

TRANSPORT *flash*

Publikation der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein

Nr. 2 • Oktober 2018

THOMANN
NUTZFAHRZEUGE AG
SCHMERIKON · CHUR · FRAUENFELD · ARBON

SPAGATZEIT: Dank Einsatz in den Abendstunden sind Ihre Fahrzeuge länger auf der Strasse.



thomannag.com

Kombinierter Verkehr

Chance für die Transportbranche

Seite 4

Die Produktion von «Romantik»

Sektionshöck bei der Rutishauser AG

Seite 10

Neue Photovoltaikanlage

Teil des Hugelshofer-Elektromobilitätskonzepts

Seite 16



Presented by
LEADER

altherr
trucks & vans

**EINE
KLASSE
FÜR SICH.**

**SwissSkills-Silber
als Ansporn
für Lernende**



Der 19-jährige Damian Schmid hat an den kürzlich zu Ende gegangenen SwissSkills in Bern den zweiten Platz bei den Automobil-Mechatronikern belegt. Für die Berufs-Europameisterschaft hat sich der junge Nesslauer ehrgeizige Ziele gesetzt.

Nesslau Schmid hat im Sommer seine vierjährige Lehre als Nutzfahrzeug-Mechatroniker, die er bei der Altherr Nutzfahrzeuge AG in Nesslau absolviert hatte, mit der Glanznote 5,7 bestanden – dem besten Abschluss des Kantons St. Gallen sowie der beiden Appenzell. Damit hatte er sich für die Vorauscheidungen der SwissSkills qualifiziert. Dort habe er zwar nur Platz 17 unter 40 Teilnehmern belegt, weil sich aber 22 Kandidaten für den Final in Bern qualifizieren konnten, reichte es am Ende trotzdem problemlos. Minutiöse Finalvorbereitungen hat Schmid dann nicht betrieben, ausser einem zweieinhalbtägigen Kurs des Automobilverbandes St. Gallen, den er mit Diagnostikern zusammen absolvieren konnte. Während der beiden SwissSkills-Tage in Bern sei er kaum nervös gewesen: «Ich war ja freiwillig dabei und hatte nichts zu verlieren». An beiden Tagen mussten je drei Posten absolviert werden, an denen es verschiedene Probleme zu lösen galt. «Wir waren dauernd unter Strom und deshalb abends trotz nur halbtägiger Arbeit müde. Wir hatten aber das Glück, dank des Schweizerischen Automobilverbandes gute Unterkünfte zu haben», erklärt der 19-Jährige. Als grösste Herausforderung sieht der Nesslauer im Nachhinein, dass man Fehler und deren Behebung unter Zeitdruck zu finden hatte. Zudem sei er lange im Ungewissen gewesen, da er nicht habe abschätzen können, ob alles gut gelaufen sei. Darauf, dass schlussendlich der zweite Platz herauschaute, sei er schon ein wenig stolz, «auch wenn es mich anfänglich ein wenig wurmte, von einem Welschen geschlagen worden zu sein».

Bester Schweizer werden

Dank der Silbermedaille hat sich Schmid für den Eurocup qualifiziert – sozusagen die Europameisterschaft der Automobil-Mechatroniker. Für den im Dezember ebenfalls in Bern stattfindenden Wettbewerb hat er sich einiges vorgenommen: «Ich möchte mich als bester Schweizer für die WorldSkills, also die Berufsweltmeisterschaft, qualifizieren». Dafür wird sich Schmid intensiver vorbereiten. Auf welche Art, steht noch nicht fest. Der 19-Jährige, der zuerst eigentlich Landmaschinenmechaniker werden wollte, konnte während seiner vierjährigen Lehre aber bereits ein sehr solides Fundament legen. «Weil wir bei der Altherr Nutzfahrzeuge AG auch Vans und Lastwagen haben, war die Ausbildung sehr abwechslungsreich. Ich konnte vom Glühbirnenwechsel bis zu Diagnostik und Bremsprüfstand alles hautnah kennenlernen und überall selber Hand anlegen. Das ist sicher ein Vorteil, wenn man in einem relativ kleinen Betrieb arbeitet.»

Der Erste seit der Gründung der Altherr Nutzfahrzeuge AG 1969

Selbstverständlich sind auch Schmid's Ausbilder stolz auf ihren Absolventen. So meint etwa Jakob Roth, der aktuelle Ausbildungsverantwortliche der Altherr Nutzfahrzeuge AG, der zweite Rang an den SwissSkills sei das beste Ergebnis, das einer unserer Lehrlinge in den letzten Jahren erzielt habe. Und für Geschäftsführer Rochus Kunz ist das Ganze «eine Auszeichnung und das Zeichen, dass auch in Randregionen gute Ausbildungsarbeit geleistet wird». Und er sieht Schmid's Erfolg auch als Ansporn für zukünftige Lernende. «Wir brauchen dringend Nachwuchs aus der Region. Fachleute sind rar, und es ist schwierig, geeignete Personen von ausserhalb ins Toggenburg zu locken. Damian Schmid's Erfolg ist aber auch ein Beweis, dass wir mit unserer Philosophie, Lernende intensiv zu fördern, auf dem richtigen Weg sind.»

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



Wollen wir Billigtransporte?

Das Schweizer Transportgewerbe ist für Wirtschaft und Bevölkerung unentbehrlich. Auf der Strasse und auf der Schiene. Im Güterverkehr wie im Personenverkehr. Tagtäglich wird die Versorgung mit lebenswichtigen Gütern, aber auch die Entsorgung (Kehricht, Baustellen) zuverlässig, flexibel und in bester Qualität gewährleistet. Zugleich haben die Schweizer Transportunternehmen ihre Fuhrparks in den letzten Jahren laufend modernisiert. Über 90 Prozent der Tonnenkilometer werden mittlerweile mit Fahrzeugen der neuesten EURO-Normen 5 und 6 zurückgelegt. Das CH-Transportgewerbe ist mit der bestmöglichen Ökobilanz unterwegs; die umweltpolitischen Hausaufgaben wurden gemacht, notabene mit Investitionen in Milliardenhöhe ohne staatliche Unterstützung.

Es gibt aber Stimmen, die sagen, dass das Kabotageverbot überflüssig sei. Ausländische Lastwagen sollen auch zwischen zwei Punkten innerhalb der Schweiz transportieren dürfen. Doch: Wollen wir wirklich eine Lastwagenflut aus Osteuropa? Wollen wir Transporte zu Billigstlöhnen, die bis zu 90 Prozent (!) tiefer liegen als die Löhne für unsere bewährten Schweizer Berufsfahrerinnen und -fahrer? Wollen wir manipulierte Fahrzeuge (AdBlue-Bschiss) mit massiven Mängeln, die die Umwelt verschmutzen und die Verkehrssicherheit gefährden? Wollen wir zig Verstösse gegen Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen, wie sie vom Zoll immer wieder aufgedeckt werden?

Ich glaube, die Antwort versteht sich von selbst. Wichtig ist: Qualität hat ihren Preis. Das ist in allen Branchen so. Das Schweizer Transportgewerbe stellt sich sehr gerne in den Dienst von Wirtschaft und Bevölkerung – in bester Qualität. Dazu braucht es Hiesige, die die Region und die kürzesten Wege kennen, keine Osteuropäer mit Tiefstlöhnen und Leerfahrten. Deshalb: Das Kabotageverbot darf nicht gelockert werden.

Martin Lörtscher

ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein

Empfehlung zum Tausch von Europaletten

GS1 Switzerland, der Fachverband für nachhaltige Wertschöpfungsnetzwerke, und der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG haben zusammen eine Handlungsempfehlung herausgegeben, die den Tausch von Europaletten ein für alle Mal regelt. Zentraler Punkt der Massnahmen ist die Website www.europalettentausch.ch.

