

TRANSPORT

flash

Publikation der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein

CHF 5

Nr. 2 / Oktober 2020



Samuel Hollenstein, Herold Taxi AG:

«Wir haben schon schlimmere Zeiten durchlebt» Seite 8

Erich Goldenberger, Surprise Kultour AG:

«Die Arbeit muss zweimal gemacht werden» Seite 6

René Steiner, Beda Steiner AG:

Vom Liniens Piloten zur Transportbranche Seite 12

LEADER

WIR PRÄSENTIEREN:

DER NEUE RANGE ROVER EVOQUE PLUG-IN-HYBRID

altherr



Jetzt bei
Altherr in Schaan
beraten lassen!

Altherr AG

Im Rösle 7, FL-9494 Schaan

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

www.altherrag.li



Altherr in Schaan & Nesslau - Ihr Partner für Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge.

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





Ansichtssache?

Das Engagement für einen besseren Klimaschutz ist durchaus begrüssenswert. Es macht Sinn, auf gewisse Missstände hinzuweisen. Es macht Sinn, Druck auf die Politik auszuüben, damit ein Anliegen, das einem wichtig erscheint, Gehör findet.

Die Transportbranche kennt diesen Mechanismus. Wie keine andere Branche werden wir schon seit Jahren durch scharfe Regulierungen und laufend angepasste LSVA-Abgabeklassen ständig zu Investitionen in die Nachhaltigkeit gezwungen. Dies mit dem positiven Effekt, dass die Schweiz weltweit die modernste und sauberste LKW-Flotte auf der Strasse hat. Dies jedoch für einen hohen Preis: Wir müssen dafür alljährlich eine regelrechte Wertvernichtung in Kauf nehmen, uns fehlt die Planungssicherheit für eine vernünftige und marktkonforme Amortisationsdauer unserer Fahrzeuge. Aber die Gesetze sind klar, weshalb wir uns – mitunter auch zähneknirschend – danach richten.

Auch wir versuchen, mit Druck auf die Politik eine Verbesserung zu erzielen – nicht zum Nachteil des Klimas, sondern zugunsten einer massvolleren Gestaltung der Rahmenbedingungen, damit wir nicht noch mehr in die Ecke gedrängt werden und letztlich in erster Linie nur noch als reiner Füllapparat für die Bundeskasse funktionieren.

Stellen wir uns einmal kurz vor, was passiert wäre, hätte sich unsere Branche Ende September im Rahmen der Session auf dem Bundesplatz zu einer Protestaktion versammelt und dort einige Lastwagen «parkiert». Stellen wir uns einmal kurz vor, welcher Aufschrei durch die Schweiz gegangen wäre. Wie hätten die Linken und Grünen reagiert? Wie die Berner Stadtregierung?

Die Klimaaktivisten haben das getan. Und man liess sich gewähren. Selbst dann, als sie verhinderten, dass die Marktfahrer auf dem Platz ihren gewohnten Geschäften nachgehen konnten und damit enorme Umsatzeinbussen zu verzeichnen hatten.

Unsereiner kann darüber nur ungläubig und auch etwas zornig den Kopf schütteln. Der Fall zeigt einmal mehr: Es wird in der Schweiz, trotz klarer Gesetzgebung, eben doch mit verschiedenen Ellen gemessen.

Martin Lörtscher
 ASTAG Sektion Ostschweiz und
 Fürstentum Liechtenstein

LSVA-Abklassierung EURO Kategorien IV und V per 1. Januar 2021

Der Bundesrat hat entschieden, die Abklassierung bezüglich der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA wie geplant vorzunehmen. So sollen Fahrzeuge der EURO-Kategorien IV und V per 1. Januar 2021 von der mittleren in die teuerste LSVA-Kategorie verschoben werden.

Gemäss Informationen des Bundes soll damit sichergestellt werden, dass die Erneuerung der Lastwagenflotte weitergeht. Die Verlagerungswirkung soll damit gestärkt werden.

An der Sitzung des Gemischten Landverkehrsausschusses mit Vertreterinnen und Vertretern der EU vom 19. Juni 2020 hat sich die Schweiz für eine unverzügliche Umsetzung der Abklassierungen eingesetzt. Die Schwerverkehrsabgabeverordnung soll revidiert werden, damit die Anpassungen auf Anfang 2021 in Kraft treten können. Und damit nicht genug: Obwohl einige EU-Mitgliedsländer Bedenken geussert haben und die Auswirkungen der Abklassierungen zuerst genauer abklären wollen, behält sich die Schweiz die Umsetzung der Abklassierung per 1. Januar 2021 vor - notfalls auch einseitig.

Einschätzung der ASTAG

- Obwohl die ASTAG an oberster Stelle bei einem persönlichen Gespräch mit Bundesrätin Simonetta Sommaruga interveniert hat, bestätigen sich damit die negativen Erwartungen aus Sicht der Strassentransportbranche.
- Auch auf die Forderung der ASTAG, aufgrund der aktuellen COVID-19-Situation und der massiven finanziellen Belastung für das Transportgewerbe eine Verschiebung oder Erleichterung der LSVA-Abklassierungen zu genehmigen, wurde nicht eingegangen.
- Allerdings hat das BAV über das weitere Vorgehen in Bezug auf die Fahrzeuge der EURO-Kategorie VI keine weiteren Informationen veröffentlicht. Dass damit die Investitionssicherheit der Transportunternehmer quasi inexistent ist, wird dabei nicht berücksichtigt. Fahrzeuge einer EURO-Kategorie VII sind auf dem Markt aktuell nicht verfügbar, obschon die Flotten weiterhin erneuert werden sollen.
- Ähnlich paradox ist der Zielkonflikt, der mit dieser Weiterentwicklung der LSVA weiter genährt wird: Einerseits soll durch Erhöhte LSVA-Abgaben erreicht werden, dass mehr Verlagerung betrieben wird und somit der Güterverkehr auf der Strasse reduziert wird. Andererseits werden durch die LSVA-Zahlungen in Milliardenhöhe die Staatskassen gefüllt, weshalb auch die neuste Flotte von Fahrzeugen nicht im Sinne des Staates sein kann. Die Einnahmen durch die LSVA müssen stets auf hohem Niveau gehalten werden. Die Kosten dieses Zielkonfliktes tragen unfairerweise die Strassentransportunternehmer.
- Die ASTAG ist als Teilnehmer der Arbeitsgruppe Weiterentwicklung LSVA eingeladen. Dort werden die Anliegen und Bedürfnisse der Strassentransportbranche eingebracht.

Transportflash

Magazin LEADER, MetroComm AG, Bahnhofstrasse 8, Postfach 1235, 9001 St.Gallen, Tel. 071 272 80 50, Fax 071 272 80 51, leader@metrocomm.ch, www.leaderdigital.ch | **Verleger:** Natal Schnetzer | **Redaktion:** Marcel Baumgartner (Leitung), Stefan Millius | **Autoren in dieser Ausgabe:** Marcel Baumgartner, Manuela Bruhin | **Fotografie:** Marlies Thurnheer, zVg | **Herausgeberin, Redaktion und Verlag:** MetroComm AG, Bahnhofstrasse 8, 9001 St.Gallen, Tel. 071 272 80 50, Fax 071 272 80 51, www.leaderdigital.ch, www.metrocomm.ch, leader@metrocomm.ch | **Geschäftsleitung:** Natal Schnetzer, nschnetzer@metrocomm.ch | **Anzeigenleitung:** Helena Renggli, hrenggli@metrocomm.ch | **Marketingservice Aboverwaltung:** Fabienne Schnetzer, info@metrocomm.ch | **Abopreis:** Fr. 60.– für 18 Ausgaben | **Erscheinung:** April und Oktober | **Satz:** Metrocomm AG | **Produktion:** Ostschweiz Druck, Wittenbach.

