufbahn gelegt», sagte Lörtscher. «Sie dürfen nun ein bisschen durchatmen, länger zurücklehnen empfiehlt sich jedoch nicht.» Es stehen weitere Etappenziele an. Laufend neue Gesetze, fahrzeugtechnische Entwicklungen oder Weiterbildungen, zum Beispiel zum Disponenten oder Betriebsleiter, warten im künftigen Berufsleben.

Die jungen Berufsleute hätten eine äusserst spannende und im wahrsten Sinne des Wortes bewegte Branche gewählt, versicherte der ASTAG-Sektionspräsident. «Sie bilden das Rückgrat der Schweizer Wirtschaft und versorgen das ganze Land mit Gütern des täglichen Bedarfs.» Dass ohne Lastwagen und Chauffeure alles stillstehe, sei leider nicht allen Leuten bewusst, und darum forderte Lörtscher den Nachwuchs dazu auf, seinen Beitrag zum Image der Branche zu leisten.

«Sie haben Talent»

Vorausschauend planen, das Verhalten des Gegenübers einschätzen, sich Zeit für wichtige Züge nehmen: In vieler Hinsicht sei der Beruf des Lastwagenführers mit dem Schachspiel zu vergleichen, skizzierte Marco Frauchiger, Rektor des Berufs- und Weiterbildungszentrums Wil-Uzwil (BZWU). Der Beruf des Lastwagenführers erfordere viele Kompetenzen, und diese hätten die 24 Absolventinnen und Absolventen erlangt.

Das Erkennen von Kundenbedürfnissen, Motivation und Passion, aber auch Talent gehörten dazu. Dass sie darüber verfügten, hätten die frischgebackenen Chauffeure bewiesen. Jeder Zug habe Konsequenzen, zog Frauchiger den Vergleich zum Schachspiel weiter. «Tragen Sie diese. Sie haben das Rüstzeug, um gute Berufsleute zu sein.»

Vier mit Auszeichnung

Dem Fachkundelehrer Markus Gubelmann, dem neuen Chefexperten Magnus Popp und Vertretern der Routiers Suisses war es anschliessend vorbehalten, den neuen Lastwagenführern die Notenausweise zu überreichen. Vier der 24 Absolventen erreichten die Note 5.0 oder höher. Es sind dies Roman Stolz von der Grob Kies AG (5,0), Emmanuel Stillhart von der Hohenstein AG (5,1), Amadeo Winter von der Camion-Transport AG (5,1) und Michael Büsser von der Genossenschaft Migros (5,3).

Weitere Absolventen in alphabetischer Reihenfolge sind: Mike Arm, r + n Transporte, Manuel Bischof, Hohenstein AG, Alain Chenaux, Fritz Inglin AG, Julian Dudli, Emil Egger AG, Robin Egger, Hasler Transport AG, Fabian Epper, Lang Energie AG, Sandro Esposito, Sieber Transport AG, Angela Eschmann, Camion-Transport AG, Christian Glatzschning, Feldmann Pneukran + Transport AG, Matthias Gugg, Genossenschaft Migros, Martin Hermann, Artikel 32, Bryan Hirtz, Coop, Branislav Milovancevic, Camion-Transport AG, Manuel Mayer, r + n Transporte, Marco Näf, Emil Egger AG, Kevin Pennetti, Hasler Transport AG, Reto Schläpfer, Hugelshofer Transport AG, Jasmin Schmitter, Emil Egger AG, Mischa Trapletti, Emil Egger AG, Manuel Weber, Wespe Transport AG.



Die vier besten Lastwagenführer (von links): Roman Stolz, Michael Büsser, Amadeo Winter und Emmanuel Stillhart.

