

# TRANSPORT *flash*

Publikation der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein

Nr. 1 • April 2014



## Frauen am Steuer

Wie Mitarbeiterinnen die Branche beurteilen.

Seite 4

## Kritik an Bern

Was Amstutz an der Verkehrspolitik bemängelt.

Seite 8

## Der Blick in die Fern

Inwiefern die Weite Australiens den Transport prägt.

Seite 15

Presented by  
**LEADER**



Schauen Sie bei uns in Nesslau vorbei und entdecken Sie unsere Ausstellung und viele Attraktionen. Profitieren Sie von unserer Fachberatung und lernen Sie auf einer Probefahrt die Vorzüge der neuen LKW- und Van-Modelle kennen.

- Festwirtschaft
- Hüpfburg
- Schweißen für Jugendliche
- Probefahrten
- 100-jähriger LKW 



## Der Kampf ist in vollem Gange

Die Verkehrspolitik ist eine langwierige und aufreibende Angelegenheit. Es benötigt ein immenses Beharrungsvermögen, um trotz all der Angriffe – insbesondere von linken und grünen Kreisen – nicht vom Weg abzukommen. Immer neue «Leitplanken» machen unserer Branche das Leben schwer. Regelmässig werden neue Begebenheiten und neue Sachzwänge ins Feld geführt, um Projekte zu verhindern, die dringend nötig wären, damit wir alle unsere Arbeit zufriedenstellend und wirtschaftlich ausführen können.

Fakt ist: Bei der Strasseninfrastruktur brauchen wir eine Vorwärtsbewegung. Stillstand oder gar Rückschritt löst keines der dringenden Probleme. Und hierbei geht es nicht nur um den Unterhalt, sondern selbstverständlich auch um eine zeitgemässe Anpassung der vorhandenen Infrastruktur. Und auch wenn wir mit dem Projekt «Gotthard» immerhin ein kleines Licht am Ende des Tunnels sehen, ist es damit noch längst nicht getan.

Die ASTAG kämpft seit Jahren. Vieles konnte erreicht werden. Vieles, das uns noch mehr Schaden zugefügt hätte, konnte verhindert werden. Aber leider mussten wir auch Rückschläge einstecken. Und nicht selten wird der Kampf von unseren «Gegnern» mit fadenscheinigen Argumenten geführt. So sind es doch genau jene Kreise, die noch mehr Schikanen auf den Strassen fordern und zum Ziel haben, dass der Langsamverkehr Vorrang vor dem motorisierten Verkehr haben soll, was ja Mehrbelastungen im Schadstoffbereich verursacht. Der Öffentlichkeit wird von diesen «Gutmenschen» aber unermüdlich ein Bild vom ach so schlimmen Transportgewerbe präsentiert. Man versucht, uns in die schmutzige Ecke zu drängen. Dabei gibt es kaum eine Branche, die so viel zur Reduktion von Schadstoffen unternimmt, die jährlich unglaubliche Summen an den Bund liefert und die entscheidend dazu beiträgt, dass die Schweiz nicht von einem Tag auf den anderen stillsteht.

**Roman Holenstein**

Präsident ASTAG Sektion Ostschweiz und FL

# Wo bleibt die Unterstützung?

Es geht uns eigentlich in der Schweiz gut bis sehr gut. Auch die Schweizer Unternehmer sind allgemein gut aufgestellt. Und sie sind gerade deshalb das Rückgrat für eine gute wirtschaftliche Situation – und gleichzeitig sehr gute Steuerzahler. Dazu gehören auch wir Transportunternehmer, bei denen keine Möglichkeit ausgelassen wird, deftig abzukassieren. Es reicht offenbar nicht, dass bei uns rund 100 000 Franken pro Fahrzeug und Jahr abgezockt werden. Wir werden mit immer neuen Schikanen und Ungerechtigkeiten konfrontiert. Einschränkungen und neue Vorschriften aus der EU werden bei uns folgsam, pünktlich oder vorzeitig eingeführt. Mögliche Erleichterungen werden erst gar nicht zugelassen oder bekämpft.

## Beispiel gefällig?

Nachdem mit viel Überzeugungsarbeit und sachlicher Argumentation in Bern endlich eine Mehrheit für die zusätzliche Gotthard-Röhre zustande kam, wird – wie erwartet – der Ur-schrei der Bergbevölkerung laut. Die Art und Weise, wie die Tunnelgegner die Problematik des Verkehrs während der Tunnelsanierung lösen wollen, fusst in der Regel auf völlig falschen Zahlen. Den Höhepunkt des Schwachsinn hat eine grüne Politikerin aus Bern in der Sendung «Arena» geliefert, indem sie den europastrategischen Tunnel mit dem Bahnhofplatz in Bern verglich. Diesen Platz hätte man ja schliesslich auch für Monate gesperrt. Dann sei dies doch wohl auch beim Gotthard-Tunnel möglich...

## Behördenwillkür

Der Gotthard-Tunnel ist aber nicht der einzige Fall von Behörden- und Politikwillkür. Man denke an die völlig absurden Strassenverschmälerungen oder die zu engen Kreisel, die in erster Linie die LKW-Fahrer betreffen. Unfälle, die auf diese baulichen Irrwege zurückzuführen sind, werden verharmlost oder gar abgestritten. Leider nimmt bei diesem Unsinn der Kanton St.Gallen eine führende Position ein. Die Motion eines FDP-Politikers verlangt beispielsweise auf Bundesebene die Verstaatlichung der Gewerbeentsorgung für die ganze Schweiz. Und diese wurde vom Nationalrat auch prompt angenommen.

Es gibt nur eine Reaktion auf solchen Missständen: Wir müssen die Repräsentation der Strasse endlich wieder verstärken. Wir dürfen unsere wenigen Interessenvertreter nicht weiter im Regen stehen lassen. Helfen wir ihnen, indem wir endlich auch wieder gegen behördliche Willkür auf die Beine stehen und vermehrt in den entsprechenden Gremien mitwirken.

Euer Trucky

Transportflash **Presented by LEADER**



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

**Verleger:** Natal Schnetzer

**Redaktion:** Marcel Baumgartner (Leitung)  
baumgartner@leaderonline.ch  
Stefan Millius  
millius@insom.ch

**Titelbild:** Tiziana Secchi

**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:** Herbert Keller  
hkeller@metrocomm.ch

**Marketingservice Aboverwaltung:** Nikolla Gashi  
info@metrocomm.ch

**Erscheinung:** April und Oktober

**Gestaltung/Satz:** Fabio Staudacher  
fstaudacher@metrocomm.ch

**Produktion:** Sonderegger Druck AG, Weinfelden

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.