LEADER ist ein beim Institut für geistiges Eigentum eingetragenes Markenzeichen. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

LEADER



«Eigene Wege» auch als Arbeitgeber

Die Thomann Nutzfahrzeuge AG zeigt sich nicht nur kundenseitig stets innovativ, sondern geht auch intern neue Wege. Beispiele dafür sind ein einzigartiges Lohn-/Ferienmodell und die Art der Lernenden-Ausbildung.



letzten Jahren führten der Fachkräftemangel und die Über-Akademisierung zur Zielsetzung «Wir machen uns unsere Fachkräfte selber mit dem Ziel, dass sie bei uns bleiben». Über ein eigenständiges Lehrbetriebs-Leitbild hinaus hat der Ansatz «Entdeckendes Lernen mit IPERKA» hohen Stellenwert.

Die 6-Schritte-Methode IPERKA steht für Informieren / Planen / Entscheiden / Realisieren / Kontrollieren / Auswerten. Das frühere «Vormachen, Mitmachen, Nachmachen» ist abgelöst, indem die Lernenden selber Wege finden und Lösungen entdecken können.

Im Weiteren bedeutet IPERKA für die Lernenden:

- Hand und Hirn individuell schulen und dabei strukturiert vorgehen
- mit modernsten Methoden ganzheitlich gefordert und gefördert werden,
- vom Betrieb von Anfang an Verantwortung erhalten und im Gegenzug Eigeninitiative beweisen

Für die Berufsbildner im Betrieb ergibt sich daraus die neue Rolle als «Lernbegleiter», dies anstelle den traditionellen «Lehrmeisters». «Insgesamt begreifen wir die Lernenden nicht nur als künftige Fachkräfte, sondern als Menschen, denen wir mit Sog statt Druck Rückenwind geben», schliesst Sepp Zraggen, Leiter des Lehrlingswesens.

Bereits seit 2009 wählen die Thomann-Mitarbeitenden aus bis zu 40 Arbeitszeitmodellen, «um Geschäftliches und Privates gut unter einen Hut zu bringen», wie Mitinhaberin und Personalleiterin Beatrix Thomann erklärt. Im Jahr 2019 folgte mit dem Vorreitermodell PayAway® der nächste Clou: Werkstattmit-

arbeitende können sich dabei in einem Bandbreitenkonzept für mehr Lohn oder mehr Ferien entscheiden, wobei bis zu 40 Ferientage/Jahr erreichbar sind.

«Die Mehrheit des Werkstattpersonals hat sich für eine überdurchschnittliche Anzahl von Ferientagen entschieden», berichtet Beatrix Thomann. Ein Mitarbeiter hat seine Wahl so begründet: «Hart arbeiten und dann auch intensiv geniessen». Offensichtlich trifft demnach PayAway® ein Bedürfnis unserer Zeit.

«Machen statt nur zuhören» als Leit-motto der Ausbildung

Seit der Gründung vor 25 Jahren ist die vorbildliche Ausbildung von Lernenden Teil der Thomann-Unternehmenspolitik. In den

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



Eröffnung nach sechs Jahren Bauzeit

Mitte September übergab das St.Galler Baudepartement die neue Umfahrungsstrasse in Bütschwil dem Verkehr. Nach sechs Jahren Bauzeit konnten die Arbeiten abgeschlossen werden. Mit der Umfahrungsstrasse wird das Ortszentrum von Bütschwil zukünftig am östlichen Dorfrand umfahren und vom täglichen Durchgangsverkehr entlastet. Der Kanton investierte rund 200 Millionen Franken in das Bauvorhaben.



Die Umfahrung Bütschwil ist rund 3,8 Kilometer lang und erstreckt sich vom Anschluss Engi bis zum Anschluss Neudietfurt. Nebst dem Trassebau erstellte das Baudepartement vier Tagbautunnel und drei Brücken mit einer Gesamtlänge von rund 1,5 Kilometern bzw. 200 Metern. Für die Umfahrung wurden 350 000 Kubikmeter Erde ausgehoben, wovon fast die Hälfte wiederverwendet wurde. Weiter kamen 1 700 Bohrpfähle und 90 000 Kubikmeter Beton zum Einsatz.

Bei der Realisierung wurde bestmöglich Rücksicht auf Landschaft, Natur, Gewässer und Umwelt genommen. Massnahmen zum Schutz der Umwelt sind zum Beispiel Ersatzaufforstungen, ökologische Aufwertungsmassnahmen entlang der Thur oder Lärmschutzmassnahmen.

Die Umfahrungsstrasse entlastet in Zukunft den Dorfkern von Bütschwil vom Durchgangsverkehr. Fuhren bis heute täglich durchschnittlich 16 000 Fahrzeuge durch das Dorf, reduziert sich die Zahl der Fahrzeuge künftig um mehr als 50 Prozent. Die Einwohnerinnen und Einwohner profitieren von weniger Lärm, Luftschadstoffen und Erschütterungen. Ausserdem nimmt das Unfallrisiko für Fussgängerinnen und Velofahrer ab.

Mit der Eröffnung der Umfahrung Bütschwil wird das Toggenburg verkehrlich besser erschlossen. Die letzte Lücke im Toggenburger Umfahrungsnetz kann mit der im Herbst 2022 geplanten Eröffnung der zweiten Etappe der Umfahrung Wattwil geschlossen werden.

«Die fehlende Planungssicherheit macht die Situation sehr schwierig»

Sie war eine der ersten, die stillgelegt wurde – und wird wohl auch eine der letzten sein, die wieder in Schwung kommt: Die Coronakrise hat die Car-Reisebranche so richtig durchgeschüttelt. Derzeit werde die Ungleichbehandlung des öffentlichen und privaten Personenverkehrs einmal mehr sichtbar, erklärt Erich Goldenberger von Surprise Reisen in Sommeri TG.

Interview: Manuela Bruhin Bild: zVg



Erich Goldenberger: «Mit dem Rücken zur Wand.»

Erich Goldenberger, die letzten Wochen und Monate waren für wohl alle eine grosse Herausforderung, insbesondere jedoch für die Reisebranche. Wie haben Sie die Zeit erlebt?

Zu Jahresbeginn waren die Prognosen und Erwartungen sehr positiv. Sowohl bei den Auftragsfahrten wie bei den Reisebuchungen zeichnete sich ein sehr erfreulicher Trend ab. Im Verlaufe des Februars wurde die Verunsicherung zunehmend spürbar, und mit dem Entscheid des Bundesrates am 13. März stand auf einen Schlag alles still. Das war richtig surreal: Am Morgen starteten noch alle Fahrzeuge zu ihren Einsätzen, am Abend standen sie ohne Nummernschild in der Garage. Zu diesem Zeitpunkt konnte aber noch niemand abschätzen, wie einschneidend und langwierig die Folgen sein würden. Mehr als drei Monate lang konnten keine Fahrten durchgeführt werden. Mit den Lockerungen Ende Juni waren wieder erste Aufträge möglich, aber auf sehr tiefem Niveau.

Was war die wohl grösste Herausforderung, die Sie zu bewältigen haben und hatten?