SBB prüfen KV-Terminal für Gossau

Das Bundesamt für Verkehr erarbeitet zusammen mit der SBB eine schweizweite Gesamtperspektive für den kombinierten Güterverkehr. Bereits bestehende Terminals werden in diese integriert. Im Fokus für einen solchen KV-Terminal steht auch die Ostschweiz. Dabei hat Gossau sehr gut abgeschnitten aufgrund der Anbindung und der Nähe zur Wirtschaft.

Text: Marcel Baumgartner, Bild: Bodo Rüedi



Der Güterverkehr auf der Schiene soll konkurrenzfähiger werden. Heute, morgen und auch in ferner Zukunft. Um dies zu gewährleisten, hat die SBB AG die aktuelle Infrastruktursituation in der Schweiz genauer unter die Lupe genommen. Unter Einbezug eines Ingenieurbüros wurde eine Pilotstudie erstellt, welche ausführt, welche Anforderungen an ein modernes KV-Terminal gestellt werden und welche Dimensionen ein solches aufweisen müsste, um auch für künftige Entwicklungen gerüstet zu sein.

Schnittstelle zwischen Strasse und Schiene

Für Daniel Scherrer, Projektleiter KV-Terminalanlagen bei den SBB, ist klar: «Wir wollen effiziente und leistungsfähige Anlagen an gezielten Standorten und keine Aufspaltung auf eine Vielzahl kleinerer Anlagen.» Dies vor allem auch aus dem Gesichtspunkt, dass die bestehenden Objekte zum überwiegenen Teil schon etwas in die Jahre gekommen und nicht mehr im erforderlichen Masse

leistungsfähig sind. «Hochprofessionelle Anlagen, welche den Transport von Ladebehältern auf die Bahn bewerkstelligen, gibt es in der Schweiz noch zu wenige», so Scherrer. Die SBB möchten deshalb eine Vorreiterrolle einnehmen und sicherstellen, dass Anlagen dort gebaut werden, wo sie am sinnvollsten sind.

Seit mehreren Jahren ist die SBB mit diversen Partnern im Gespräch – in diesem Fall auch mit dem Kanton St.Gallen, dem Bundesamt für Verkehr und der Stadt Gossau – bezüglich der Sicherung der vorgesehenen Standorte. Ausserdem ist die SBB in Kontakt mit möglichen Betreibern und Kunden eines allfälligen Terminals in Gossau. Und die Idee einer leistungsfähigen Schnittstelle zwischen Strasse und Schiene in dieser Region stiess mehrheitlich auf Anklang. Nur wenige Stimmen kritisierten die Vision als unsinnig, als puren Landfresser. «Durch einen KV-Terminal entstehen kaum Arbeitsplätze», gibt Daniel Scherrer zu, «aber volkswirtschaftlich ist er relevant und macht Sinn.»

Flächen sichern

Als möglicher Standort kommt das Gelände gegenüber der Betriebszentrale der Migros Ostschweiz in Gossau infrage. Noch ist das Projekt eine Vision, der Weg bis zur Realisierung ein weiter. Der Terminal wird im Dialog mit den Behörden und möglichen Nutzern entwickelt. «Aktiv werden müssen wir umgehend, denn Flächen für solche Projekte müssen raumplanerisch gesichert werden – und auch die Finanzierung, welche massgeblich vom Bund getragen würde, benötigt einen entsprechenden Vorlauf», erklärt Scherrer. Daher sei es entscheidend, dass sich Behörden und die Logistikbranche auf einen Standort in der Ostschweiz einigen können, um die nächsten Schritte in die Wege zu leiten.

Erst im April dieses Jahres wurde in Gossau ein neuer Platz mit einem neuen Umschlagegerät in Betrieb genommen – quasi ein Vorläufer, der die Marktfähigkeit eines voll ausgestatteten KV-Terminals unter Beweis stellen soll. Diese modernisierte Anlage wird aber mittelfristig an ihre Kapazitätsgrenzen stossen.