Ziel dieser unter der Federführung von GS1 Switzerland publizierten «Charta» ist ein funktionierender, offener Pool von Europaletten, bei dem die Rechte und Pflichten geregelt sind und die Lasten verursachergerecht getragen werden. Der Weg zum gelingenden Europalettentausch ist einfach: Die Tauschteilnehmer, die sich auf www.europalettentausch.ch registrieren, verpflichten sich, die festgelegten Aufgaben und Pflichten gemäss der Handlungsempfehlung von GS1 Switzerland und der ASTAG wahrzunehmen.

Verbindliche Willensbekundung

Dazu gehören unter anderem die Einhaltung der EPAL-Tauschkriterien sowie Transparenz in Bezug auf Beschaffung, Reparatur und Entsorgung. Weiter sind die eingetragenen Unternehmen verpflichtet, ihr involviertes Personal auf einen sorgfältigen Umgang gemäss Handhabungsempfehlung zu schulen.

Mit der verbindlichen Willensbekundung zum Einhalten der Empfehlung setzen die Teilnehmer des Tauschsystems ein Zeichen als «Fair Pallet Player» und können das zugehörige Label für ihre Marketingmassnahmen verwenden. GS1 Switzerland und die ASTAG hoffen, dass die Tauschempfehlung rasch am Markt aufgenommen und angewendet wird.

Branche reagiert positiv

Die Reaktionen aus den Branchen sind positiv: «Es ist zu begrüssen, dass die Rechte und Pflichten für den Europalettentausch präzisiert wurden», sagt Severin Baer, CEO Planzer Transport AG. «Allerdings müssen sich auch

alle Beteiligten an die Handlungsempfehlung halten, sonst wird der Ruf zum Ausstieg aus dem Palettentausch durch die Transporteure wieder laut werden.» Hans-Peter Dreier, Präsident der Fachgruppe Nationale und Internationale Transporte und CEO Dreier AG, hält es für wichtig, «dass die Palettentauschregeln nicht nur in den Verwaltungsbereichen, sondern insbesondere an den Umschlagsrampen bekannt sind und gelebt werden».

Peter Galliker, CEO Galliker Transport AG: «Durch die neu verfasste Empfehlung Palettentausch GS1 Switzerland – ASTAG erwarte ich eine bessere Qualität der Tauschgeräte und dass jeder Benutzer seine Pflichten betreffend Neubeschaffung wahrnimmt. Das System trägt in Zukunft keine Trittbrettfahrer mehr.» Auch Max Peter, Leiter Geschäftsbereich Handel & Supply Chain Management bei der Emmi Schweiz AG, erhofft sich von der Empfehlung ein wirksames Instrument gegen Trittbrettfahrer: «Seit Jahren engagiert sich die Emmi Schweiz AG für einen fairen Palettentausch. Die Kosten im Tauschpool müssen zwingend rollen- und verursachergerecht von allen Teilnehmern getragen werden. Missbrauch und Trittbrettfahren führen zum Tod des Palettentauschs. Wir erwarten, dass alle Beteiligten diese Empfehlung umsetzen und somit zu einer Verbesserung der aktuellen Situation beitragen.»

Die Empfehlung «Tausch von Europaletten» von GS1 Switzerland und der ASTAG kann unter www.europalettentausch.ch kostenlos heruntergeladen werden.

Transportflash



Magazin LEADER, MetroComm AG, Bahnhofstrasse 8, Postfach 1235, 9001 St.Gallen, Telefon 071 272 80 50, Fax 071 272 80 51, leader@metrocomm.ch, www.leaderonline.ch | Verleger: Natal Schnetzer | Redaktion: Marcel Baumgartner (Leitung) baumgartner@leaderonline.ch, Stefan Millius millius@insom.ch | Autoren in dieser Ausgabe: Marcel Baumgartner | Fotografie: Gian Kaufmann | Herausgeberin, Redaktion und Verlag: MetroComm AG, Bahnhofstrasse 8, 9001 St.Gallen, Tel. 071 272 80 50, Fax 071 272 80 51, www.leaderonline.ch, www.metrocomm.ch, leader@metrocomm.ch | Geschäftsleitung: Natal Schnetzer nschnetzer@metrocomm.ch | Anzeigenleitung: Verena Mächler vmaechler@metrocomm.ch | Marketingservice Abverwaltung: Fabienne Schnetzer info@metrocomm.ch | Abopreis: Fr. 60.– für 18 Ausgaben | Erscheinung: April und Oktober | Satz: Béatrice Lang blang@metrocomm.ch | Produktion: Ostschweiz Druck, Wittenbach.

LEADER ist ein beim Institut für geistiges Eigentum eingetragenes Markenzeichen. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

Presented by
LEADER

Das Optimum ist noch längst nicht erreicht

Die Zusammenarbeit zwischen Strasse und Schiene bietet klare Vorteile. Aber auch hier kommt man mit den Möglichkeiten irgendwann an die Grenzen. Die grosse Frage – heute wie auch morgen – ist: Wie kann die bestehende Infrastruktur noch besser genutzt werden?

Text: Marcel Baumgartner Bild: Sieber-Gruppe

Schiene oder Strasse? Diese Frage stellt sich für die meisten Transportunternehmen mittlerweile schon gar nicht mehr. Das grosse Potenzial liegt im kombinierten Verkehr. Um hier das Optimum zu erzielen, müssen sich beide Seiten aber noch intensiver mit den Möglichkeiten auseinandersetzen. Und vor allem müssen gewisse Rahmenbedingungen darauf ausgerichtet werden.

2753 Lastwagenfahrten gespart

Ein Ostschweizer Unternehmen, das sich seit mehreren Jahren auf der Schiene bewegt, ist die Sieber-Gruppe aus Berneck. Im Terminal Gossau etwa verknüpft sich das Unternehmen seit zwei Jahren mit SBB Cargo. Und das mit Erfolg: Der Nutzen der Bahn kann genau beziffert werden. «Im letzten Jahr sparte sie uns und der Umwelt 2753 Lastwagenfahrten sowie 565 Tonnen CO₂ ein», erklärt Geschäftsführer Michael Sieber. Etwa sechs Prozent hätten sich bereits von der Strasse auf die Schiene verlagert. «Der Einsatz der Bahn hat eine längere Vorgeschichte. Es brauchte Zeit, bis unsere Bedürfnisse und die Angebote von SBB Cargo zusammenpassten und wir die richtigen Verkehre zur Schiene bringen konnten», so Sieber weiter. Die Zusammenarbeit zwischen der Sieber Transport AG und SBB Cargo setzte die Investition in einen Terminal für den kombinierten Verkehr in Gossau voraus; vorher gab es keinen solchen in der Ostschweiz.

Planbar und effizient

Der Bahntransport von kranbaren Aufliegern zwischen der Ostschweiz und den Westschweizer sowie Tessiner Standorten hilft dem Unternehmen Sieber über das Nachtfahrverbot hinweg und befreit es teilweise vom Stau am Gubrist und in Egerkingen. Die Bahn übernimmt die «Rennstrecke», der Lastwagen konzentriert sich auf den Vor- und Nachlauf. Michael Sieber: «Um nicht im Stau stecken zu bleiben, müssten unsere Chauffeure sonst



In der Sieber-Gruppe nutzt man den kombinierten Verkehr hauptsächlich für den Fernverkehr.

jeden Tag um fünf Uhr früh im Rheintal losfahren. Solche Arbeitszeiten machen den Beruf unattraktiv; unser Gewerbe leidet ohnehin unter Personalmangel.»

Mit anderen Worten: In einer immer stärker zusammenwachsenden Schweiz verbindet SBB Cargo die Punkte planbar und effizient miteinander, auch über Nacht.

Regionen mit Verkehrsproblemen

In der Sieber-Gruppe nutzt man den kombinierten Verkehr hauptsächlich für den Fernverkehr und für den Warenumsatz von einer Niederlassung zur anderen. «Wir begannen mit der Strecke Tessin-Zürich, weil das Verkehrsproblem am Gotthard sehr gross war und ist», so Michael Sieber. Dann folgten weitere Regionen, die von starken Verkehrsproblemen betroffen sind.