Dass externe Einflüsse so kurzfristig, flächendeckend und unverschuldet eine ganze Branche lahmlegen, stellt eine neue Dimension von Bedrohung dar. Die durchdringenden Auswirkungen in alle Geschäftsbereiche erstickten die Versuche, Aufträge zu retten oder neue zu akquirieren. Plötzlich befanden wir uns in einer Situation, für die es keine Erfahrungswerte und keine Lösung aus eigener Kraft gab. Wenn es keine Nachfrage mehr gibt oder die Auflagen eine wirtschaftliche Lösung verhindern, steht man mit dem Rücken zu Wand.

Wie haben Sie die Unterstützung und Begleitung der offiziellen Seite erlebt?

Die schnelle Bearbeitung der Kurzarbeitsanträge zu Beginn des Lockdowns waren sicher eine Hilfe. Für das Fahrpersonal bewirkte dies eine schnelle Entlastung bei den Personalkosten. In der Reiseberatung und im Verkauf sieht das aber ganz anders aus: Wenn Hunderte von Reisebuchungen rückgängig gemacht und die Kundengelder zurückerstattet werden müssen, bedeutet das ein enormer Personalaufwand. Die Arbeit muss zweimal gemacht werden, es bleibt aber kein Ertrag zurück. Sicher ist auch die schnelle und unbürokratische Regelung mit den Covid-19-Krediten zu erwähnen. Diese sind aber

primär für Branchen mit einer kurzen Ausfallzeit hilfreich. Wenn die Erträge einer ganzen Saison fehlen, droht einem Betrieb dadurch eine Überschuldung. Die wichtigste und sehr hilfreiche Unterstützung erfolgte aber durch das grosse Engagement der ASTAG: Zeitnah und kompetent werden wir bis heute mit Newslettern über die aktuellen Rahmenbedingungen und mögliche Änderungen informiert. Unsere Anliegen wurden auch beim Bundesrat und durch der Transportbranche nahestehende Politiker mehrfach im Parlament eingebracht.

Viele Unternehmen kämpfen um die Existenz. Aktuell wird in Bundesbern darüber diskutiert. Was erhoffen Sie sich?

Die Reisebranche wurde sehr früh und heftig von der Corona-Krise getroffen. Wir werden auch zu den letzten gehören, bei denen sich die Geschäfte wieder erholen. Deshalb erwarten wir zusätzliche Unterstützung. Die wichtigsten Forderungen wurden in einem dringenden Hilferuf an den Bundesrat formuliert:

- Verlängerung der Rückzahlungsfrist für Covid-Kredite auf zehn Jahre
- Anrechnung aller Covid-19-Kredite, auch «plus», ab Fr. 500 000 als Eigenkapital, zur Verhinderung einer Überschuldung gemäss OR Art. 725
- Möglichkeit für Kreditgesuche für Härtefälle bis Ende 2021
- Fortführung der Erwerbsersatzentschädigung für arbeitgeberähnliche Angestellte im Veranstaltungsbereich
- Weiterführung der Kurzarbeitsentschädigung für Arbeitnehmende mit befristeten Arbeitsverhältnissen oder in Temporäranstellung und Selbstständige/Einzelunternehmer mit ALV-Beitragspflicht
- Erlass der Pauschalen Schwerverkehrsabgabe PSVA um zwei Jahre
- Deckungspflicht für Versicherer für pandemiebedingte Einnahmefälle

Leider wird auch in der aktuellen Situation wieder die Ungleichbehandlung des öffentlichen und

privaten Personenverkehrs sichtbar: Während der Bund wegen der schlechteren Auslastung während des Lockdowns zu den üblichen Subventionen zusätzlich Hunderte Millionen für den ÖV gesprochen hat, geht der private Personenverkehr bisher leer aus. Dabei sind die Folgen für die Car- und Reisebranche weit gravierender. Hier zeigt sich einmal mehr, dass die Verkehrspolitik durch die ideologische, nicht sachliche Brille geführt wird.

Die Grenzen sind wieder offen, die Infektionszahlen steigen jedoch wieder an. Wie präsentiert sich die Lage derzeit in der Reisebranche?

Touristische Reisen ins Ausland finden weiterhin auf tiefem Niveau statt. Die steigenden Fallzahlen in unseren Nachbarländern und erneute Quarantänevorschriften und Auflagen wirken der Reiselust aber weiterhin entgegen. Viele Gruppen- und Vereinsreisen, die im September stattfinden würden, wurden schon frühzeitig abgesagt. Dadurch stehen auch jetzt in der üblicherweise hektischen Septembersaison viele Busse in der Garage.

Zukunftsprognosen sind derzeit fast unmöglich. Dennoch: Wie geht es für Sie und Ihr Unternehmen weiter?

Die fehlende Planungssicherheit macht die Situation sehr schwierig. In den letzten Monaten haben wir viel Zeit in die Planung der Reisen 2021 gesteckt. Auch, wenn die Nachfrage zurzeit gering ist, müssen wir alle Vorbereitungen treffen, damit wir bei einer möglichen Erholung bereit sind. Das ist wieder mit Kosten verbunden und erhöht den Druck auf eine positive Entwicklung im Reisegeschäft. Wir stellen uns auf eine längere Phase mit Kurzarbeit ein, denn die Wintermonate sind auch in einem normalen Jahr schwächer. Von den Reisen, die in den letzten Monaten durchgeführt werden konnten, erhalten wir durchwegs positive Rückmeldungen. Das zeigt uns, dass die Menschen Reisen wollen und diese auch trotz Einschränkungen geniessen können. Es wird aber etwas Zeit brauchen, bis sich dieses Denken bei einer Mehrheit durchsetzt. Ob und wann unbeschwertes Reisen wie in den vergangenen Jahren möglich sein wird, ist heute nicht abzuschätzen.

Dreieinhalb Millionen Kilometer pro Jahr

Die letzte Taxizentrale in der Stadt St.Gallen wird von der Herold Taxi AG betrieben. Vor rund einem Jahr hat Samuel Holenstein zusammen mit seinem Bruder David die operative Führung übernommen. Wie er die erste Zeit, die gerade mit der Pandemie zusammenfällt, erlebt hat und welchen Herausforderungen er sich im Vorstand der Taxifachgruppe stellen muss, erklärt er im Interview.

Interview: Manuela Bruhin Bild: Marlies Thurnheer



Samuel Holenstein: «Nicht gleich alles Geld in ein erstes Produkt stecken.»

Die roten Herold-Taxis gehören seit 1916 zum St.Galler Strassenbild und sind nicht mehr wegzudenken. Während all der Jahre haben Sie schon manche Konkurrenz kommen und gehen sehen. Was haben Sie besser oder anders gemacht als solche, die nicht so erfolgreich waren?

Wir haben tagtäglich unser Bestes gegeben, um eine herausragende Dienstleistung für die Kundschaft zu leisten. Die lokale Verankerung ist sehr wichtig. So haben wir bewusst von Expansionen in andere Regionen abgesehen, um uns voll auf St.Gallen, unseren Heimmarkt, zu fokussieren. Wer zu viele Dinge tut, tut am Ende nichts richtig. Zusätzlich haben wir von Outsourcing abgesehen. Wir besitzen immer noch eine eigene Taxizentrale in der Stadt St.Gallen – mittlerweile die letzte in der Gallusstadt. Auch haben wir eine eigene Werkstatt und kennen unsere langjährige Kundschaft und deren Wünsche auswendig. Wir blieben unseren Wurzeln immer treu. Dennoch waren wir schweizweit das erste Taxiunternehmen mit erdgasbetriebenen Fahrzeugen und haben auch früh Elektrofahrzeuge in die Flotte integriert. Fortschritt ist wichtig, jedoch müssen die Investitionen wohlüberlegt sein.