Anzeige

47° 4' 0" N 15° 26' 0" E
gw-world.com/explore

**Whenever we move,
 we go further for your business.**

Entdecken Sie unsere Welt
 der Logistik:
www.gw-world.ch
 T +41.58.458.5555

Gebrüder Weiss 
 Transport und Logistik



DER GOLDENE RÜCKSPIEGEL



Politische Berg- und Talfahrt

Nachdem die ständerätliche Verkehrskommission in ihrer letzten Sitzung beschlossen hatte, den Netzbeschluss (NEB) vom NAF zu trennen, hat nun Mitte September der Ständerat das Geschäft an die Kommission zurückgewiesen – mit dem Auftrag, den NEB, also die Abtretung von knapp 400 Kilometern Kantonsstrassen an den Bund, in den NAF zu integrieren. Dies aufgrund eines Rückweisungsantrages des Thurgauer Ständerates Roland Eberle (Bild). Ihm gebührt ein grosser Dank. Das Resultat war erstaunlich deutlich mit 27 zu 14 Stimmen. Im Vorfeld hatte sich auch der Thurgauer Regierungsrat bei allen Mitgliedern des Ständerates schriftlich dafür eingesetzt. Dies sind für uns sehr gute Neuigkeiten. Nun liegt allerdings der Ball wieder bei den Kantonen, sie werden sich, was die Finanzierung des NEB angeht, zusammenraufen müssen.

Ein Vierteljahrhundert für Kägi unterwegs

Die Kägi AG aus Wittenwil darf seit 25 Jahren auf die Unterstützung ihres Chauffeurs Wädi Luginbühl zählen. In dieser Zeit hat er für das Unternehmen Tausende von Kilometern zurückgelegt, unzählige Mulden bei Kunden platziert, tonnenweise Schnee von den Strassen geräumt und vier Lastwagen «verbraucht». Das Unternehmen dankt dem treuen Mitarbeiter für seinen unermüdlichen Einsatz und seine Verbundenheit zur Kägi AG!



Neumitglieder der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

Eintritt vom 1. April 2015 bis 30. September 2015:
Walter Grämiger AG, Bütschwil; Altherr AG, Schaan; Wolfschläger Transporte, Oberriet.



DER ROSTIGE AUSPUFF



Rückenschuss von Darbellay

Der Nationalrat will die Einnahmen aus der Mineralölsteuer nicht ausschliesslich für den Strassenverkehr verwenden: Nach dem Ständerat lehnte kürzlich auch die grosse Kammer die «Milchkuh-Initiative» ab. Der Entscheid fiel mit 97 zu 65 Stimmen bei 11 Enthaltungen. Den Ausschlag gab «die Angst vor den drohenden Steuerausfällen von 1,5 Milliarden auf Bundesebene». Umstritten war die Verknüpfung mit dem geplanten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF), aus dem künftig Betrieb und Erhalt des Nationalstrassennetzes finanziert werden sollen. Dies hätte es erlaubt, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten.

Mit 93 zu 91 Stimmen bei 2 Enthaltungen hat aber auch dieser Vorschlag keine Mehrheit gefunden. ASTAG-Zentralpräsident Adrian Amstutz zeigt sich denn auch enttäuscht darüber, dass selbst «Leute, die den Strassenverbänden nahe stehen, gegen unsere Interessen gestimmt haben». Seine Kritik ist unter anderem gegen CVP-Präsident Christophe Darbellay gerichtet: Darbellay ist Präsident der ASTAG-Fachgruppe Car und damit auch Mitglied des Zentralvorstandes der ASTAG. Umso erstaunlicher ist es, dass er bei der erwähnten Abstimmung mit seiner Gegenstimme das «Zünglein an der Waage» gespielt hat.