Die grössten Schwierigkeiten im kombinierten Verkehr, auf die man heute noch stösse, läge in der grundsätzlichen Organisation der SBB:

Der Schienen-Verkehr ist deutlich unflexibler als die Strasse.

Letztlich macht man auch bei der SBB die einfache Rechnung, welche Bereiche mehr Umsatz bringen: Güterverkehr oder Personenverkehr. Und hier sind die Zahlen im zweiten Bereich deutlich besser. Für verschiedene Transportunternehmer muss sich daher die SBB Cargo noch stärker dafür einsetzen, dass die Sparte «Güterverkehr» mehr Gewicht erhalte. Auch die Aussage, dass der Personenverkehr das heilige Kind der SBB sei, fällt von einem Branchenvertreter. Man könne nicht dauern nach Verlagerung schreien, aber die Rahmenbedingungen nicht entsprechend anpassen.

Auch muss der Unterhalt der SBB-Infrastruktur gelöst werden. Sie wird heute aufgrund der deutlich höheren Frequenzen auch deutlich mehr belastet. Unterhaltsarbeiten werden aber tendenziell in der Nacht ausgeführt – also dann, wenn die Schiene für Güter genutzt werden kann.

Zehn Wechsellpritschen im KV und bis 70 Bahnwagen im WLV pro Tag

Die Genossenschaft Migros Ostschweiz setzt im besonderen Masse auf den kombinierten Verkehr. Täglich sind nicht nur zahlreiche Bahnwagen, sondern auch rund 140 Chauffeure im Einsatz.

Text: Marcel Baumgartner Bilder: zVg./Marlies Thurnheer



Daniel Balmer, Leiter Transportlogistik

Die Migros-Gruppe setzt sich aus zehn regionalen Migros-Genossenschaften zusammen, welche die einzelnen Filialen in ihrer jeweiligen Region beliefern. Die Migros Ostschweiz verteilt ihre Ware von Gossau SG aus. Vor allem Frischeprodukte werden in der Betriebszentrale kommissioniert und mehrmals täglich in die Filialen ausgeliefert. Die Verteilung der Sortimente Kolonial, Near und Nonfood sowie Tiefkühlartikel erfolgt aus den beiden Verteilzentren in Neuendorf SO und Suhr AG.

Die Betriebszentrale Gossau fungiert als Drehscheibe für die über 100 Supermärkte und 65 Gastronomiebetriebe der Migros Ostschweiz, aber auch die Fachmärkte in den Kantonen St.Gallen, Appenzell Inner- und Ausserrhoden, Thurgau, Graubünden, Schaffhausen sowie im Zürcher Oberland und im Fürstentum Liechtenstein werden von hier aus täglich mit Frischeartikeln beliefert.

Von der Bahn auf den LKW

550 Mitarbeiter sind bei der Migros Ostschweiz

allein für die Logistik in der Betriebszentrale Gossau im Einsatz. Der Transportbereich ist gemäss Daniel Balmer, Leiter Transportlogistik, personalintensiver als die Warenlogistik, da Letztere mittlerweile zu 80 Prozent vollautomatisch abgewickelt wird.

Bis die verschiedenen Güter der Migros die Regale in den einzelnen Filialen erreichen, muss eine fast auf die Minute getaktete Logistikkette eingehalten werden. Die Tiefkühlprodukte aus dem Zentrallager Neuendorf werden auf Wechsellpritschen per Bahn nach Gossau befördert. Jeweils von Montag bis Samstag findet am Bahnhof Gossau morgens um 8.30 bis 9 Uhr der Umpritschvorgang statt. Dabei werden die Wechsellpritschen per Kran von der Bahn auf die LKW geladen, worauf diese direkt die Filialen ansteuern.

Im Wagenladungsverkehr werden zwischen 50 und 70 Bahnwagen alleine für die Migros Ostschweiz in Bewegung gesetzt. Kein Wunder, hat sich die Migros-Gruppe damit zum grössten Kunden von SBB Cargo entwickelt.

Flexibilität von Lastwagen

Nur schon aus ökologischen Gründen strebt die Migros einen möglichst hohen Bahnanteil

an. Und dieser eignet sich laut Daniel Balmer vor allem für die Überwindung von grösseren Distanzen – wie hier zwischen den nationalen Verteilzentren und der Betriebszentrale der Migros Ostschweiz. Anders sieht es bei der Belieferung der Filialen aus, die zu 100 Prozent mittels LKW erfolgt. «Die höhere Flexibilität von Lastwagen bietet Vorteile. Aber gerade bei längeren Strecken kommen massgebliche Nachteile wie Stauzeiten, Baustellen oder Unfälle als unsichere Faktoren hinzu.» Das Einhalten des Terminplans steht über allem: Jede Migros-Filiale wird mindestens einmal pro Tag beliefert. Je nach Grösse der Verkaufsstelle können es gar drei- bis sechsmal täglich sein. Das Zeitfenster der Lieferung ist dabei auf eine Viertelstunde genau festgelegt. Entsprechend sind sämtliche Fahrten exakt getaktet.

«Der unbegleitete kombinierte Verkehr, also die Kombination aus Schienen- und Strassentransport, ist das perfekte Modell für die Migros», fasst Daniel Balmer zusammen. Zur Möglichkeit, zeitgenau zu liefern gesellt sich ein weiterer wesentlicher Vorteil: Viele Produkte müssen nicht mehr umgeladen werden. Somit wird die Gefahr von Schäden oder Qualitätsminderungen aufgrund einer unterbrochenen Kühlkette weiter gemindert.



Gesamtheitliche Lösungen sind gefragt

Mit dem neuen Logistikcenter lebt die Schönholzer Transport AG den Ruf nach nachhaltigen Transportlösungen umfassend. Die Anbindung ans Schweizer Schienennetz sorgt für eine emissionsarme Beförderung von Gütern.

Text: Marcel Baumgartner Bilder: Stéphanie Engeler



Schönholzer-Geschäftsführer Michael Eugster.

Seit 1956 gilt Schönholzer in der Ostschweiz als erste Adresse für den verlässlichen Transport von Gütern. Das Unternehmen mit Sitz in Märstetten TG ist auf qualitativ hochstehenden Stückguttransport und Lagerlogistik spezialisiert. Dafür rollen die Chauffeure mit den Fahrzeugen Tag für Tag aus und bringen Sendungen pünktlich ans Ziel: «Umweltoptimiert, sicher und zu fairen Preisen», wie das Unternehmen verspricht.

Logistikcenter mit Bahnanschluss

Seit Oktober 2016 setzt die Schönholzer Transport AG auf ihr neues Logistikcenter mit Bahnanschluss auf ihrem Areal in Märstetten.

Das Unternehmen hat damit seinen Kunden den direkten Zugang zum Schweizer Güterschienenetz eröffnet und für sich selbst den Weg freigemacht zur Entwicklung zusätzlicher Geschäftsfelder. «So nutzen wir Strasse und Schiene zum Vorteil der Wareneffizienz und der Umwelt», erklärt Geschäftsführer Michael Eugster.

Der eigentliche Startschuss zum neuen Logistikcenter fiel 2003 mit den ersten Überlegungen. Innerhalb der Planzer-Gruppe, zu der die Schönholzer Transport AG seit 2002 gehört, wurde damals eine neue Auslegeordnung gemacht. Dazu gehörte die Neuverteilung der

Aufgaben: Dem Standort Märstetten fiel die Aufgabe zu, die Ostschweiz lückenlos an die gesamte Schweiz anzuschliessen. Aus der Region und in die Region sollte die Versorgung verlässlich und umweltgerecht erfolgen. Um das zu erreichen, mussten zusätzliche Kapazitäten auf der Schiene gewährleistet sein. Es galt also, einen Neubau zu realisieren, der diese Anbindung an das Gleisnetz sicherstellt. Es folgten Jahre der Planung und des Baus bis zur feierlichen Eröffnung des neuen Logistikcenters im Oktober 2016.