# Frauen mit Laster

Die Transportbranche wird nach wie vor von Männern dominiert. Frauen hinter dem Steuer eines LKWs sind eine Seltenheit. Jene, die sich – teilweise auch trotz negativer Reaktionen aus ihrem Umfeld – für dieses Tätigkeitsfeld entschieden haben, möchten die Vorzüge jedoch nicht mehr missen. Ein Blick auf vier Frauen, die es gewohnt sind, mit Stress und PS umzugehen.

Text: Marcel Baumgartner, Bilder: Tiziana Secchi/zVg.

«Eigentlich war von dieser Idee keiner begeistert», erinnert sich Myriam Stäheli an die Reaktionen, als sie ihre Idee verkündete, eine Lehre in der Transportbranche – als Lastwagenführerin – zu absolvieren. «Meine Eltern wollten, dass aus mir etwas «Besseres» werde, und meine Kollegen waren schlicht und einfach entsetzt. Als mein Umfeld dann sah, wie glücklich ich war, beruhigten sich die Gemüter wieder.» Nach dem Lehrabschluss 2004 ist die 29-Jährige heute als Betriebsleistungsassistentin bei der Hostenstein AG in Wil tätig. Ihr Beispiel zeigt bestens, dass auch heute noch Vorurteile herrschen. Frauen und Laster, das passt für viele einfach nach wie vor nicht zusammen. Dabei war für Myriam Stäheli von Anfang an klar, dass sie den Ansprüchen gewachsen sein würde: «Die Herausforderungen an eine Frau sind meiner Meinung nach die gleichen wie an einen Mann. Das Verkehrsaufkommen und der Stress machen beiden Geschlechtern das Leben schwer.»

## Schuss nach hinten

Die Freude an der Tätigkeit haben ihr aber auch diese Faktoren nicht genommen. Und auch ein Versuch ihrer Mutter, ihr die harten Seiten des Alltags aufzuzeigen, scheiterte. «Als es um die Berufswahl ging, hat mich meine Mutter mit einem Fahrer mitgeschickt, der nachts um zwei Uhr seine Tour begann», erinnert sich die Thurgauerin. «Sie dachte wohl, das sei Abschreckung genug für mich, und ich würde den Plan, Lastwagenführerin zu werden, wieder aufgeben.» Zum Leidwesen der Mutter sei der Schuss aber nach hinten losgegangen... Schon eine Woche später unterschrieb Myriam Stäheli den Lehrvertrag und hat seither keinen Tag bereut. «Ich habe meine beruflichen Ziele schon erreicht. Für mich persönlich geht es jetzt noch darum, meiner neuen Herausforderung gerecht zu werden und die eine oder andere Weiterbildung zu absolvieren», zieht sie Bilanz.

Es erstaunt daher auch nicht, dass Stäheli ihren Beruf ohne Abstriche auch anderen Frauen weiterempfehlen würde. Gründe dafür gebe es unzählige. «Der Sonnenaufgang über dem Genfersee beispielsweise, Grillabende auf der Hebebühne, laut singend bei wolkenlosem Himmel über eine Bergstrasse zu fahren, jeden Tag neue Menschen und neue Orte kennenzulernen», zählt sie einige Aspekte auf. «Wenn man sich darauf einlässt, ist viel von der alten Romantik auch heute noch vorhanden. Man muss nur danach suchen.»

## Mehr als «nur» steuern

Mit ihren Ausführungen bietet sich Myriam Stäheli als Werbebotschafterin für die Branche geradezu an. Und mit ihrer positiven Sichtweise auf das Tätigkeitsfeld steht sie nicht alleine da. Auch Sara Herzig und Cornelia Kunz sind seit 2008 beziehungsweise 2005 für die Hostenstein Transport AG als Lastwagenführerinnen unterwegs. «Wer nicht wagt, der nicht gewinnt», sagte sich die 31-jährige Sara Herzig, als man ihr anbot, die Prüfung Kat. C/E zu machen. Trotz anfänglicher Bedenken und praktisch null Ahnung, was sie zu erwarten hatte, setzte sie sich intensiver mit dem Berufsfeld auseinander und entschloss sich, den Weg einzuschlagen. Seither hat sich ihr Bild vom Beruf im positiven Sinne stark verändert, was auch darin mündete, dass sie sich zur Lehrlingsausbilderin schulen liess.

Herzig wertet es als grossen Luxus, dass jeder Tag andere und neue Aspekte hervorbringt. Dabei wird heute aber auch mehr abverlangt; es genügt bei Weitem nicht mehr, ein Fahrzeug «nur» steuern zu können. Wer hinter dem Steuer eines LKWs sitzt, ist unter anderem auch verantwortlich für die Ladungssicherung und für das Einhalten der Termine, steht in Kontakt zu den Kunden und ist damit auch Botschafter des Transportunternehmens. Und nicht zuletzt ist man auch den immer grösser werdenden Herausforderungen im Strassen-



Von links: Cornelia Kunz, Myriam Stäheli und Sara Herzig.

verkehr ausgesetzt. Eine Begleiterscheinung, die nicht zu unterschätzen ist, wie auch Cornelia Kunz weiss. Die 50-Jährige führt den Beruf seit über zwei Jahrzehnten aus. Und das nach wie vor mit Begeisterung. «Ich schätze die Selbständigkeit, den Umgang mit den Kunden und dass man trotz des Stresses auf der Strasse und aufgrund von Terminen immer wieder ein Stück Freiheit geniessen kann», beschreibt sie.

### Einblicke in andere Welten

Der Begriff «Freiheit» kommt im Zusammenhang mit dem Platz hinter dem Steuer immer wieder zur Sprache. Der Job bietet trotz der grossen Verantwortung auch ein breites Spektrum, sich entfalten zu können. Keine Fließbandtätigkeit. Kein Routinejob, bei dem der Blick ständig auf den Computer gerichtet ist. Sondern die Möglichkeit der – zumindest teilweisen – Selbstbestimmung. Für Silvia Schwitter war genau dies der Grund, weshalb sie sich nach ihrer Lehre als Lageristin zur Lastwagenführerin ausbilden liess. «Ich fühlte mich damals etwas eingengt», schildert die 33-Jährige, die heute bei der Hugelshofer Transport AG in Frauenfeld arbeitet. «Da mein Vater früher als LKW-Mechaniker tätig war, bin ich schon früh in Kontakt mit den grossen Gefährten gekommen. Und die Faszination ist bis heute geblieben», so Silvia Schwitter.