Dass der Walliser gerne seine eigene Person in den Vordergrund stellt, ist bekannt. Nicht selten schadet er mit diesem Vorgehen jedoch dem Wirtschaftsstandort Schweiz. In jüngerer Vergangenheit macht sich Darbellay zunehmend auch für grüne Anliegen stark: Er fordert die Reduktion von Treibhausgas-Emissionen und Investitionen in erneuerbare Energien. In der Wirtschaftspolitik markiert er Distanz zum Neoliberalismus und verteidigt staatliche Eingriffe in die Wirtschaft.

Agenda

- 12. März 2016, 9 Uhr: Generalversammlung ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein, Restaurant Thurpark, Wattwil
- 20. Mai 2016: Delegiertenversammlung ASTAG, Brunegg AG
- 24. Juni 2016: 23. Trucker und Country Festival, Interlaken
- 2. bis 6. September 2016: OBA, Olma Messen St.Gallen
- 15. bis 17. September 2016: Thurgauer Berufsmesse, Weinfelden

ASTAG Sektion Ostschweiz

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

VOLVO TRUCKS FULL RANGE



Unsere Dienstleistungen:

- Angebot von kompletten Transportlösungen mit individuell angepassten Finanzierungs- und Wartungslösungen
- LKW-Vermietung
- Werkstatt für LKW, Busse, Anhänger und Auflieger
- Teile- und Zubehör-Service für LKW und Busse
- Moderne Prüfstrasse
- 24-Std. Pannendienst (Volvo Action Service)
- Offizielle Nissan LCV-Vertretung: Nissan-Nutzfahrzeuge ab 2t bis 8t
- Kundenfreundliche Öffnungszeiten: Mo - Fr: 7.00 h - 19.30 h, Sa: 7.00 h - 12.00 h

Volvo Trucks (Schweiz) AG

Truck Center Niederuzwil

Hirzenstrasse 4
9244 Niederuzwil
Tel. 071 955 97 97

Volvo Trucks. Driving Progress



Einfach nur Rückenwind



© Kantaronline.ch

IVECO ISUZU



NATER
Stad | Gossau | Müllheim

AGROLA St.Gallen – Ihr regionaler Lieferant für Energie und Schmiermittel

Wir sind Ihr Spezialist im Bereich Betrieb und Unterhalt von Nutzfahrzeugen der Transport- und Baubranche. Unsere qualitativ hochwertigen Produkte erfüllen alle anspruchsvollen technischen Anforderungen.

Der stetige Wandel im technischen Unterhalt der neusten Nutzfahrzeugtechnologie verlangt optimale und kostengünstige Lösungen.

AdBlue

Nutzfahrzeuge der neusten Generationen benötigen zur Reduktion der Abgasschadstoffe das Produkt AdBlue. AGROLA ist der führende Anbieter und kann Sie beim Einsatz kompetent beraten.



Schmiermittel

In Zusammenarbeit mit führenden Motoren- und Fahrzeugherstellern übertreffen Sie mit unseren asche-armen Schmiermitteln nicht nur die Normen Euro 5 und 6, sondern decken damit fast alle Motoren älterer Generationen ab. Somit benötigen Sie nur ein Motorenöl für Ihren gesamten Fahrzeugpark.



Brenn- und Treibstoffe

AGROLA St. Gallen ist Ihr Partner für Heizöl- und Diesellieferungen. Dank eigenen Tanklagern und Direktimporten können wir einen prompten und zuverlässigen Lieferservice garantieren.



vlnr: Walter Räss, Jürg Menet, Dunja Zumstein, Lukas Christen, Marc Lippuner

Ihr AGROLA-Verkaufsteam

Unser langjähriges AGROLA-Verkaufsteam hilft Ihnen gerne kompetent und zuverlässig bei Ihrem Einkauf von Heizöl/Dieselöl/Benzin/Schmiermittel, aber auch bei Fragen rund um den Bau und Unterhalt von Tankanlagen. Gerne erstellen wir für Sie eine persönliche Offerte, zugeschnitten auf Ihre individuellen Bedürfnisse.

Heizöl online einkaufen rund um die Uhr unter www.agrolasg.ch

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