Vor rund einem Jahr haben Sie die operative Führung übernommen. Wie haben Sie sich seither eingelebt?

Zuerst haben mein Bruder David und ich das Unternehmen so weitergeführt, wie es war. Die Herold Taxi AG war sehr erfolgreich und sollte es auch bleiben. Wir sind keine Fans davon, am ersten Tag gleich alles umzukrempeln. Aufgrund der Pandemie hat sich dieses Credo jedoch gewandelt, wir mussten ja reagieren. Klar hätte der Einstieg ein einfacherer sein können. Aber leicht ist so eine Verantwortung ja nie ... Unser Familienunternehmen hat in den letzten 104 Jahren bereits schlimmere Zeiten durchlebt, so werden wir auch diese Pandemie überstehen.

Sie haben erst Ihr Studium abgeschlossen, sind dann aber doch in den Betrieb eingestiegen. Was gab den Ausschlag?

Der Reiz des Unternehmertums! Die Schattenseiten sind bekannt: So kann ich meine Überstunden weder aufschreiben noch kompensieren, die Verantwortung lastet manchmal schwer auf den Schultern. Doch man genießt dabei eine unglaubliche Freiheit, kann kreativ und innovativ handeln. Ein Unternehmen zu leiten, ist eine Lebensschule, weil man Dinge in allen

Bereichen lernt. Wenn man beim Klingeln des Weckers ein Lächeln auf dem Gesicht hat, kann die Entscheidung nicht so schlecht gewesen sein.

Vor über 100 Jahren startete Herold noch mit Pferdekutschen. Inzwischen beschäftigen Sie über 170 Mitarbeiter. Was waren und sind die grössten Herausforderungen im Taxi-Geschäft?

Die Entwicklung ab der Jahrtausendwende war schwierig. In allen Branchen zählte nur noch der Preis. Wir sehen glücklicherweise eine Gegenbewegung: Qualität wird wieder geschätzt. Das Taxi ist ein Luxusgut, dies muss dem Fahrgast bei jeder Fahrt durch eine hohe Qualität gezeigt werden. Weiter beschäftigt auch uns der Klimawandel, wo es gilt, möglichst rasch zu handeln. Dennoch darf man die finanzielle Seite nie ausser Acht lassen.

Sie sind auch im Vorstand der ASTAG-Fachgruppe Taxi. Gerade die Taxibranche befindet sich im Wandel. Wo drückt der Schuh bei den meisten Taxi-Unternehmen?

Momentan ist das Hauptthema natürlich die Pandemie. Erfreulich ist, dass sich der Personentransportmarkt schweizweit wieder erholt. Das Taxi ist im Moment beliebt, es wird von vielen Personen als «coronasicherer» erachtet als der öffentliche Verkehr. Weiter beschäftigt uns seit langer Zeit die Revision der ARV. Dies war bereits ein Thema unter Doris Leuthard. Die Taxis sind als leichte Personentransportfahrzeuge nicht unter der ARV 1 geregelt, sondern unter der ARV 2. Die Politik wollte zuerst eine Abschaffung der Lenkzeitenregulierung. Dies hätte aus der Sicht der ASTAG zu einem Sicherheitsrisiko für die Fahrgäste geführt. Nun ist unser Ziel, eine Zwischenlösung zu finden, da die momentanen Gesetze sehr aufwendig sind.

Die Digitalisierung macht auch vor der Taxibranche nicht Halt.

Genau. Als TaxiSuisse stehen wir hinter der Taxiapp «go!», einer schweizweiten App mit der SBB als Partnerin. In vielen Städten sind die berühmt-berüchtigten Fahrtenvermittler ein Dauerthema. Jedoch sehen wir einen positiven Trend aus der Politik, die diese Unternehmen mehr und mehr in die Pflicht gegenüber den Arbeitnehmern nimmt. Auch der Klimawandel lässt die Taxibranche nicht kalt. So setzen immer mehr Taxiunternehmen auf Hybrid- oder Wasserstofffahrzeuge, was sehr erfreulich ist. Die Stadt Baden hat da sehr gut reagiert und die vordersten Taxistandplätze zu E-Plätzen umgewandelt, um Elektrotaxis zu bevorzugen. Diese Standplätze sind auch mit einer Schnellladestation ausgestattet. Wir hoffen auf ähnliches bei der Neugestaltung des Marktplatzes in St.Gallen.

Das Thema Nachhaltigkeit ist also ein grosses Thema. Sie haben bereits Tesla-Taxis in Betrieb. Gibt es weitere Projekte, die Sie in dieser Hinsicht anstreben?

Der Markt ist diesbezüglich im Wandel. Auch hier gilt als KMU, nicht gleich alles Geld in ein erstes Produkt zu stecken. Deswegen haben wir uns vor über drei Jahren als Testversuch zwei Tesla angeschafft. Diese Erfahrung ist sehr wichtig, so wollen wir weitere Elektrofahrzeuge anschaffen. Die ganze Flotte wird aufgrund der beschränkten Reichweiten und langen Ladezeiten noch nicht auf Elektro umzustellen sein. Dennoch möchten wir unsere Flotte möglichst ökologisch aufstellen. Dazu gehört die Anschaffung von energieeffizienten Fahrzeugen, unsere neuen Volvos gehören der Energieeffizienzklasse A an. Den Trend zu Wasserstoffautos beobachten wir ständig. Uns ist unsere Verantwortung bewusst. Immerhin spult die Herold Taxi AG im Jahr über 3.5 Millionen Kilometer ab.

Von Profis für Profis



Profitieren Sie von:

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



**PNEU
EGGER**
AUTOSERVICE RÄDER ZUBEHÖR

ISO 9001/14001/45001

Gratis 0800 808 889
www.pneu-egger.ch

Anzeige



IHR FAHRZEUGBAUER FÜR STÜCKGUTAUFBAUTEN










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

Batterietrolleybusse nehmen Fahrt auf

St.Gallen soll sauberer werden. Dabei spielen auch die Elektrobusse der VBSG eine grosse Rolle. Auf den Fahrplanwechsel 2020 sollen 17 Batterietrolleybusse zum Einsatz kommen. Wo man derzeit steht und wie es weitergeht, verrät Philipp Sutter, Leiter Infrastruktur und Projekte der Verkehrsbetriebe St.Gallen, im Interview.

Interview: Manuela Bruhin Bilder: zVg



Die Produktion der ersten Busse ist angelaufen

Philipp Sutter, im vergangenen Jahr wurde der erste Bus mit reinelektrischem Antrieb eingesetzt. Welche Erkenntnisse konnte man daraus ziehen?

Die Erfahrungen mit dem Bus zeigen, dass die Technik Serienreife erlangt hat. Es bestehen nur noch wenige Kinderkrankheiten, die in unserem Falle rasch korrigiert werden konnten. Zum Beispiel hat sich gezeigt, dass eine Überwachung der Ladestation nötig ist, um sicherzustellen, dass der Bus immer bis 100 Prozent geladen wird.

Inwiefern beeinflussen diese die weitere Strategie?

Die Erfahrungen mit dem Bus sowohl auf technischer Seite wie auch vom Fahrerischen her haben die Strategie bestätigt – zeigen aber auch die noch vorhandenen Grenzen bei der Reichweite und damit bei der Flexibilität auf.

Auf den Fahrplanwechsel 2020 sollten nun 17 Batterietrolleybusse zum Einsatz kommen. Wo steht man derzeit?