Die Frage, ob sich ihr Bild vom Beruf verändert hat, seit sie diesen ausübt, verneint sie: «Im Grossen und Ganzen eigentlich nicht. Man muss einfach offen sein für Veränderungen und mit der Zeit gehen.» Was man jedoch sehr stark spüre, sei die starke Verkehrszunahme und damit verbunden der erhöhte Zeitaufwand, den man im Stau verbringe. Grösste Herausforderung ist für Silvia Schwitter daher, «allen gerecht zu werden und die Ruhe zu bewahren.» Aber: «Für alle, die Abwechslung und selbständiges arbeiten schätzen ist es ein sehr schöner Beruf. Man bekommt Einblicke in die verschiedensten Wirtschaftszweige, welche beispielsweise ein Fabrikarbeiter nie erhält.»

### Kampf gegen falsches Image

Silvia Schwitter ist eine von 25 Frauen, welche die Hugelshofer Gruppe beschäftigt. Damit machen die weiblichen Angestellten rund zehn Prozent der Belegschaft aus. Für Roger Schuhmacher, Leiter HRM, ist klar: «Viele Berufe kämpfen heute mit einem falschen oder schlechten Image, das über viele Jahre und Jahrzehnte aus mehrerlei Gründen geprägt wurde.» Das könne den Einen oder



Silvia Schwitter: «Ich fühlte mich eingengt.»

Anderen – Mann wie Frau – früher wie heute dazu bewogen haben, sich in anderen Berufen zu versuchen. «Wir kämpfen aber genauso wie die ASTAG um ein gutes, ehrliches Image der Branche und versuchen, Interessenten aufzuzeigen, welche Vor- und Nachteile mit den angebotenen Berufen einhergehen», so Schuhmacher weiter. Sicherlich sei das Klima manchmal rau und die physische Belastung mitunter hoch. «Aber», so Roger Schuhmacher weiter, «Frauen stehen hier genau gleich ihren Mann und wissen manchmal mit ihrer Sozialkompetenz die eine oder andere Situation

aus einer anderen Warte abzuschätzen und somit vielleicht auch zu entschärfen.»

Wie aber sieht es mit den Einsatzgebieten aus? Gibt es Bereiche, in denen Frauen nach wie vor im Nachteil sind, oder ersetzen die technischen Hilfsmittel vermehrt auch die pure Muskelkraft? Schuhmacher dazu: «Es gibt heutzutage kaum noch einen Job, der nicht von einer Frau erledigt werden kann.» Zwar seien heute vermehrt technische Hilfsmittel im Einsatz, aber ein körperliches Engagement sei nach wie vor gefordert.

# NATER DAYS 2014

## DAILY BUSINESS

**25. bis 27. April**  
9200 Gossau • [www.nater.ch](http://www.nater.ch)



<b>Freitag</b>	<b>25. April</b>	16.00 – 21.00 Uhr 19.00 – 24.00 Uhr
Rock The Garage		
<b>Samstag</b>	<b>26. April</b>	09.00 – 18.00 Uhr
<b>Sonntag</b>	<b>27. April</b>	09.00 – 16.00 Uhr



Lagerstrasse 4 | CH-9200 Gossau | T +41 71 388 00 20 | [www.nater-days.ch](http://www.nater-days.ch)



# «Der Fächer ist riesig»

Die Hostenstein Transport AG in Wil beschäftigt aktuell gleich mehrere Lastwagenführerinnen. Betriebsleiter Peter Jenni erläutert im Interview, wie sich das Berufsbild gewandelt hat und ob Frauen in puncto körperlicher Leistungsfähigkeit im Nachteil sein könnten.

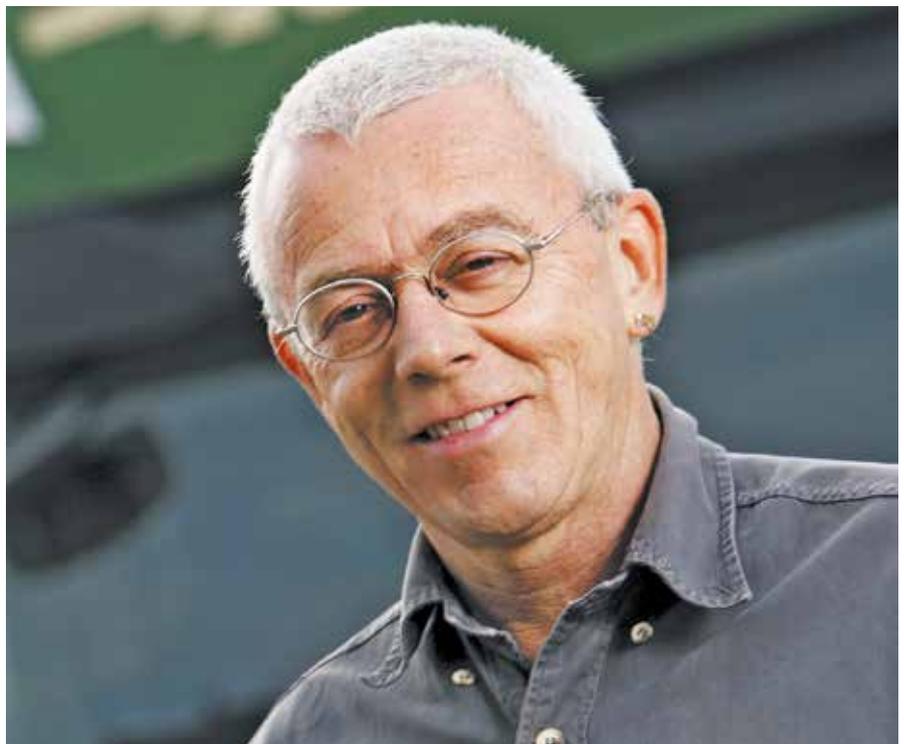
Text: Marcel Baumgartner, Bilde: Bodo Rüed

**Peter Jenni, die Berufe rund um das Transportgewerbe werden nach wie vor eher mit Männern in Verbindung gebracht. Woran liegt das nach?**

Der Beruf des Lastwagenführers hatte früher noch viel mit Fahrzeugtechnik und Fachwissen rund um den Lastwagen zu tun. Alle diese technischen Voraussetzungen mussten erfüllt sein, damit ein Fahrer mit einem Lastwagen umgehen konnte. Diese Technik hat vielleicht die Frauen abgeschreckt, diesen Beruf zu erlernen. Es gibt ja auch andere Berufe wie Piloten, Kapitäne, Chirurgen und dergleichen, die von Männern dominiert werden. Heute stehen die Türen für Frauen offen, welche den Beruf der Lastwagenführerin erlernen wollen oder als Quereinsteigerin in der Transportbranche Fuss fassen möchten. Aber offensichtlich werden diese Angebote wenig genutzt. Es kann sein, dass es gesellschaftliche und nicht strukturelle Gründe sind, welche die Frauen davon abhalten, sich als Lastwagenführerinnen ausbilden zu lassen und diese interessante Tätigkeit ausüben zu wollen.