Der ideale Verkehrsträger

Das Innenleben des Logistikcenters ist bis

ins kleinste Detail optimiert für die Abläufe durch Tag und Nacht. Eine vollautomatisierte Etagenförderung nach unten und oben übernimmt die Beschickung des Wareneingangs. Das helle und freundliche Lager ist dabei auch für hochwertige Güter bestens geeignet und sorgt für eine angenehme Arbeitsatmosphäre für die Mitarbeiter. Für den Transport werden die Waren umwelt- und ressourcenoptimiert auf die verschiedenen Verkehrsträger verteilt – von Bahn über LKW bis zu Schiff, Flugzeug und eBike.

Schon heute werden 60 Prozent der Güter emissionsarm auf der Schiene transportiert. Mit dem direkten Anschluss ans Bahnnetz ist die Schönholzer Transport AG in der Lage, die Nacht vollumfänglich für die Beförderung in die ganze Schweiz zu nutzen. Das eigene Bahnterminal ist der Ausgangspunkt; der Weitertransport zu den einzelnen Zielen erfolgt ab Bahnwagen wieder mit dem jeweils idealen Verkehrsträger.

Kapazitätsgrenzen

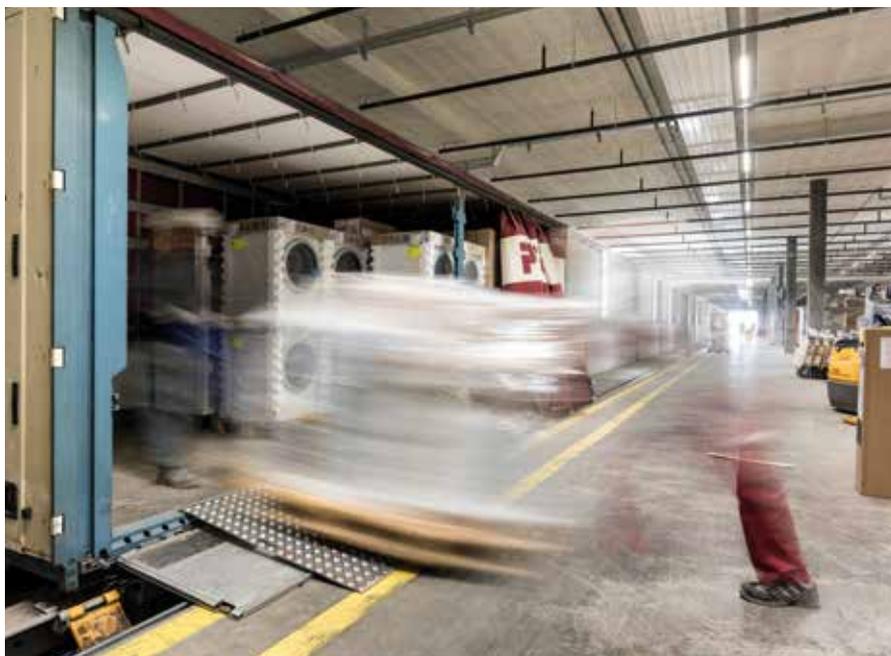
«Was wir erzielen wollten, ist vollumfänglich eingetreten», bilanziert Michael Eugster. Es sei aber klar, dass der künftige Bedarf von aussen gesteuert wird, also von den Kunden. Mit dem Neubau wurden die hier vorhandenen Platzmöglichkeiten zwischen Strassen und Bahnlinien bereits absolut ausgereizt. Mit den 17 Bahnwagen, die in der Halle Platz finden, und den zwölf Ausweichplätzen im Aussenbereich komme man heute schon hier und dort an die Kapazitätsgrenzen, wenn zu Spitzenzeiten 25 bis 30 Bahnwagen eingehen. «Wir müssen also sicher Augen und Ohren offenhalten, was weiteres Entwicklungspotenzial angeht», so der Geschäftsführer. Mit dem neuen Logistikcenter setze man das um, was allgemein als Zukunft im Transportbereich verstanden werde: die intelligente Kombination aus Schienen- und Strassenverkehr.

Für Eugster steht fest: Ein klare Trennung zwischen Strasse und Schiene ist nicht mehr möglich. Vielmehr muss man die Antwort auf die Frage finden, wie man künftig am effizientesten Güter von A nach B transportiert. «Einfach neue Strassen zu bauen, ist keine Lösung. Mehr Infrastruktur weckt nur neue Bedürfnisse», so Eugster. Schweizweit, ja gesamteuropäisch müsse daran gearbeitet werden, die beste Kombination aus den vorhandenen Verkehrsmitteln zu finden.



Die Voraussetzungen der Transportbranche werden nicht zuletzt auch von der Verkehrspolitik bestimmt. Der Kanton Thurgau ist punkto Strassenbauprojekten kein leichtes Pflaster. Umso wichtiger war die Annahme des Nationalstrassenfonds (NAF) an der Urne. Sie bedeutet konkret, dass die geplante Schnellstrasse

zwischen Frauenfeld und Arbon als Projekt in den Nationalstrassenfonds aufgenommen wurde. Eugster: «Die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und die Oberlandstrasse (OLS) sind für die Transportunternehmen eine elementare Angelegenheit, von der wir uns wünschen, dass sie möglichst schnell umgesetzt wird.»



Steter Mehrwert dank Innovationen

Die GK Grünenfelder AG feiert dieses Jahr ihr 70-jähriges Bestehen. Was als Hufschmiede begann, bietet heute vielschichtigen Fahrzeugbau mit eigener Entwicklungsabteilung. Das Rheintaler Unternehmen ist auch im Kühlbereich unterwegs – aber nicht erst, seit Frech-Hoch zur Gruppe gehört, offenbart CEO Marcel Grünenfelder.



«Wir sind einer der wenigen Schweizer Fahrzeugbauer, die noch eine eigene Entwicklung und Konstruktion besitzen», streicht Marcel Grünenfelder, CEO der GK Grünenfelder AG aus Kriessern, eine der Stärken seines Unternehmens hervor. So ist das 40 Personen starke Team nicht nur im klassischen Fahrzeugbau tätig, sondern auch in Entwicklung und Produktion von Sonderfahrzeugen. «Dank unserer hohen Innovationskraft bieten wir unseren Kunden steten Mehrwert – etwa eine selbst entwickelte sensorgesteuerte Dachheizung für Koffer- und Kühlfahrzeuge.»

Eigene Nische erhalten

Der Fahrzeugbau bleibt jedoch das Haupttätigkeitsfeld, und das entsprechende Portfolio ist breit. GK Grünenfelder setzt auf individuelle, funktionelle Lösungen, die hochwertig und gleichwohl bezahlbar sind. Dank der selbst entwickelten, modularen Bauweise bietet GK Grünenfelder massgeschneiderte Komplettfahrzeuge und Aufbauten aus eigener Herstellung an. Die Fahrzeugpalette umfasst Standardfahrzeugbau und Sonderfahrzeuge jeglicher Couleur. Darunter fallen Stückgutaufbauten, Schiebelächenkonstruktionen

und Schwenkwandaufbauten. Und seit den frühen 2000er-Jahren in zunehmendem Mass Kühlaufbauten. Ein wichtiger Teil der Diversifikation sind zudem Militäraufträge aus der Schweiz und aus dem Ausland, mit Anhängern, Aufbauten, Kommunikations- und anderen Containern.

2017 erweiterte die Familienholding ihr Portfolio mit der Übernahme der Frech-Hoch Nutzfahrzeuge AG aus Pratteln BL. Beide

Fahrzeugbaubetriebe werden eigenständig mit separaten Geschäftsleitungen geführt. «Der Kauf war eine strategische Entscheidung», erklärt Marcel Grünenfelder, der auch als Verwaltungsratspräsident der Familienholding tätig ist. Zum einen sei es um den Erhalt der etablierten Marke Frech-Hoch gegangen, zum anderen um eine Stärkung der gemeinsamen Marktposition. Die gewonnenen Synergien bieten beiden Unternehmen Vorteile, die auch dem Endkunden zugutekommen, wie beispielsweise das erweiterte Serviceangebot.