Die Produktion der ersten Busse ist angelaufen; sie werden im Dezember in St.Gallen erwartet. In einer ersten Phase werden diese in Betrieb genommen. Danach wird das gesamte Personal geschult. Anschliessend werden die Busse nach und nach im Linienverkehr eingesetzt.

St.Gallen ist eine Stadt mit einer sehr unterschiedlichen Topografie. Wie kommt man mit den Begebenheiten wie Reichweite oder Aufladezeit klar?

Die topografische Situation in St.Gallen wurde beim Erarbeiten der Fahrzeugstrategie betrachtet. Diese Anforderungen waren auch ein gewichtiges Argument für die Batterietrolleybusse, die über zwei ange-



Philipp Sutter, Leiter Infrastruktur und Projekte der Verkehrsbetriebe St. Gallen

triebene Achsen verfügen und so auch im Winter in den Steigungen die nötige Traktion bereitstellen können. Das gewährleistet auch bei garstigen Wetterbedingungen einen sicheren Betrieb. Durch die Lösung, während der Fahrt am Fahrleitungsnetz zu laden, kann die Batterie während der Fahrt mit sehr hohen Leistungen (bis 350 kW) geladen werden. Dies ermöglicht mit einer verhältnismässig «kleinen» Batterie eine quasi endlose Reichweite, da sie innerhalb des Umlaufes immer wieder vollgeladen werden kann.

Die Vorteile liegen vor allem im höheren Wirkungsgrad und dem günstigeren Unterhalt. Gibt es in der Praxis weitere Pluspunkte, die sich während der Einsatzzeit bemerkbar gemacht haben?

Neben den Vorteilen für uns als Betreiber des Busses gibt es auch grosse Vorteile, die für den Fahrgast sofort spürbar sind: kein Motorenlärm, eine gleichmässige Beschleunigung ohne Schaltvorgänge und damit eine ruhige und angenehme Fahrt.

Worin liegen die Herausforderungen hinsichtlich der Umstellung?

Bei den Gelenkbussen ist die Strategie der VBSG klar: Die Dieseleigenbusse werden durch Batterietrolleybusse ersetzt. Das soll in den nächsten Jahren mit der Ablösung der bestehenden Busflotte umgesetzt werden. Bei den Standard- und Midibussen (12 m und kleiner) beabsichtigen die VBSG, Nachtlander zu beschaffen, die im Depot zentral geladen werden. Die eigenen Erfahrungen mit dem ersten Batteriebus und Beobachtungen am Markt zeigen, dass in den nächsten Jahren Fahrzeuge verfügbar sein werden, welche die Anforderungen an die Reichweite erfüllen können. Die Herausforderung bleibt, eine gute Lösung für die Ladeinfrastruktur zu finden, da diese wohl später in den geplanten Neubau umziehen muss.

Und wie geht es künftig weiter?

Der schrittweise Umstieg auf Elektrobusse steht ausser Frage. Dieselbusse, die ausser Betrieb gehen, werden in den kommenden Jahren konsequent durch Elektrobusse ersetzt. Konkret ist in einem nächsten Schritt geplant, auch die Gelenkbusse der Linien 7 und 8 mit Batterietrolleybussen zu betreiben. Im Folgenden sind die Standardbusse zu ersetzen. Hier ist der Zeithorizont 2024ff.



Sicher
ans
Ziel

Herold Taxi AG
071 2222 777

«Die Transportbranche lässt einem nie ganz los»

Vom Linienpiloten zur Transportbranche – diesen eher ungewöhnlichen Berufswechsel hat René Steiner bereits hinter sich. Und bereut seine Entscheidung bis heute nicht. Auch wenn die vergangenen Monate aufgrund der Pandemie keine einfachen waren und er einen wirtschaftlichen Rückgang erwartet, wie Steiner im Interview erklärt.

Interview: Manuela Bruhin Bilder: zVg



René Steiner

René Steiner, 1890 arbeitete man mit sechs Pferden, die für den Rickenbahn-Tunnelbau im Einsatz waren. Heute beschäftigt die Beda Steiner AG in Tuggen über 85 Mitarbeiter. Wie hat sich die Arbeit seit Beginn verändert?

Damals führte mein Ur-Urgrossvater mit Fuhrwerken einfache Transporte und Lohnarbeiten in der Landwirtschaft aus. Dies als Nebenverdienst zu einem Restaurant mit Hotel. Erst 1948 wurde ein Lastwagen beschafft, um vor allem im Bausektor tätig zu sein. Mit den Jahren kamen neue Aufträge und Sparten hinzu, sowohl durch organisches Wachstum als auch durch Akquisitionen. Heute sind wir in den Bereichen Baumateriallogistik, Lebensmittel- und temperaturgeführte Transporte, Energielogistik (flüssig und lose) sowie in der Entsorgung tätig.

Ihr Vater hat 1984 das Unternehmen übernommen, damals noch mit drei Chauffeuren und vier Lastwagen. Heute ist es eine Flotte von 55 Lastwagen. Welchen Herausforderungen mussten sich Ihr Vater und Sie in erster Linie stellen, um dahin zu kommen, wo Sie jetzt stehen?

Im Geschäftsleben gab und gibt es immer ein Auf und Ab. Krisen und wirtschaftliche Aufschwünge wechselten sich ab. Auftragsgewinne und -verluste stellten jeweils operationell, finanziell und personell neue Herausforderungen. Gleich geblieben sind der hohe Anspruch an die Zuverlässigkeit und Qualität, eine solide Finanzierung und Kalkulation. Durch diese Grundwerte stellte sich ein gesundes Wachstum ein und führte zum heutigen Stand der Firma.

Anzeige



In der Logistik
zu Hause.



HUGELSHOFER  **LOGISTIK AG**

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



Sie haben vorher als Linienpilot gearbeitet, sind nun in der Transportbranche. Weshalb kam es zu diesem eher ungewöhnlichen Wechsel?

Wenn man in einem Transportbetrieb aufwächst, dann lässt dieser einem nie ganz los. In unserer Familie – über alle vier Generationen vor mir – war es jeweils Tradition, dass man zuerst «auswärts» Erfahrungen sammelt, bevor man in den elterlichen Betrieb eintritt. So wollte ich zuerst mit dem Studium und den anschliessenden Jahren als Linienpilot meinen Berufsraum erfüllen. Auch dieser Job hatte Vor- und Nachteile. Nach sechs Jahren war für mich klar, dass ich in der eigenen Unternehmung mehr bewegen kann. Deshalb habe ich mich für den Wechsel entschieden.

Im weitesten Sinne haben Sie also auch vorher in der «Transportbranche» gearbeitet. Gerade erleben Sie turbulente Zeiten. In wie weit helfen Ihnen die Erfahrungen, die Sie als Linienpilot gemacht haben, in der derzeitigen Situation weiter?

Die Analyse, die strukturierte Herangehensweise an Problemstellungen und die Planung von Alternativen sind Werkzeuge, welche ich sowohl in der Piloten- als auch in der militärischen Offiziersausbildung erlernt habe. Diese helfen mir immer wieder, um Herausforderungen ganzheitlich zu betrachten sowie Chancen und Risiken abzuwägen und zu bewerten.

Die letzten Wochen und Monate waren für wohl alle eine grosse Herausforderung, insbesondere für die Transportbranche. Wie haben Sie diese Zeit erlebt?