**Haben sich die Tätigkeitsgebiete in den vergangenen Jahren denn stark verändert?**

Das Berufsbild der Lastwagenführer beziehungsweise der Strassentransportfachleute hat sich in den vergangenen 20 Jahren nicht nur in der Berufsbezeichnung, sondern im ganzen Berufsbild gewandelt. Das burschikose Berufsbild des «Heizers» ist verschwunden. Heute stehen in renommierten Transportunternehmen, welche nachhaltige Erfolge erzielen wollen, neben gestellten Kundenanforderungen die personellen Ressourcen im Mittelpunkt. Die Tätigkeit der Lastwagenführer hat sich stark gewandelt. Die Lastwagenführer sind sozialkompetente Dienstleister mit einem hochtechnischen Werkzeug. Heute gibt es viele technische Hilfsmittel, welche die tägliche Arbeit der Lastwagenführer vereinfachen. Trotzdem ist und bleibt der Beruf der Lastwagenführer eine Tätigkeit, bei der nebst allen anderen geforderten Kompetenzen der körperliche Einsatz bei Lade- und Entladetätigkeiten nicht zu unterschätzen ist. Selbstverständlich sind aber alle



*Peter Jenni, Betriebsleiter bei der Hostenstein Transport AG: «Lastwagenführer sind heute sozialkompetente Dienstleister mit einem hochtechnischen Werkzeug.»*

Tätigkeiten grundsätzlich auch für eine Frau machbar. Die Entscheidung, ob «frau» Lastwagenführerin wird oder nicht, hängt in erster Linie von der Frau selbst ab.

**Gibt es Gebiete innerhalb der Branche, die für Frauen besser oder schlechter geeignet sind?**

Wenn man die einzelnen Zweige vergleicht, gibt es enorme Unterschiede in der körperlichen Belastung. Dies heisst aber nicht, dass dieses oder jenes besser für Frauen geeignet wäre. Diese Unterschiede sind genau wie bei den Männern von den Neigungen abhängig. Die einen ziehen es vor, intensiven Kundenkontakt zu haben. Für sie bietet sich der Verteilerverkehr oder Stückgutverkehr an. Andere möchten lieber für sich alleine sein. Für sie gibt es Möglichkeiten im internationalen Verkehr.

Wieder andere sind begeistert vom Bau. Für diese bietet sich eine Tätigkeit in der Baulogistik an. Der Fächer ist riesig.

**Andere Segmente schreien nach einer Frauenquote. Was halten Sie von solchen «Fördermassnahmen»?**

Auf dem Arbeitsmarkt spielen Mechanismen wie Angebot und Nachfrage genau so wie in anderen Bereichen. Es macht deshalb wenig Sinn, Quoten einzuführen. Viel mehr Sinn macht es, die Leistungsbereitschaft zu fördern. Leistungsbereite Menschen mit guter Lebenseinstellung erreichen ihre Ziele auch ohne Quoten. Frauen, die bereit sind, neben den schönen auch die negativen Seiten des Berufes Strassentransportfachfrau zu akzeptieren, sind herzlich willkommen und dürfen schon morgen eines unserer schönen Fahrzeuge übernehmen.

# Die Strasse als Goldesel für den ÖV

An der Generalversammlung der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein in Schaan hielt sich Zentralpräsident Adrian Amstutz mit Kritik nicht zurück. Den vom Bundesrat beantragten Fonds zu Finanzierung der Nationalstrassen bezeichnet er als Etikettenschwindel.

Text und Bilder: Marcel Baumgartner

Zweckentfremdete Gelder, durch Schikanen verursachte Staus und Imageprobleme. Der Nutzfahrzeugverband ASTAG kämpft seit Jahren auf verschiedenen Ebenen für die Anliegen seiner Mitglieder. Intern sind die Problemfelder bekannt. Grösste und schwerste Aufgabe sei es jedoch, diese auch gegen aussen zu kommunizieren und dabei nicht als ewig klagende Branche gebrandmarkt zu werden. So das Fazit der 35. Generalversammlung der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein, die am 15. März im SAL Saal in Schaan FL stattfand. Über 250 ASTAG-Mitglieder folgten der Einladung ihres Präsidenten Roman Holenstein, der bei dieser Gelegenheit bekanntgab, dass er anlässlich der GV 2015 im appenzellischen Teufen zurücktreten werde.

## Vier Fünftel auf der Strasse

Bis dahin warten auf ihn jedoch noch einige Hürden, welche die ASTAG zu überwinden hat. Das ging aus den Ausführungen von Adrian Amstutz hervor. Der ASTAG-Zentralpräsident

und SVP-Nationalrat betonte in seinem Referat einmal mehr den immensen Stellenwert des Transportgewerbes. Ein Stellenwert, der wohl allen Anwesenden bewusst sei, jedoch nicht der breiten Bevölkerung. Diese müsse noch mehr als bisher auf die effektive Situation hingewiesen werden. Etwa, dass in der Schweiz nach wie vor rund 80 Prozent der gesamten Mobilität über die Strasse erfolgen. Und nicht – so die breite herrschende Meinung – via öffentliche Verkehrsmittel. «Man bekommt durch die Medien den Eindruck vermittelt, dass die meisten Verkehrsteilnehmer mit der Bahn unterwegs seien», führte Amstutz aus. Dies sei ein falsches Bild. «Die Strasse ist unentbehrlich. Sowohl für Personen als auch für Güter.»

Er kenne zumindest keinen Bauernhof mit Bahnanschluss, ebenso wenig erreiche man einen Windpark auf Schienen. Und auch Solarpanels würden nicht auf diesem Weg zum Zielort transportiert... «Fakt ist: Würde man den Strassengüterverkehr einstellen, wären die Lebensmittelgeschäfte innerhalb kürzes-

ter Zeit leer, die Tankstellen trocken und die Baustellen stünden still.» Daher benötige es zwingend weitere Ausbaumassnahmen. «Weil die Schweiz sonst irgendwann nicht mehr funktioniert», ist Nationalrat Amstutz überzeugt.

## Schröpfung des Strassenverkehrs

So sei es um so stossender, dass die rund 9,5 Milliarden Franken an Abgaben und Gebühren, welche der Strassenverkehr jährlich an den Bund entrichte, unter anderem für den ÖV zweckentfremdet werden. «Obschon die Mittel für die zwingend notwendigen Ausgaben der Strasseninfrastruktur vorhanden wären, werden sie nicht dafür eingesetzt», kritisierte Adrian Amstutz. Im Gegenteil: Mit zusätzlichen Steuern und Einschränkungen versuche Bundesbern seit Jahren beharrlich, den Strassenverkehr weiter zu schröpfen. «Verlangt werden von unseren Kreisen zudem Abgeltungen für die 20 000 Stunden Stau. Ein Stau, der notabene darauf zurückzuführen ist, dass der Staat seine Hausaufgaben nicht gemacht hat.»