Joint Venture in Saudi Arabien

Bereits 1976 expandierte Albert Grünenfelder sen. nach Saudi Arabien und gründete mit seinem Partner Esmat Al-Saady das Joint-Venture CGS (Consolidated Grünenfelder Saady Co.). Heute produzieren 700 Mitarbeiter in modernsten Anlagen in Riad, Dschidda, Dammam und Bahrain über 2000 Fahrzeuge jährlich, was die CGS zum Marktleader auf der arabischen Halbinsel macht. Die Familienholding Grünenfelder hält 50 Prozent der CGS-Gruppe.

Während früher viel Fahrzeugbau-Know-how aus der Schweiz nach Riad geflossen ist, konzentriert sich die Unterstützung aus dem Rheintal heute auf Produktionstechnologie, Rekrutierung und Networking.

www.gk-gruenenfelder.com



2017: Über 7 Prozent mehr Staustunden

Die neusten Statistiken bezüglich Stau und Verkehrsbelastung zeigen auf, was die ASTAG schon lange festgestellt hat: Die Verkehrsüberlastung ist ein flächendeckendes Problem, und zwar auf dem ganzen Strassennetz. Gezielte Massnahmen – nicht nur auf den Nationalstrassen – sind deshalb zwingend angebracht.

Text: ASTAG Bild: Archiv



Bundesamt für Strassen ASTRA erkannt wurde und bereits erste Massnahmen eingeleitet sind, die aber noch intensiviert werden müssen. Allerdings sollten auch die Probleme auf dem übrigen Strassennetz zügig angegangen werden: Die Strasseninfrastruktur in den Kantonen und Agglomerationen muss rasch und ohne Verzögerung ausgebaut werden, damit der gesamte Verkehrsfluss endlich nachhaltig verbessert werden kann.

Denn die zunehmende Stauproblematik und Verkehrsüberlastung führen zu negativen Auswirkungen wie Stress, Unfälle, Verspätungen und massive volkswirtschaftliche Kosten in Milliardenhöhe. Ausserdem wird die Schadstoffemission durch den Stop-and-go-Verkehr unnötig in die Höhe getrieben. Im Transportgewerbe fallen weitere Produktivitätsverluste an. Daraus entstehen ständig neue Kostensteigerungen zulasten von Wirtschaft und Bevölkerung. «Stau ist der Mobilitäts- und Effizienzkiller Nr. 1», hält ASTAG-Zentralpräsident Adrian Amstutz fest: «Niemand, der ehrlich und fair für das Wohl unseres Landes einsteht, kann interessiert sein, diesen desolaten Zustand weiterzuführen!»

Der Verkehr staute sich im Jahr 2017 während insgesamt 25 853 Stunden. Dies entspricht einer Zunahme um 7.4 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Mit Abstand die häufigste Ursache für Staus bleibt die Verkehrsüberlastung. Als unerwünschte Folge davon nahm das Verkehrsaufkommen auf den untergeordneten Strassen erstmals stärker zu als auf den Nationalstrassen.

Die neuesten Rekordwerte für 2017, die der Bund heute veröffentlicht hat, sind für den Schweizerischen Nutzfahrzeugverband ASTAG höchst unerfreulich, aber wenig überraschend: Der staatlich verursachte Stau ist bedingt durch den nicht bedarfs- und zeitgerechten Ausbau der Infrastruktur. Erfreulich ist hingegen, dass die Problematik im zuständigen

Anzeige



**Logistik
Transport
Recycling**



HUGELSHOFER  GRUPPE

HUGELSHOFER GRUPPE
Juchstrasse 45 | 8500 Frauenfeld | Schweiz
T +41 52 728 05 11 | info@hugelshofer.ch
hugelshofer.ch

Die Produktion von «Romantik»

Pflanzen sind das Business der Rutishauser AG. Den grössten Bereich stellt die Produktion von Tulpen und insbesondere Topfpflanzen dar, welche an den beiden Standorten Züberwangen SG und Gordola TI kultiviert werden. Selbst ein Grossbrand vor fünf Jahren brachte den Innovationsdrang der Unternehmerfamilie nicht zum Erliegen. Anlässlich des diesjährigen Sektionshöcks konnten sich die ASTAG-Mitglieder vor Ort einen Eindruck davon machen, wie mit Sorgfalt und Hightech «Romantik» produziert wird.

Text: Marcel Baumgartner Bilder: Gian Kaufmann

Im September 2013 stand die Familie Rutishauser vor einer Brandruine: Ein von zwei Jugendlichen verursachtes Feuer frass sich in Windeseile durch die Treibhausreihen und zerstörte auf einer Fläche von rund 20 Fussballfeldern eine Million Topfpflanzen. Menschen kamen zum Glück nicht zu Schaden. Aber die Firma stand vor dem Aus – die Unter-

nehmerfamilie unter Schock. Aufgeben stand aber nicht zur Debatte. Noch bevor der Brand vollständig gelöscht wurde, war der Entschluss gefasst: «Wir machen weiter!»

Traditionelle Werte in die Zukunft führen

Wenn Urs Rutishauser, der die in Züberwangen ansässige Firma Rutishauser AG zusam-

men mit Bruno Rutishauser, Marianne Meier-Rutishauser und Heidi Fitzi-Rutishauser führt, heute auf das Ereignis von vor fünf Jahren angesprochen wird, mag er nicht in die Details gehen. Statt zurück blickt er lieber nach vorne. Aber dass zu keiner Sekunde darüber nachgedacht wurde, alles hinzuschmeissen, zeigt den Unternehmergeist und das Verantwortungsbewusstsein der Familie. Die mittlerweile vierte Generation fühlt sich verpflichtet, das Erbe weiterzuführen. «Es ist wichtig, Strategie und Jahresziele zu kennen», erklärt Bruno Rutishauser. «Noch wichtiger sind aber die traditionellen Werte, die eigene Genetik. All das möchten wir sorgfältig in die Zukunft lenken.»





Die über 100 ASTAG-Mitglieder konnten sich am Sektionshöck Ende September vor Ort ein Bild der Innovationskraft des Betriebes machen, der seine Wurzeln im Jahre 1912 hat. Damals gründete Eduard Rutishauser eine eigene Gärtnerei in Wil. Heute bietet das Unternehmen bereits in der vierten Generation ihren Kunden ein reichhaltiges und qualitativ hochwertiges Angebot rund um Garten, Pflanzen und Floristik an. «Die Liebe zu Blumen und Pflanzen ist bis heute unsere grosse Motivation geblieben. Laufend modernisiert haben wir dagegen unsere Produktions- und Vertriebsmethoden», erklärt Bruno Rutishauser.

Neues Standbein für die Firma

Das schweizweit und auch im nahen Ausland tätige Unternehmen hat Standorte in vier Kantonen. Neben dem Hauptsitz in Züberwangen

werden in Neukirch TG unter der Marke «Häberli» Obst- und Beerenpflanzen gezüchtet. Von Gordola aus wird der Schweizer Detailhandel mit Zierpflanzen beliefert, und seit Mitte 2017 ist man mit der Galenus AG auch im Kanton Zürich, in Fällanden, stationiert. Mit dieser Firma stieg die Rutishauser AG in ein Geschäftsfeld ein, in dem sie die grosse Zukunft für die Unternehmensentwicklung sieht: der Gesundheitsbereich. Im Rahmen von verschiedenen strategischen Optionen für die Zukunft hat sich das Unternehmen vor rund zwei Jahren entschieden, den Bereich «Health Care, Medizin und Kosmetik» aktiv anzugehen und neue Märkte zu erschliessen. Mit dem Namen der neuen Tochterfirma unterstreicht das Familienunternehmen ihre Absicht, sich im Bereich «Gesundheit» nachhaltig zu positionieren: Der Name stammt von Galenus, einem

griechischen Arzt aus dem 2. Jahrhundert nach Christus, der sich stark mit der Medizin und Heilkunst beschäftigte.