Während einige Geschäftszweige unter Volllast weiterliefen, gab es in anderen Bereichen starke Rückgänge. Ebenfalls war die Personalführung zwischendurch eine Herausforderung. Es mussten Notfallplanungen erstellt werden, um die Transporte von Lebensmitteln sowie pharmazeutischen Produkten jederzeit aufrechterhalten zu können. In der Finanz- und Ressourcenplanung wurden verschiedene Szenarien durchgespielt. Wirtschaftlich gesehen kann ich jedoch sagen,

dass wir die Herausforderungen der letzten Monate bisher gut meistern konnten und wir wohl auch ein bisschen Glück hatten.

Wie sieht die Lage derzeit aus?

Wirtschaftlich erwarte ich in unserem Betrieb einen Rückgang im zweiten Halbjahr, vor allem aufgrund verzögerter Auswirkungen des Lockdowns im Bereich der Bauwirtschaft. Aufgrund der aktuellen Lage bezüglich Covid-19 ist eine Vorhersage und Planung zurzeit sehr schwierig. Ebenfalls gilt es weiterhin, Vorsichts- und Schutzmassnahmen aufrechtzuerhalten.

Als grosse Herausforderung sehe ich die bevorstehende Abklassierung der Euro-5-Fahrzeuge in die tiefste LSVA-Kategorie beziehungsweise die Unsicherheit der politischen Vorgaben für die kommenden Jahre, die hohe Investitionen auslösen und entsprechende finanzielle Risiken mit sich bringen.

 **FINNLAND**
 **ROVANIEMI**
 **-10 °C**
 **13 m**
 **42 to**

RENAULT TRUCKS DIE RICHTIGE WAHL



RENAULT TRUCKS (Schweiz) AG

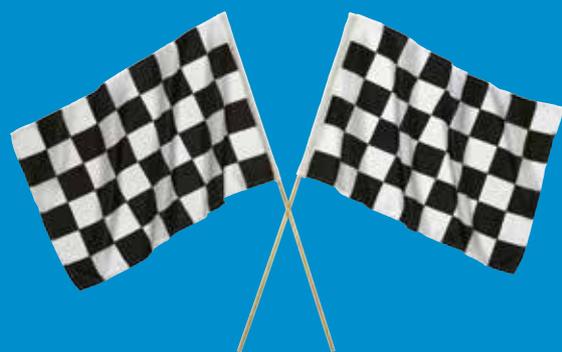
Heimstrasse 45, Postfach, CH-8953 Dietikon 1
T +41 (0)44 746 65 65 | F +41 (0)44 746 65 45

renault-trucks.ch



OSTSCHWEIZ DRUCK

Hofstetstrasse 14 • 9300 Wittenbach • ostschweizdruck.ch



**Termin
garantiert.**

Neuerungen im Strassenverkehrsrecht

Auf den 1. Januar 2021 treten diverse Änderungen der Strassenverkehrsgesetzgebung in Kraft. In erster Linie zentral ist die Senkung der Altersgrenze für Lernfahrer auf 17 Jahre. Aber auch diverse Verkehrsregeln erfahren eine Änderung.

Text: Marion Enderli, Rechtsanwältin und Notarin bei der Advokatur 107 in St.Gallen



Marion Enderli

Lernfahrausweis ab 17: Die Neuregelung gilt für alle Lernfahrende, die den Lernfahrausweis Kat. B vor dem zurückgelegten 20. Altersjahr erwerben. Diese müssen anschliessend ein Jahr begleitete Fahrpraxis sammeln, bevor sie an die praktische Fahrprüfung zugelassen werden, dafür kann der Lernfahrausweis bereits mit 17 Jahren beantragt werden. Für diejenigen, die den Lernfahrausweis nach dem 20. Altersjahr erwerben, gilt die bisherige Regelung. Der Führerausweis wird nach wie vor mit einer Probezeit von 3 Jahren erteilt, jedoch ist in dieser Zeit nur noch ein obligatorischer Weiterbildungskurs (statt bis anhin zwei) zu absolvieren.

Für Lernende der beruflichen Grundbildung «**Strassentransportfachmann/-frau**» ändert sich grundsätzlich nichts. Sie können weiterhin

den Lernfahrausweis der Kat. C und CE mit 17 Jahren beantragen und die Führerprüfung Kat. B, C und CE mit 17½ Jahren ablegen, wobei der Führerausweis erst nach dem vollendeten 18. Altersjahr erteilt wird. Leider hat es der Verordnungsgeber unterlassen, diese Regelung auch klar auf Lernende der beruflichen Grundbildung «**Strassentransportpraktiker/-in EBA**» auszudehnen. Gemäss einer Weisung des ASTRA aus dem Jahr 2017 können EBA-Lernende die praktische Führerprüfung der Kat. B analog zu den EFZ-Lernenden bereits sechs Monate vor Vollendung des 18. Altersjahres ablegen. Generell ist bei Lernenden darauf zu achten, so schnell wie möglich den Lernfahrausweis zu bestellen, da der Führerausweis frühestens nach der einjährigen begleiteten Fahrpraxis erteilt wird.

Rechtsvorbeifahren: Bis anhin war es auf Autobahnen und Autostrassen beim Fahren in parallelen Kolonnen erlaubt, rechts vorbeizufahren. Dies setzte ein längeres Nebeneinanderfahren im dichten Verkehr voraus. Mit der neuen Regelung ändert sich dies dahingehend, dass nur noch auf dem linken Streifen Kolonnenverkehr vorliegen muss. In diesem Fall darf mit gebotener Vorsicht, d. h. unter anderem mit geringem Geschwindigkeitsüberschuss, rechts vorbeigefahren werden. Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen ist nach wie vor verboten. Wann Kolonnenverkehr vorliegt oder nicht, sagt das Gesetz nicht. Immerhin wird (unerlaubtes) Rechtsüberholen neu «**nur**» noch mit einer Ordnungsbusse von CHF 250 geahndet; bisher galt ein solches Fahrmanöver als grobe Verkehrsregelverletzung und hatte zwingend einen Führerausweisentzug zur Folge.

Weitere Änderungen

Bis anhin galt eine generelle **Höchstgeschwindigkeit** von 80 km/h auf Autobahnen für alle



Fahrzeuge mit Anhänger. Neu dürfen leichte Motorwagen (max. 3.5 t) mit einem Anhänger, dessen Gesamtgewicht 3.5 t nicht übersteigt, 100 km/h auf Autobahnen und Autostrassen fahren. In der Schweiz gab es bis heute keine Regelung zum **Reissverschlussverkehr**. Neu gilt, dass beim Abbau eines Fahrstreifens den betroffenen Fahrzeugen abwechselungsweise der Übergang auf den benachbarten Fahrstreifen ermöglicht werden muss. Ein Verstoss gegen die Reissverschlusspflicht hat eine Ordnungsbusse von CHF 100 zur Folge.