260 Personen besuchten die diesjährige Generalversammlung der ASTAG Ostschweiz/FL.

Leider werde auch unter der neuen Verkehrsministerin Doris Leuthard nach wie vor politisiert wie zu Zeiten von Moritz Leuenberger. Dies deshalb, weil im Department noch heute Entscheidungsträger aus dieser Ära am Hebel sitzen. «Man stellt den Strassenverkehr in die schmutzige Ecke. Man brandmarkt ihn als Umweltsünder und zwackt ihm Milliarden ab», so der SVP-Politiker weiter.

### Hübsch verpackte «Geschenke»

Auch der vom Bundesrat beantragte Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF) sei nicht das, was er vorgebe zu sein. «Man will mit diesem Fond vor allem eines: einen weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs vorantreiben. Es geht nicht um eine Alimentierung der Strasse, sondern um Ausbauten von Bahnhöfen, Tramlinien oder des S-Bahn-Streckennetzes.» Was benötigt werde, sei ein Fonds, der halte, was er verspricht. Keine Mogelpackung. «Mit der Zustimmung zur FABI versprach man uns, dass der ÖV nun nachhaltig finanziert sei.» Dem ist laut Amstutz aber nicht so: «In Bundesbern stimmt man sehr

schnell vermeintlichen Lösungen zu, die vordergründig gut tönen, aber in der Praxis nicht funktionieren.» Der Zentralpräsident warnte davor, gutgläubig von Politikerinnen und Politikern hübsch verpackte Geschenke anzunehmen. Denn der Inhalt sei in der Regel nicht das, was versprochen wird.

Die beiden Nationalräte Roland Rino Büchel (SVP) und Walter Müller (FDP) gaben Amstutz recht. Sie mahnten zur Vorsicht. «Stützen Sie sich nicht auf das, was Ihnen Politiker erzählen. Achten Sie vielmehr darauf, wofür sich diese effektiv einsetzen», forderten die beiden Ostschweizer Parlamentarier die Anwesenden auf.

### Ersatzwahlen Vorstand

Die ordentlichen Traktanden der Generalversammlung schlugen keine grossen Wellen. Im Vorstand waren zwei Rücktritte zu verzeichnen: Für die abtretenden Hans-Peter Frischknecht (Herisau) und Stefan Ebnetter (St.Gallen) wurden Heinz Alder (Heiden) und Erich Goldenberger (Sommeri) gewählt.



ASTAG-Zentralpräsident Adrian Amstutz: «Vorsicht vor hübsch verpackten Geschenken.»

Den Abschluss der GV bildete das Referat von Franz Stadelmann, Autor des Romans «Dieselstrasse». Er berichtete von seinen spannenden Erlebnissen mit Nahosttransporten in den 1970er und 1980er Jahren.

Anzeige

# Die Post macht vieles einfacher. Auch bei Transporten über die Grenze.

Die Post bewegt Ihre Waren auch über die Grenze schnell und flexibel. Wir erledigen für Sie den physischen Versand, erleichtern den Grenzübertritt und kümmern uns um alle elektronischen Prozesse. So können Sie die Kundennähe auch über Tausende von Kilometern pflegen.

Weitere grenzüberschreitende Services finden Sie unter [www.post.ch/transporte](http://www.post.ch/transporte)

**SWISS POST** 

# 30 Jahre für DAF im Verkauf

Am 4. Januar 2014 waren es genau 30 Jahre, seit Rolf Schoch (WIRAG AG) seine Tätigkeit als Nutzfahrzeugverkäufer, damals bei DAF Trucks (Schweiz) AG in Zürich, angetreten hatte.

Der damals 24jährige Juniorverkäufer wurde am Nutzfahrzeugsalon Genf gleich mit dem speziellen Rhythmus der Nutzfahrzeugbranche konfrontiert – lange Tage und längere Nächte in der Mexiko-Bar gehörten damals einfach dazu. Der Untergang der Marken Saurer und FBW ermöglichte neue Kontakte, das Verkaufsgebiet Ostschweiz wurde mit viel Engagement und Ausdauer bearbeitet.

Das eher negative Image von DAF (Dubeli Au Fahre) konnte dank einem sehr guten Produkt (DAF 3300/DAF 95) und viel Beharrlichkeit seitens Rolf Schoch verbessert werden. Ab 1988 wirkte dann die WIRAG AG als Servicepartner an der Entwicklung der Marke mit. Nach der Krise bei DAF Trucks entschlossen Bruno Zuberbühler (Inhaber WIRAG AG) und Rolf Schoch, die Marke DAF als eigenständiger DAF-Händler für die Ostschweiz zu vertreten. Dieser Schritt erwies sich als richtig und wurde von der Kundschaft sehr positiv aufgenommen. Mittlerweile sind über 720 DAF-Nutzfahrzeuge über das Verkaufsbüro der WIRAG AG verkauft worden. Persönlich hat Rolf Schoch rund 800 Fahrzeuge an Kunden geliefert.



Heute betreut Rolf Schoch bei WIRAG AG ein grosses Verkaufsgebiet in der Ostschweiz. Daneben gehören Marketing, Verkaufsadministration und Verkäuferführung zu seinen weiteren Aufgaben. «Momentan sehe ich ein grosses Potential im Euro-6-Markt für DAF, speziell die aktuellen Baufahrzeuge erschliessen neue Möglichkeiten», sagt der als «Mister DAF» bekannte Nutzfahrzeugprofi. Wer Rolf Schoch kennt, weiss, dass diese Einschätzung nicht aus der Luft gegriffen ist.



Der erste durch Rolf Schoch gelieferte DAF

# Ab in den Sand

Fernverkehr hatte vor einer Generation eine ganz andere Bedeutung für einen Schweizer Lastwagenfahrer als heute. Denn in den 1970er- und beginnenden 1980er-Jahren fuhren Lastwagen aus der Schweiz nicht nur durch ganz Europa, sondern auch «in den Sand». Damit waren die Länder des Nahen Ostens gemeint. Also Destinationen in Iran (damals noch Persien genannt), Irak, Saudi-Arabien.