Die Rutishauser AG ist bereits heute gut im Markt positioniert und breit diversifiziert. Aber mit den jüngsten Entwicklungen hat man erneut den Beweis erbracht, dass man das eigene Geschäftsmodell laufend hinterfragt und weiterentwickelt. Oder wie es Bruno Rutishauser ausdrückt: «Wir sind gezwungen, uns laufend zu transformieren.»

Bei einem Betriebsrundgang wurden den ASTAG-Mitgliedern die einzelnen Produktionsschritte aufgezeigt. Die eindrucklichen Dimensionen der Hallen führten ihnen vor Augen, dass hinter dem romantischen Produkt «Blume» letztlich ebenfalls Hightech steckt.



Der «Service der Zukunft» ist eingeläutet

Der Nutzfahrzeug-Dienstleister Thomann begreift den digitalen Wandel als Chance, den Service noch näher an die Kundenbedürfnisse zu rücken.



Ein Kundenklick genügt, und das Thomann-Team legt los.

Die Thomann Nutzfahrzeuge AG versteht sich als Gas(t)geber für Wartung und Verkauf von Lastwagen, Omnibussen und Transportern. «Profunde Kenntnisse der Kundenwünsche und Einfühlungsvermögen waren immer wichtig», sagt Inhaber Luzi Thomann. «Mit dem digitalen Wandel wird dies noch entscheidender, weil die Zahl persönlicher Kontakte sinkt und digitale Kontakte hinzukommen».

Bei bedeutenden Trends schon am Ball

Beim Trend Richtung 24-h-Verfügbarkeit ist das Unternehmen mit dem Gesamtpaket «verlängerte Öffnungszeiten, Pikett und der neuen Spagat-Zeit® nach dem Feierabend» bereits weit fortgeschritten. Letztlich sollen die Ausfallzeiten für Kundenfahrzeuge minimal gehalten und die Wirtschaftlichkeit gesteigert werden. Dass Kunden zwischen verschiedenen Servicelevels wählen wollen, ist ein nächster allgemeiner Trend. Hier hat Thomann den «2WEG-Rep-Tarif®» mit den Angeboten «Premium» und «Budget» geschaffen.

Schnelle Problemlösungen bietet man der Kundschaft schon lange – auch mit dem «fliegenden Mechaniker». Nach einer Testphase wurde in Schmerikon zusätzlich der «fliegende Logistiker» eingeführt, welcher die Mechaniker von Aufgaben im Teile-Management entlastet.

Vereinfachte Fahrzeugannahme

Als wesentlichen Schritt Richtung digitaler Wandel realisiert Thomann zwischen 2018

und 2020 die digitalisierte Fahrzeugannahme. Was jetzt mit automatisierter Fahrzeug-Erkennung und menügesteuerter Annahme via Tablet beginnt, endet im Jahr 2020 mit High-tech-Diagnosescannern; dann gilt für die Fahrzeugannahme «hindurchfahren genügt».

Rolle als Ausbilder bleibt wichtig

«Wertschätzende persönliche Kontakte kombiniert mit komfortablen digitalen Lösungen», so lautet die Kurzformel des Unternehmens zum Thema «Service der Zukunft». Auch das Engagement für den Berufsnachwuchs bleibt ein zentrales Anliegen. Kürzlich hat man das Gütesiegel «TOP Ausbildungsbetrieb» erreicht und bildet nun nach der 6-Schritte-Methode IPERKA aus. Im Zentrum steht dabei das «entdeckende Lernen», beim dem die Lernenden sehr eigenständig Wege finden und Lösungen entdecken. «Machen statt nur zuhören», fasst der Lehrlingsverantwortliche Sepp Zgraggen das Modell IPERKA zusammen.

«Wir bleiben dran»

Es gibt viele Stichworte, wohin sich die Mobilität bzw. die Nutzfahrzeugbranche entwickeln werden, wie z. B. alternative Antriebe, selbstfahrende und vernetzte Fahrzeuge oder die Präventivwartung. «Wir beobachten den Markt genau und bleiben am Puls der Szene», unterstreicht Luzi Thomann. «Wir wollen den digitalen Wandel auf unsere typische Art gestalten: chancenorientiert, vorausschauend und anpackend».



«Digitalisierung ist Chefsache»

Beim Familienunternehmen sind die Inhaber Luzi und Beatrix Thomann an vorderster Front aktiv. «Wir definieren unsere Rolle in der künftigen Mobilität von der Führung her», so der CEO. «Der Service der Zukunft ist dann erfolgreich, wenn er vereinfacht, emotionalisiert und das Vertrauen zwischen Kunde und Firma stärkt». Als Erfolgsfaktoren nennt er Flexibilität und Tempo in jedem Aspekt, einfache und transparente Angebote sowie Kosteneffizienz.



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

Die Zukunft der Branche sichern

Bekanntlich beklagt die gesamte Transportbranche den wachsenden Personalmangel. Umso wichtiger ist es, Jugendliche für die verschiedenen Berufsfelder zu begeistern. Das tut die ASTAG-Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein alljährlich an der Berufsmesse Thurgau in Weinfelden und an der OBA in St.Gallen.

Text: Marcel Baumgartner Bild: OBA

Der Zulauf der 8. Berufsmesse vom 20. bis 22. September war mit rund 8'000 Besuchern erneut sehr hoch. Besonders am Samstag nutzten auch sehr viele Eltern die Möglichkeit, sich zu informieren. Rund 200 Berufe und Ausbildungen wurden vorgestellt, darunter durch die ASTAG auch die Sparten der Transportbranche.

Etwas grösser sind die Dimensionen der OBA: In den vier Tagen vom 30. August bis zum 2. September durfte die Ostschweizer Bildungs-Ausstellung (OBA) etwa 20'000 Besucher in den Hallen der Olma Messen St.Gallen begrüßen. Während Jugendliche verschiedenste Berufsfelder entdeckten, informierten sich Erwachsene über rund 680 Weiterbildungsangebote. Besuchermagnet waren dieses Jahr die Berufe aus dem Bauhauptgewerbe, die im Schwerpunkt der OBA lagen.



Anzeige

Anzeige

mobas.ch



MOBAS[®]

CRANES AND MORE

Ihr Fahrzeugbauer im Bereich

Foodlogistik










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



Renault Nutzfahrzeuge bringen Ihr Geschäft in Fahrt.

Jetzt mit attraktiven Lagerprämien.



+
Renault TRAFIC
Ab Fr. 16 100.–



+
Renault MASTER
Ab Fr. 17 500.–



+
Renault KANGOO
Ab Fr. 10 900.–



+
Renault ALASKAN
Ab Fr. 23 850.–

Exklusiv während der **PRO+ WOCHEN: Flottenrabatt bis 28%, Business-Prämie bis Fr. 2 000.–, Lagerprämie bis Fr. 1 500.–** und vieles mehr. Alle Infos unter www.pro-plus-wochen.ch

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

Angebote gültig nur für Geschäftskunden (Flotten ohne Rahmenvereinbarung oder Volumenabkommen) bei den an der Aktion beteiligten Renault Händlern bei Vertragsabschluss und Immatrikulation vom 01.10.2018 bis 30.11.2018. Die Lagerprämie gilt nur auf gekennzeichneten Fahrzeugen und ist kumulierbar mit der Business-Prämie und dem Flottenrabatt. Preisbeispiele: Trafic Kastenwagen L1H1 Access 2,7 t dCi 95, Katalogpreis Fr. 25 800.–, minus 26% Flottenrabatt Fr. 6 700.–, minus Business-Prämie Fr. 1 500.–, minus Lagerprämie Fr. 1 500.– = Fr. 16 100.–. Master Kastenwagen L1H1 2,8 t 2.3 dCi 110, Katalogpreis Fr. 29 150.–, minus 28% Flottenrabatt Fr. 8 150.–, minus Business-Prämie Fr. 2 000.–, minus Lagerprämie Fr. 1 500.– = Fr. 17 500.–. Kangoo Express Medium Access ENERGY TCe 115, Katalogpreis Fr. 18 650.–, minus 24% Flottenrabatt Fr. 4 450.–, minus Business-Prämie Fr. 1 000.–, minus Lagerprämie Fr. 1 000.– = Fr. 12 200.–. Alaskan Business ENERGY dCi 160 4x4, Katalogpreis Fr. 31 700.–, minus 17% Flottenrabatt Fr. 5 350.–, minus Business-Prämie Fr. 1 000.–, minus Lagerprämie Fr. 1 500.– = Fr. 23 850.–. Flottenrabatt, Business-Prämie und Lagerprämie sind nicht gültig für Kangoo Express Medium First. Kangoo Express Medium First ENERGY TCe 115, Katalogpreis Fr. 10 900.–. Alle Beträge exkl. MwSt.