Neu wird eine Vorschrift zur Bildung der Rettungsgasse ins Recht aufgenommen. Sind auf Autobahnen und Autostrassen Fahrzeuge mit

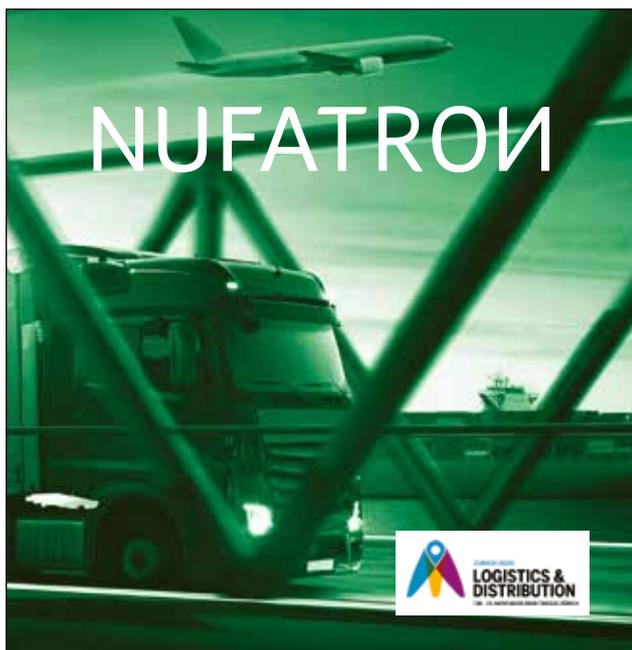
Schrittgeschwindigkeit unterwegs oder zum Stillstand gekommen, ist eine **Rettungsgasse** zu bilden. Die Rettungsgasse ist stets zwischen dem äussersten linken Fahrstreifen und dem unmittelbar danebenliegenden rechten Fahrstreifen zu bilden. Dabei darf unter Beachtung der gebotenen Vorsicht auch auf den Pannestreifen ausgewichen werden. Eine Missachtung der Pflicht zur Bildung der Rettungsgasse wird mit CHF 100 gebüsst.

Bisher mussten überbreite Ladungen oder Anhänger bei Ausnahmetransporten vorne am Zugfahrzeug mit Flaggen oder Tafeln gekennzeichnet werden. Diese Regelung wird ersatzlos gestrichen und die **Kennzeichnungspflicht** am Zug-

fahrzeug entfällt. Die überbreite Ladung selbst oder überstehende Anhänger oder Fahrzeugteile müssen nach wie vor gekennzeichnet werden. Im Jahr 2016 trat eine neue Regelung in Kraft, wonach Rückwärtsfahren über längere Strecken nur noch dann erlaubt ist, wenn die Weiterfahrt oder das Wenden nicht möglich ist. Neu wird eine Ausnahmeregelung für Lern- und Prüfungsfahrten eingefügt, bei denen längeres **Rückwärtsfahren** erlaubt ist.

Neu werden schwere Veteranenfahrzeuge vom Sonntags-, nicht aber vom Nachtfahrverbot ausgenommen.

Anzeige



tranSvias

Digitale Logistik
Telematik & Flottenmanagement

mobil
und
effizient



www.nufatron.ch

+41 71 694 55 60
Nufatron AG
Pestalozzistrasse 27
CH-9500 Wil SG, Schweiz

Sieber neu im Verwaltungsausschuss

Christian Sieber, Vorstandsmitglied der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL und CEO der Sieber Transport AG in Berneck, ist neu Mitglied des Verwaltungsausschusses der ASTAG (VA). Der VA besteht aus dem Zentralpräsidenten, zwei Vizepräsidenten, dem Zentralkassier sowie in der Regel acht weiteren Mitgliedern. Drei Mitglieder stehen dem französischen und zwei dem italienischen Sprachgebiet zu. Der VA wird von der Delegiertenversammlung gewählt. Die Amtsdauer beträgt vier Jahre. Die Direktion nimmt an den VA-Sitzungen mit beratender Stimme teil.

Der VA und der Zentralvorstand sind die Führungsorgane der ASTAG. Sie sind für die Festlegung der Strategie (Vision, Mission, Leitbild) verantwortlich, überwachen deren Umsetzung und behandeln Geschäfte und Grundsatzfragen, die ihnen von der Direktion sowie von den Sektionen, Fachgruppen und Kommissionen unterbreitet werden. Weitere Aufgaben und Befugnisse sind unter anderem die Finanzplanung und -kontrolle (Budget, Jahresrechnung) zuhanden der Delegiertenversammlung, die Wahl des Direktors, seines Stellvertreters und der Vizedirektoren sowie Entscheide über die Einleitung gerichtlicher Schritte.



Thierry Burkart neu an der Spitze der ASTAG



Der Schweiz. Nutzfahrzeugverband ASTAG hat einen neuen Zentralpräsidenten: Einstimmig wurde der Aargauer Ständerat Thierry Burkart gewählt. Er folgt auf alt Nationalrat Adrian Amstutz, der nach drei erfolgreichen Amtsperioden zurückgetreten ist und für seine Verdienste zum Ehrenmitglied ernannt wurde.

An der Spitze des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG steht neu Thierry Burkart (FDP). Der 45-jährige Rechtsanwalt aus Baden und Aargauer Ständerat wurde an der Delegiertenversammlung von Ende September 2020 in Burgdorf einstimmig als Nachfolger von alt Nationalrat Adrian Amstutz (SVP) gewählt.

In seiner Antrittsrede vor den Delegierten hob Thierry Burkart die enorme Bedeutung des Strassentransports mit Lastwagen, Reisebussen und Taxi hervor: «Die rund 4'000 Mitglieder der ASTAG – ob klein, mittel oder gross – leisten einen unentbehrlichen Beitrag für die Versorgung, Entsorgung und Reisemobilität in der Schweiz und darüber hinaus.» Die wichtigsten Herausforderungen sieht er im dringend notwendigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, in der Fortführung der bisher erfolgreichen Verlagerungspolitik ohne zusätzliche Belastung des Schwerverkehrs und in einer Härtefallregelung für die Reisebusbranche, deren Existenz in der Covid-19-Krise auf dem Spiel steht. «Sehr gerne werde ich mich konstruktiv, aber konsequent sowie mit voller Überzeugung für den Güter- und Personentransport auf der Strasse einsetzen», versprach Burkart.

Der bisherige Zentralpräsident Adrian Amstutz wurde für seine Verdienste um die ASTAG zum Ehrenmitglied ernannt. Neu im Verwaltungsausschuss der ASTAG ist Christian Sieber (Sieber Transport AG, Berneck). Für weitere vier Jahre bestätigt wurden Josef Jäger (Vizepräsident, Camion Transport AG, Wil), Peter Galliker (Zentralkassier, Galliker Transport AG, Altishofen) und Heinrich Marti (Marti Reisen, Kallnach).

Neue Fachkräfte für die Branche

Auch dieses Jahr kann unsere Branche erfolgreiche Absolventinnen und Absolventen in den Sparten Strassentransportfachmann/-frau und Strassentransportpraktiker/in beglückwünschen. Eine eigentliche LAP-Feier mit öffentlicher Übergabe der Zertifikate konnte aus bekannten Gründen nicht stattfinden. Die ASTAG Sektion Ostschweiz/FL wird jedoch alle Jugendlichen mit einer Note 5.3 und höher zur Generalversammlung 2021 einladen und dort entsprechend würdigen.

Wir gratulieren folgenden

Absolventinnen und Absolventen zur bestandenen LAP:

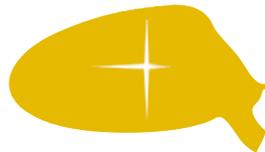


STF (in Klammern der Arbeitgeber)

Dennis Hangartner (Traveco) mit der Note 5.7; Romina Voser (Coop), 5.7; Robin Hager (Johann Müller AG), 5.6; Pascal Bruhin (Johann Müller AG), 5.4; Joel Schildknecht (Genossenschaft Migros Ostschweiz), 5.4; Eli Urbach (Sieber Transport AG), 5.4; Kilian Pianta (Grob Kies AG), 5.3; Rafael Alcocer (Genossenschaft Migros Ostschweiz); Daric Ackermann (tz AG); Joel Bearth (Emil Egger AG); Jasin Bektesi (Schönholzer Transport AG); Adrian Berisha (Holenstein AG); Benjamin Bonderer (tz AG); Cédric Brahimi (Emil Egger AG); Andrin Derungs (SPAR HANDELS AG); Marc Egli (Wespe Transport AG); Anja Fankhauser (Holenstein AG); Sami Fessehayé (Holenstein AG); Sandro Gamp (Beny Landolt Transport AG); Marco Gerber (Romer's Hausbäckerei AG); Michael Haigis (r+n transporte ag); Lucia Iglesias Castro (F. Inglin AG); Daniel Iqbal (Emil Egger AG); Adrian Landolt (Wespe Transport AG); Daniel Mathis (Emil Egger AG); Jerobeam Merz (Emil Egger AG); Klaus Nue (Nue); Florian Steiger (Schönholzer Transport AG); Mladen Trifunovic (Genossenschaft Migros Ostschweiz); Robert Vilovski (Hasler Transport AG).