Text: Franz Stadelmann, Bild: zVg./mba

Seither hat sich das Transportgewerbe ganz deutlich geändert, die Weltgeografie ebenso. Damals gab es noch Jugoslawien und den Atpotut, aber noch kein GPS und kein Handy, kein ABS und keinen Euro-6-Motor. Dafür echte Kollegialität und Hilfsbereitschaft. Besonders stark erlebten dies die Fahrer, die in jener Zeit den Orient befuhren. Eine Orienttour dauerte im Schnitt drei Wochen. Während dieser Zeit war der Fahrer ganz auf sich gestellt, konnte aber immer auf die Solidarität von Kollegen zählen. Es gab ja nicht nur die, manchmal sehr undurchschaubaren, Prozeduren an den Grenzen zu meistern. Man musste sich auch mit Reifenpannen und defekten Motoren auseinandersetzen.

## Zeitintensiver Grenzübertritt

Nach Saudi-Arabien waren es rund 80 Stunden reine Fahrzeit. Aber es waren wohl nicht die Fahrzeiten, die den Chauffeuren am meisten zusetzten. Es waren eher die Wartezeiten, die zuweilen Tage oder Wochen dauern konnten. Ein Grenzübertritt konnte schon mal zwei, drei oder mehr Tage beanspruchen, ebenso wie das Verzollen und Abladen am Empfängerort. In Teheran und in Bagdad konnte dies schnell mal eine Woche oder mehr sein.

## Gebastelte Duschen

Der Fahrer musste autonom sein. Die meisten Orientlastwagen hatten eine Schlafkoje, oft auch einen Kühlschrank, aber kaum je eine Klimaanlage. Ein wirklich brauchbares «Orient-Fahrerhaus» kam nie auf den Markt. Jeder richtete seine Fahrerkabine nach eigenem Bedürfnis ein. Hygiene war damals kein grosses Thema. Duschkabinen gab es nur an wenigen Orten, und so hatten viele Trucker eigene Duschvorrichtungen gebastelt, um sich so unter freiem Himmel ab und zu waschen zu können. Jeder hatte immer einen reichlichen Vorrat an Wasser mit dabei – für sich und für den Kühler. So ziemlich alle Fahrzeuge hatten eine Kochkiste unter dem Auflieger montiert.



Franz Stadelmann gab an der diesjährigen ASTAG-GV Einblicke in den Orienttransport.

Aufklappen und mit Campinggas eine Mahlzeit kochen. Sie bestand meist nur aus Konserven und Teigwaren. Unterwegs konnte man zwar Melonen und Früchte kaufen, auch Brot und Eier. Kaum jemand aber verköstigte sich ausschliesslich in den Restaurants entlang der Strecke. Trotzdem wurden ein paar Rastplätze sehr bekannt. So ist das Londra Camp in Istanbul allen ehemaligen Orientfahrern auch heute noch ein Begriff.

## Orientverkehr ist verschwunden

Gegen Ende der 1980er-Jahre war dieser Transportboom dann vorbei. Denn Schiffe brachten die Fracht erneut in den Nahen Osten, der Kaufrausch der Orientalen war abgeflacht, und die westeuropäischen Transporteure waren schlicht zu teuer gegenüber der Konkurrenz aus Osteuropa und der Türkei. Es mag ab 2000 noch ab und zu einen Transport in den Nahen Osten gegeben haben, ausgeführt von einem westeuropäischen Transporteur, aber den einstigen Orientverkehr gibt es nicht mehr.

## Verflogener Charme

Heute ist die Strasse von der Schweiz nach Teheran durchgehend asphaltiert, oft sogar drei- und vierspurig. Der Grenzübergang zwischen Bulgarien und der Türkei gleicht einem Flughafen, und über den Bosphorus führen nun mehrere Brücken. Das Londra Camp gibt es zwar noch, es hat allerdings mit dem Lastwagengewerbe nichts mehr zu tun. Der Charme der damaligen Zeit ist verfliegen.

### «Dieselstrasse»

Franz Stadelmann führte zu jener Zeit Orienttransporte durch und schrieb Mitte der 1980er-Jahre das Buch «Dieselstrasse», das eine Fahrt in den Orient schildert. Der Roman erhielt einen Literaturpreis und ist heute noch lesenswert, denn er beschreibt den Fernfahrerberuf sehr praxisnah. Das Buch kann direkt beim Autor bezogen werden: franz.stadelmann@sunrise.ch, Telefon 061 332 19 27. Auf seiner Homepage [www.orienttransport.ch](http://www.orienttransport.ch) finden sich auch Fotos und Texte zur damaligen Zeit. Franz Stadelmann betreibt heute die führende Reiseagentur für Madagaskar. Infos unter [www.madagaskarhaus.ch](http://www.madagaskarhaus.ch)

**robust - wirtschaftlich - schön !**



**WIRAG AG**

Nutzfahrzeuge  
9532 Rickenbach / Wil  
8409 Winterthur

**Tel.** 071 929 46 40  
**Fax** 071 929 46 41  
**mail** [info@wirag.ch](mailto:info@wirag.ch)  
**web** [www.wirag.ch](http://www.wirag.ch)

**DAF**



**EURO 6 KOMMT. EFFIZIENZ BLEIBT.  
DIE NEUEN MAN TG FAHRZEUGE.  
KONSEQUENT EFFIZIENT**

**huwag Nutzfahrzeuge AG**  
[www.huwag.ch](http://www.huwag.ch)



**LEADER. Das Ostschweizer Unternehmermagazin.**

**Leader lesen LEADER**

Wussten Sie schon, dass es nun auch eine Ostschweizer Ausgabe des Standardwerks «Who's who» gibt? Und zwar die Liste unserer Abonnenten. Die führenden Persönlichkeiten unserer Region finden Sie hier – im Magazin oder unter der Leserschaft. Denn wir setzen auf Qualität statt Quantität, auf Klasse statt Masse. – Elitär, finden Sie? Da haben Sie völlig Recht.

[www.leaderonline.ch](http://www.leaderonline.ch)

Josef A. Jäger, VR-Präsident  
Camion Transport AG



# «Mich interessieren Menschen, ungeachtet ihres Titels»

Seit über sieben Jahren ist Erwin Kartnaller für die Zeitschrift «Strassentransport» zuständig. Das offizielle Fachorgan des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes ASTAG gilt als wichtiges Mittel, um die Anliegen der Branchen publik zu machen. Für Chefredaktor Kartnaller ist die Tätigkeit mehr Berufung denn Beruf.

Interview: Marcel Baumgartner, Bild: zVg.