OSTSCHWEIZ DRUCK

Hofstetstrasse 14 • 9300 Wittenbach • ostschweizdruck.ch



**Hier
zu Hause.**

Auch in Zukunft sind die Ansprüche hoch

29 von 30 Transportfachleuten hatten am 6. Juli im Berufs- und Weiterbildungszentrum Wil-Uzwil in Flawil Grund zu Freude: Sie haben ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen.

Text: mba Bild: Simone Zuberbühler

Wie sagt man so schön: Früher war alles besser. Diese nostalgische Sichtweise möchte Rektor Marco Frauchiger allerdings nicht teilen. Mit Blick auf die diesjährigen Strassentransportfachmänner und -frauen sowie die Strassentransportpraktiker zeigte er sich beeindruckt, ob der vielfältigen Leistungen und dem Durchhaltewillen, den Jugendliche heute an den Tag legen müssen. «Unsere Absolventen zeigen, dass sie Ehrgeiz und Motivation an den Tag legen, um ihre Ziele zu erreichen.»

Umso mehr darf man nach den drei bzw. zwei Lehrjahren nun auch den Moment geniessen und den Erfolg feiern. «Für Sie alle beginnt ein neuer Lebensabschnitt», führte auch Markus Manser, Berufsbildungsobmann der ASTAG-Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein aus. «Die vielen Stunden des Lernens haben – vorerst zumindest – ein Ende.» Die Jugendlichen hätten sich durch die Lehrjahre zu für die Branche wichtigen Arbeitskräften entwickelt. «Denken Sie in Zukunft aber immer daran: Arbeitgeber und Kunden fordern von Ihnen ebenso täglich Höchstleistungen und Qualität. Sie haben das nötige Werkzeug erhalten, um diesen Ansprüchen gerecht zu werden.»

Die Lehre des Strassentransportfachmannes bzw. der Strassentransportfachfrau EFZ dauert drei Jahre. Insgesamt traten 27 Lernende zur Prüfung an, wovon 26 diese erfolgreich bestanden.



Die erfolgreichsten Kandidaten in diesem Jahr waren:

- Isler Janis, Hasler Transport AG, Weinfelden (5.7)
- Büsser Marco, Genossenschaft Migros Ostschweiz, Gossau (5.4)
- Debus Robin, Feldmann Pneukran + Transport AG, Schmerikon (5.4)
- Senn Christoph, Sieber Transport AG, Berneck (5.3)

Drei Lernende – und alle erfolgreich – absolvierten die zwei Lehrjahre zum Strassentransportpraktiker bzw. zur -praktikerin EBA. Die beste Leistung lieferte Moser Manuel von der r+n transporte ag in Herisau (5.3)

Photovoltaikanlage als Teil des Hugelshofer-Elektromobilitätskonzepts

Mit der Inbetriebnahme einer Photovoltaikanlage stärkt die in Frauenfeld ansässige Hugelshofer-Gruppe ihre nachhaltige, ökologische Firmenstrategie und deckt durch den produzierten Solarstrom einen grossen Teil ihres Energiebedarfs.



Mit einer Fläche von 620m² wurde auf dem Dach der Recyclinghalle die erste Etappe einer Photovoltaikanlage errichtet. Diese wird jährlich rund 100'000 kWh Solarstrom produzieren. Dies entspricht dem jährlichen Strombedarf von rund 28 Einfamilienhäusern. In weiteren Ausbausritten soll die Anlage schrittweise auf den Zielwert von 500'000 kWh ausgebaut werden.

Elektro-Sattelschlepper

Eigener, nachhaltig produzierter Solarstrom bildet die Basis des Hugelshofer-Elektromobilitätskonzepts. Zwar werden in der Schweiz vereinzelt schon heute elektrisch betriebene Lastwagen eingesetzt. Dies jedoch lediglich bis zu einem maximalen Gesamtgewicht von 26 Tonnen. Vollelektrische Sattelschlepper mit 40 Tonnen Gesamtgewicht sind am Markt noch

nicht verfügbar. In enger Zusammenarbeit mit der MAN Truck&Bus Schweiz AG wurde ein solches Fahrzeug entwickelt. Voraussichtlich Ende 2018 wird der Elektro-Sattelschlepper in Betrieb gehen.

Mit diesem Schritt setzt die Hugelshofer Logistik AG im Segment der schweren Lastwagen als erstes Schweizer Logistikunternehmen auf diese neue Technologie. Ziel ist, dass weitere Fahrzeuge folgen. Die Photovoltaikanlage kann mit der Entwicklung der Elektrofahrzeugflotte kontinuierlich mitwachsen. Da es die Kundenstruktur zulässt, können die Fahrzeugbatterien am Tag mit sauberem Solarstrom aufgeladen werden, und in der Nacht wird das Fahrzeug für die Belieferung der Kunden eingesetzt.

Vorteile in der Nacht

Nebst einem grossen ökologischen Nutzen bieten Elektrolastwagen in der Nacht auch den Vorteil, dass sie praktisch geräuschlos unterwegs sind. Das wissen vor allem Anwohner von Lieferorten zu schätzen. Mit diesem sehr innovativen und nachhaltigen Elektromobilitätskonzept beschreitet die Hugelshofer-Unternehmensgruppe neue Wege. Die Verantwortlichen sind überzeugt, dass eine 100% CO₂-neutrale Belieferung für Kunden und Natur einen Mehrwert bietet und auf dem Markt auf breite Akzeptanz stossen wird.

Anzeige

**UMWELTSCHUTZ:
Mit Auszeichnung.**



CAMION TRANSPORT



Hubstrasse 103
Postfach 840
CH-9501 Wil SG
www.camiontransport.ch

Über 47 Jahre «on the road» bei Hugelshofer

Ende August ging Chauffeur Heinz Wehrli nach unglaublichen 47.5 Dienstjahren bei der Hugelshofer Gruppe aus Frauenfeld in seinen wohlverdienten Ruhestand.

1971 hatte Fredi Hugelshofer den damals Siebzehnjährigen ohne Führerausweis eingestellt und in die kleine Truppe von 15 Chauffeuren aufgenommen. Das Einzige, was Heinz Wehrli für seinen zukünftigen Job mitbrachte, war eine grosse Begeisterung für Autos im Allgemeinen, speziell aber für Lastwagen.

Auf dem privaten Hugelshofer-Kieswerkareal wurde Heinz Wehrli dann bald, wie viele Dutzende junger Leute in den Jahren nach ihm, direkt mit der harten Wirklichkeit des Chauffeurberufs konfrontiert: Er wurde während kurzer Zeit von einem erfahrenen älteren Chauffeur als Instruktor begleitet und fuhr nachher selbstständig während Monaten mit einem grossen Kipper intern im Kieswerk, bis er dann mit 18 die Lastwagenprüfung erlangen konnte.