STP

David Bissegger (Camion-Transport AG), 5.4; Geronimo Hofer (Hasler Transport AG), 5.3; Tobias Knobel (Holenstein AG), 5.2.



DER GOLDENE RÜCKSPIEGEL

Wichtiger Sozialpartner

Es war der 1. Februar 1984, als Mathias Eugster (*1962) Mitglied der LRS-Sektion Säntis wurde. An der Hauptversammlung 1990 wurde er in den Vorstand gewählt. In den vergangenen Jahren war Eugster Sekretär der Sektion Säntis, als Zentralvorstandsmitglied ein wichtiger Verbindungsmann zu LRS Echandens, seit 2008 auch in der Arbeitsgruppe mit der ASTAG tätig und somit ein wichtiges Bindeglied in der Sozialpartnerschaft.

2020 wird nun das letzte Jahr von Mathias Eugster als Vorstandsmitglied sein und er somit auch seine letzte Sitzung der Sozialpartner absolvieren: Eugster wird seine LRS-Tätigkeit auf die nächste Generalversammlung im Frühling 2021 niederlegen. ASTAG-Vorstandsmitglied Christian Sieber dankt Mathias Eugster ganz herzlich für sein aktives und grosses Engagement während der vergangenen Jahre. Beruflich ist Eugster als Sachbearbeiter URD und Disponent bei der Camion Transport in Schwarzenbach tätig.

Agenda

27. März 2021, 9.00 Uhr:

Generalversammlung
Thurpark
Wattwil

13. September 2021:

Sektionshöck
Mowag GmbH
Tägerwilten

DER ROSTIGE AUSPUFF



Zuckerbrot und Peitsche

Nett war es, als Simonetta Sommaruga, Vorsteherin des Eidg. Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, während der Coronakrise die Notwendigkeit des Transportwesens in den Fokus rückte und den Branchenvertretern für ihren enormen Einsatz – gerade auch während des Lockdowns – dankte. Es war quasi ein Applaus mit Worten. Wirklich nachhaltig sind solche Lobesworte allerdings nicht.

In einem Schreiben vom 9. Juli 2020 haben ASTAG-Vertreter den Bundesrat gebeten, auf seinen Entscheid vom 13. November 2019 zurückzukommen und auf die Abklassierung der EURO-Normen IV und V zu verzichten. Dies mit Blick auf die wirtschaftlichen Folgen der Covid-19-Pandemie für das Strassentransportgewerbe.

«Ich bin mir bewusst, wie wichtig das Transportgewerbe gerade in den vergangenen Wochen für die zuverlässige Versorgung unseres Landes gewesen ist», beginnt die SP-Bundesrätin ihre Antwort auf die Forderung. «Es war mir deshalb wichtig, den Lastwagenfahrern in meiner Ansprache zum Nationalfeiertag explizit zu danken. Sie haben zusammen mit anderen dafür gesorgt, dass unser Land trotz Corona nie stillgestanden ist.» Für Simonetta Sommaruga aber kein Grund, unserer Branche Hand zu bieten: Die Abklassierung wird Tatsache. Viele Unternehmer werden einmal mehr zu Kasse gebeten.

Neumitglieder der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

Eintritte vom 1. April bis 30. September 2020:

FA-SB Transport GmbH, St.Gallen
Bürgi Kran GmbH, Dussnang.

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



**RENAULT
PRO+**

Jetzt von Spezialangeboten profitieren.

Renault PRO+ WOCHEN



Renault KANGOO EXPRESS ab
Fr. 14 750.-
Auch als Elektrofahrzeug verfügbar



Renault TRAFIC ab
Fr. 19 900.-



Renault MASTER ab
Fr. 18 750.-
Auch als Elektrofahrzeug verfügbar



Renault ALASKAN ab
Fr. 30 200.-

Nur während der Pro+ Wochen im Oktober und November: Renault Nutzfahrzeuge mit **Flottenrabatt bis 29%, Pro+ Bonus bis Fr. 3 100.-** und vorteilhaftem **1,9% Leasing**.

St. Gallen, CITY-GARAGE AG, 071 274 80 74 — **Wil**, WOLGENSINGER AG, 071 911 11 12 —

Näfels, Freihof-Garage AG, 055 618 44 88

Angebote gültig nur für Geschäftskunden (Flotten ohne Rahmenvereinbarung oder Volumenabkommen) in der Schweiz bei Vertragsabschluss vom 01.10.2020 bis 30.11.2020. Preisbeispiele: Kangoo Express Medium Access Energy dCi 80, 6,1 l/100 km, 161 g CO₂/km, Katalogpreis Fr. 21 750.-, minus 24% Flottenrabatt Fr. 5 200.-, minus Pro+ Bonus Fr. 1 800.- = Fr. 14 750.-, Trafic Kastenwagen Access L1H1 2,8 t 2.0 Energy dCi 120, 7,7 l/100 km, 201 g CO₂/km, Katalogpreis Fr. 29 300.-, minus 26% Flottenrabatt Fr. 7 600.-, minus Pro+ Bonus Fr. 1 800.- = Fr. 19 900.-, Master Kastenwagen Twin-Turbo dCi 135 L1H1 2,8 t, 10,2 l/100 km, 268 g CO₂/km, Katalogpreis Fr. 30 750.-, minus 29% Flottenrabatt Fr. 8 900.-, minus Pro+ Bonus Fr. 3 100.- = Fr. 18 750.-, Alaskan Life Energy Twin-Turbo dCi 160 4x4, 8,9 l/100 km, 234 g CO₂/km, Katalogpreis Fr. 38 500.-, minus 17% Flottenrabatt Fr. 6 500.-, minus Pro+ Bonus Fr. 1 800.- = Fr. 30 200.-. Alaskan: Die Lackierung Brun Vison ist nur auf Lagerfahrzeugen verfügbar. 1,9% Leasing: 1,9% effektiver Jahreszins, Laufzeit 48 Monate, 15 000 km/Jahr, Ratenversicherung inklusive, oblig. Vollkaskoversicherung nicht inbegriffen. Beispiel: Renault Master L1H1 2,8t Twin-Turbo dCi 135, Katalogpreis Fr. 30 750.-, abzüglich Prämien = Fr. 18 750.-, Anzahlung Fr. 0.-, Restwert Fr. 6 804.-, Leasingrate Fr. 269.-/Monat. Die Kreditvergabe ist verboten, falls sie zur Überschuldung des Konsumenten führt. Finanzierung durch RCI Finance SA. Alle Beträge sind exkl. MwSt. Preisänderung vorbehalten.



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



Ihr regionaler Partner für Energie und Schmierstoffe

Brenn- und Treibstoffe

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

AdBlue

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

Fuchs Schmierstoffe

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



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

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



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