**Erwin Kartnaller, wie kamen Sie mit dieser Branche in Berührung?**

Eigentlich wie die Jungfrau zum Kinde. Nach Jahren als Journalist bei Tageszeitungen und Familienzeitschriften kam ich an einen Wendepunkt. Ich konnte mich mit der heutigen Form des Journalismus nicht mehr identifizieren. Zu oft gewann ich den Eindruck, dass Medienschaffende ihr persönliches Problem zum Problem der Allgemeinheit stilisieren. Das kann und darf nicht Aufgabe des Journalismus sein. Er muss kritisch, aber konstruktiv sein, er soll den Leuten durchaus ins Gewissen reden, ihnen aber auch Lösungen aufzeigen und damit zur Erhöhung der Lebensqualität beitragen. Heute passiert genau das Gegenteil.

**Sie «flüchteten» quasi zur ASTAG. Was waren die interessantesten Begegnungen?**

Mich interessieren Menschen, ungeachtet ihres Titels oder ihrer Herkunft. Ein Titel sagt wenig über menschliche Qualitäten aus. Und wer sich seine Intelligenz aus fremden Büchern geholt hat, steht nicht zum Vornherein klüger oder fester im Leben. Nur allzu oft ist ja genau das Gegenteil der Fall. Und so habe ich ganz tolle Chauffeure, Unternehmer, Politiker usw. kennenlernen dürfen. Ich finde sie alle ungeheuerlich spannend, jeden auf seine Weise.

**Gibt es Momente, wo Sie förmlich mit der Branche mitleiden?**

Oh ja, die gibt es, leider. Ich werde rasend, wenn ich erkennen muss, mit welcher Unwissenheit, mit welcher Selbstgefälligkeit, mit welchen Vorurteilen und mit welcher Gleichgültigkeit weite Teile der Bevölkerung und

noch mehr viel zu viele Politikerinnen und Politiker dem Strassentransportgewerbe begegnen. Mir wird dann und wann vorgeworfen, dass ich mit meinen Kommentaren so etwas wie Inzucht betreibe, weil ich die Botschaft an Leute sende, die ohnehin auf der gleichen Linie seien. Aber: Als Erstes habe ich veranlasst, dass «Strassentransport» an alle Parlamentarier und Amtspersonen geht. Und dort werden wir beachtet, das beweisen die Reaktionen. Andererseits sehe ich meine Aufgabe darin, all die Menschen im Strassentransportgewerbe moralisch zu unterstützen, sie mit stichhaltigen Argumenten zu munitionieren und ihnen im öffentlichen Auftritt zu mehr Selbstbewusstsein zu verhelfen. Ich will die Branche, vom Lagermitarbeiter bis zum Chauffeur, vom Mechaniker bis zum Unternehmer auf der Stufe der übergeordneten Interessen auf eine gemeinsame Linie einschwören.

Anzeige

- Kipper
- Mulden
- Entsorgung
- Silofahrzeuge

Tel. 071 351 11 25

# frischknecht

Frischknecht Transport AG, 9100 Herisau

seit 1882



**Heiss begehrt:  
der Crafter mit bis  
zu 25 % tieferen  
Betriebskosten.**



## **Extrem wirtschaftlich: die kraftvollen Common-Rail-TDI-Motoren mit einem Verbrauch ab 7,7 l/100 km.**

Mit dem Crafter lohnt sich jede Fahrt. Seine TDI-Motoren sind nicht nur sehr leistungsstark, sondern auch äusserst sparsam. Dank BlueMotion Technology mit Motor-Start-Stopp und Energiemanagement setzt der Crafter neue Massstäbe – sowohl für die Umwelt als auch für Ihr Portemonnaie. Ausserdem ist er so zuverlässig, dass Sie jetzt auch von der 2+1-Garantie bis 250 000 km profitieren können. Erleben Sie ein Nutzfahrzeug mit extrem niedrigen Betriebskosten: den Crafter. Schon ab Fr. 25'900.–.

**Der Crafter. Gebaut für die extremsten Jobs.**

Angebot für Gewerbetreibende, Preis exkl. MwSt.



**Nutzfahrzeuge**



### **City-Garage AG**

Zürcher Strasse 162, 9001 St. Gallen  
Tel. 071 274 80 74, [www.city-garage.ch](http://www.city-garage.ch)

# FULL RANGE



### **Unsere Dienstleistungen:**

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

**Besuchen Sie unsere Ausstellung in Niederuzwil am 2./3. Mai 2014**

### **Volvo Trucks (Schweiz) AG**

#### **Truck Center Niederuzwil**

Hirzenstrasse 4  
9244 Niederuzwil  
Tel. 071 955 97 97



**Volvo Trucks. Driving Progress**

# Oversize in Down Under – Trucker in Australien

Dubbo, Australia im Februar 2013. Die Sonne brennt. Ein heisser Wind streicht durch die Gräser – entlang des Newell Highways. Hier am Rande des Great Dividing Range an der Ostküste endet eine der legendären Road-Train Strecken. Aus dem Nichts der endlos langen Strasse taucht ein Polizeifahrzeug auf. Als weitere Begleitfahrzeuge folgen und ein schwerer Sattelzug den Horizont dominiert, beginnt mein Puls zu steigen. Ein Bericht von Ivo Scherrer, Geschäftsführer der SCHEWA-TRANS AG in Bütschwil.

Grundsätzlich gelten in den sieben Bundesstaaten des Australischen Commonwealth mehrheitlich national harmonisierte Verkehrsvorschriften. Gefahren wird links, überholt jedoch rechts. Und oft wünschen sich viele «Aussies» auch in der Politik manchmal Veränderungen, vor allem dann, wenn die linksrüne Labor-Party das bewährte, staatstragende Gedankengut der Liberalen einzuschränken droht. So geschehen, als eine von der linken Bundesstaatenregierung geplante Geschwindigkeitsreduktion auf Highways prompt einen politischen Wechsel ausgelöst hatte.

## Road-Train, B-Double, B-Trippl und Semi-Trailer

Aufgrund der topographischen Verhältnisse und Besiedlungsdichte sind durchaus Differenzierungen auszumachen. Während die Road-Train mit bis zu drei Sattelanhängern beispielsweise in Queensland verkehren, sucht man in Viktoria und in urbanen Agglomerationen vergeblich danach. Dort erblickt man dann die kürzeren B-Double oder B-Trippl mit zwei oder drei direkt gekoppelten Sattelanhängern und darauf montierten Sattelkuppungen. Jedenfalls muss der Fahrer dafür die besondere MC-Licence (Multi Combination) erwerben. Unser europäischer CE-Führeraus-



Kurzer Road-Train, rundum mit Dieseltanks für 3000 Liter ausgerüstet.

weis reicht gerade einmal für einen einfachen Semi-Trailer, den man eigentlich nur in den Städten antrifft. Unsere Euro-Sattelanhängern mit grösseren Überhangmassen am Heck sind für solche XXL-Kombinationen – konstruktiv bedingt – schlichtweg nicht fahrbar.