Von dieser wichtigen, praxisnahen Erfahrung hat er später in seiner Karriere unzählige Male profitieren können. Mit dem LKW-Ausweis im Sack wurden Heinz Wehrli dann laufend grössere Lastwagen und neue Einsätze übertragen.

So fuhr er darauf während Jahren mit sämtlichen Lebensmittel- und Chemikaliertankwagen – schlicht mit allem, was bei Hugelshofer so bewegt werden musste – im In- und Ausland. In den folgenden Jahren wurde er unzählige Male als betriebsinterner «Chauffeur des Jahres» nominiert und war in jeder Hinsicht ein Vorbild für alle seine Berufskollegen. So hat er auch trotz langjähriger Krankheit kaum je einen Arbeitstag ausgelassen.

Die letzten zehn Jahre verbrachte Heinz Wehrli dann im Nahverkehr, vorwiegend mit Muldenkippern für die Entsorgung in der Region Frauenfeld. Daher kennt er auch jedes Gässli und jeden Winkel in Frauenfeld, und andererseits kennen Hunderte von zufriedenen Kunden und Frauenfelder Bewohner den stets gut gelaunten Fahrer.

An seinem letzten Arbeitstag wurde Heinz Wehrli vom Hugelshofer Kader würdig verabschiedet, und es wurde ihm für den Einsatz und die Treue während 47.5 Jahren herzlich gedankt.

Mit seiner aufgestellten und verständnisvollen Ehefrau Uschi, die ihn schon seit 40 Jahren aktiv begleitet, fuhr Heinz Wehrli mit einem der ersten Lastwagen, den er bei Hugelshofer gefahren hatte, einem bald 70-jährigen 4-Zylinder-Saurer-Diesel-Schlepper, Jahrgang 1948, gleich selbst zu seinem Abschiedsfest.



Anzeige

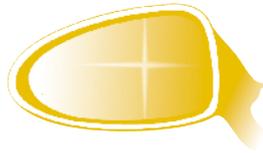


NUFA AG

SUBARU | KIA MOTORS | VOLVO Trucks Vertretung

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

Nufa



DER GOLDENE RÜCKSPIEGEL

«Offener Reissverschluss»

Der 8,3 Kilometer lange Autobahnabschnitt auf der A1/A13 zwischen den Anschlüssen St.Margrethen und Rheineck wird derzeit saniert. Die Bauarbeiten dürften voraussichtlich Anfang 2019 beendet sein. Bis dann präsentiert sich den Verkehrsteilnehmern ein Nadelöhr. Kein Wunder: Täglich verkehren rund 42'000 Fahrzeuge auf dieser Strecke.

Derzeit ist nur die Fahrbahnhälfte Richtung St.Gallen in Betrieb. Diese wiederum ist in vier stark verengte Spuren – je zwei pro Fahrtrichtung – unterteilt.

Die Kantonspolizei St.Gallen toleriert aktuell, dass Lastwagen während der Bauarbeiten Teile beider Fahrstreifen benutzen dürfen – im Gegensatz zu anderen Verkehrsteilnehmern. «Wir tolerieren das, weil damit die Verkehrssicherheit erhöht wird», sagte Mediensprecher Hanspeter Krüsi gegenüber dem «St.Galler Tagblatt». Der Hintergrund sei die Methode des offenen Reissverschlusses. Dabei fahren die Fahrzeuge versetzt auf zwei Fahrspuren. «So hat jeder Fahrer genug Platz und fühlt sich nicht eingeeengt.»

Um auf diese Fahrweise aufmerksam zu machen, wurde von der Kantonspolizei eine Hinweistafel mit der Aufschrift «Im offenen Reissverschluss sicherer» angebracht. Den Ausschlag dafür gab Michael Egger, Geschäftsleitungsmitglied des Transportunternehmens Emil Egger. Er macht die Kantonspolizei auf die engen Verhältnisse aufmerksam und regte an, wie schon im Jahr 2017 – als die andere Fahrtrichtung saniert wurde – entsprechende Hinweistafeln zu installieren.

Neumitglieder der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

Eintritt vom 1. April bis 30. September 2018:
 AHTS Autohilfe und Transporte Schweiz GmbH, Wängi; Silo Trans AG, Sennwald; Alder Umzug, Grabs; QuerLog GmbH, Wangs; Frischknecht Umzüge GmbH, St.Gallen; ATD-Service, Amlikon-Bissegg; Thomas Knobel Holz und Grün, Affeltrangen; Nedi Gajic Transporte GmbH, St.Gallen; Lehmann Umzüge AG, Rheineck.



DER ROSTIGE AUSPUFF



Landwirte zeigen kein Verständnis

Im September 2018 haben Verkehrsspezialisten der Kantonspolizei St.Gallen in allen vier Polizeiregionen des Kantons Kontrollen bei landwirtschaftlichen Fahrzeugen auf öffentlichen Strassen durchgeführt.

Von 42 kontrollierten Fahrzeugen mussten 17 beanstandet und deren Fahrer zur Anzeige gebracht werden. Die meisten Verstösse betrafen Fahrzeuge mit Anhängern und die mangelnde Betriebssicherheit. So mussten fünf Verkehrsteilnehmer wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen zur Anzeige gebracht werden. Sie waren mit ungelösten Anhängern unterwegs und hätten deshalb maximal 30 km/h fahren dürfen. Die meisten der benutzten Zugfahrzeuge fuhren jedoch mit 40 km/h.

Vier Landwirte wurden wegen mangelhafter oder gar komplett fehlender Ladungssicherung zur Anzeige gebracht. In den meisten Fällen transportierten sie Siloballen. Drei weitere Personen wurden wegen nicht betriebssicheren Anhängervorrichtungen angezeigt.

Drei Personen müssen wegen fehlenden Markierungstafeln und mangelhafter Beleuchtung mit einer Busse rechnen, und zwei Fahrzeuge waren mit Frontanbaugeräten unterwegs, welche die Sicht behinderten.

Die Kantonspolizei St.Gallen stiess bei den Kontrollen mehrheitlich auf Unverständnis seitens der kontrollierten Personen. Oft wurde das Argument vorgebracht, dass die landwirtschaftlichen Fahrzeuge langsam unterwegs seien und es deshalb nicht so gefährlich sei.

«Wir weisen jedoch darauf hin, dass die Vorschriften bezüglich der Betriebssicherheit von Fahrzeugen zwingend einzuhalten sind und darauf auch in folgenden Kontrollen ein grosses Augenmerk gelegt werden wird», so die Kantonspolizei St.Gallen.

Agenda

Samstag, 23. März 2019, 9 Uhr: Generalversammlung 2018, Thurgauerhof, Weinfelden

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

ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

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



Herzlichen Dank für 30 Jahre Partnerschaft!

WIRAG AG

Nutzfahrzeuge
9532 Rickenbach / Wil
8409 Winterthur

Tel. 071 929 46 40

Fax 071 929 46 41

Mail info@wirag.ch

Web www.wirag.ch



Unsere Dienstleistungen:

- Komplett Transportlösungen mit individuell angepassten Finanzierungs- und Wartungslösungen
- LKW-Vermietung
- Werkstatt für LKW, Busse, Anhänger und Auflieger
- Teile- und Zubehör-Service für LKW und Busse
- 24-Std. Pannendienst (Volvo Action Service)
- Kundenfreundliche Öffnungszeiten: Mo - Fr: 7.00 h - 19.30 h, Sa: 7.00 h - 12.00 h

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

Volvo Trucks. Driving Progress





AGROLA ST. GALLEN

Ihr regionaler Partner für Energie und Schmiermittel

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

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

AdBlue

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



Schmiermittel

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



Brenn- und Treibstoffe

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



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



vlnr: Jürg Menet, Tamara Schelling, Marc Lippuner, Walter Räss, Parlmira Ruggeri, Michael Wüthrich, Dunja Zumstein, Andy Gartwyl

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

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