Die Highways gleichen unseren Autostrassen, und die Trucks fahren mit 100 km/h. Freeways (Autobahnen) gibt es nur im Bereich der Grossstädte. Für Autos gilt 110 km/h, dafür ist Radfahren erlaubt, und die Ausfahrten für Raststätten kreuzen gelegentlich die Überholspur und anschliessend – nach einem breiten Mittelstreifen – auch die Gegenfahrbahn.

## Frontfahrerschutz und Notbremspisten

Spektakulär sind auch die sogenannten «Safety-Ramp», die Notbremsrampen für Trucks in den Hügelländern. Nicht vergleichbar mit unserem luxuriösen Schotterbett in Vevey an der A14, sondern eine einfach planierte Erdpiste am ansteigenden Gegenhang, wobei oft geländebedingt der Gegenverkehr wiederum gekreuzt werden muss. Wohl daraus ist hierzulande ein weitverbreitetes Märchen entstanden, dass Road-Train nicht rechtzeitig bremsen können: Alle Achsen sind voll ausgerüstet mit Bremsen. Doch wegen der Gefahr eines plötzlich auftauchenden Kängurus reisst kein Trucker bei legitimen 90 km/h einen Stopp mit einer Ladung von 168 Mastrindern. Der «Känguru-Grill» schützt bei einem allfälligen Aufprall mit Wildtieren lediglich die Kabine und ist im Gegensatz zu uns kein unnützer Show-Gegenstand, sondern eine Notwendigkeit. Selbst Reisebusse und Autos sind damit bestückt.

## Keine Fahrtenschreiber

Was für uns Europäer unvorstellbar ist und wie aus alten Zeiten tönt: Die Trucks haben keine Fahrtenschreiber eingebaut. Die Aufzeichnungen erfolgen von Hand im Log-Book. Innerhalb einer Periode von elf Stunden Arbeit ist insgesamt eine Stunde Pause



Spezialtransport mit Gesteinsmulde für 340 Tonnen Ladegewicht eines 2-Achs-Bergwerktransporters.

**MOBAS**  
CRANES AND MORE

**ATLAS** **maxilift** **EFFE**

**Paul Schweizer**  
Verkauf Deutschschweiz

**Daniel Steffen**  
Betriebsleiter Root

**Lucien Sesa**  
Verkauf Romandie

Wir SG: MOBAS AG Tel. 071 929 32 31  
 Root LU: MOBAS AG Tel. 041 450 23 33  
 Echandens VD: MOBAS SA Tél. 021 703 03 00

[www.mobas.ch](http://www.mobas.ch)

**Den LEADER gibt's nun auch im Format 24 x 18**

**Immer und überall über das Ostschweizer Wirtschaftsgeschehen informiert sein.**

- Aktuelle Ausgabe
- Spezialausgaben
- Magazinarchiv

**LEADER**  
DAS UNTERNEHMERMAGAZIN  
[www.leaderonline.ch](http://www.leaderonline.ch)

**metr** **comm**

Die Gratis-LEADER-App wird Ihnen offeriert von der MetroComm AG, [www.metrocomm.ch](http://www.metrocomm.ch)

**8%**

Verbesserte Aerodynamik

Die Reduktion des Treibstoffverbrauchs bis zu 8% ist möglich durch eine kontinuierliche Weiterentwicklung von verschiedenen Komponenten und Funktionen. Bei der zweiten Generation unserer Euro-6-Motoren haben wir die Erfahrungen aus zwei Jahren auf der Strasse eingebracht und einen noch geringeren Treibstoffverbrauch erreicht.

Scania Opticruise mit neuem Economy-Programm

biofuels

Zweite Generation Scania Euro-6-Motoren

Optimiertes Getriebeöl-Management

**Wirtschaftlichkeit hat einen Namen - Scania Streamline**

Der neue Scania Streamline verbraucht bis zu 8% weniger Treibstoff als sein Vorgänger, das macht ihn führend in Sachen Treibstoffwirtschaftlichkeit. Einfach ausgedrückt, Scania hat die Messlatte noch ein Stück höher gelegt. Für Sie bedeutet das herausragende Wirtschaftlichkeit und Produktivität.

Scania. Der Masstab.

[www.scania.ch](http://www.scania.ch)

vorgeschrieben, aufgeteilt in Blöcken mit mindestens 15 Minuten.

### Tiefere Achslasten

Generell gilt eine Fahrzeughöhe von 4,30 Metern, vielerorts auch 4,60. Bescheiden erscheinen dagegen die erlaubte Breite von nur 2,50 Metern sowie die tiefen Achslasten: Vorderachse sechs Tonnen, Doppelachse 16,5 Tonnen, Dreifachachse 20 Tonnen. In der EU sind diese bis zu 50 Prozent höher. So gesehen erstaunt es nicht, dass viele schwere Trucks mit bis zu 18 Achsen und 70 relativ klein dimensionierten 11,00-er Reifen bestückt sind.

Vollluftfederung für Road-Trains gibt es kaum, diese bedürften wohl einer massiv grösseren Luftkompressor-Anlage, und so müssen die Trailer vom Driver beim Umsatteln mit schweisstreibender Muskelkraft hochgekurbelt werden. Doch wer seinen Knochenjob beherrscht und es versteht, die rollende Fahrzeugmasse und deren Energie auf den vielen Rädern mit Feingefühl präzise an Strassengräben und Gegenverkehr vorbei zu lenken – und sein «Fuller»-Getriebe schalten kann ohne zu kuppeln, bei Lastwechsel mit feinem Zwischengas –, der hat seine Pferdchen jederzeit im Griff.

### 12-Volt Logistik mit 130 Tonnen

Einfache 7-Pol-Anhängerstecker lassen erkennen, dass keine elektronischen Bremsregelungssysteme wie EBS usw. verbaut sind – die hohe Achsenzahl mit Doppelbereifung und die tiefen Achslasten auf Strassen mit hohem Reibwert vermögen den Sachverhalt zu relativieren. Viele Strassen sind mit einer Misch-Kofferung aus Kies und Zement gebaut sowie einem Deckbelag aus Bitumen und Splitt, was die Abrollgeräusche auf der Fahrbahn hörbar steigert.

Bullige Amerikaner-Trucks dominieren weitgehend das Strassenbild, obwohl die europäischen Nutzfahrzeughersteller bei Motorleistung und Komfort in Führung liegen – in Australien können sie nur allmählich Marktanteile aufbauen. Vielleicht liegt der Grund auch darin, dass die Australier pragmatisch auf erprobtes Know-how und sichere Ersatzteilversorgung in den Servicewerkstätten setzen, sowie auf robuste, bewährte und vielleicht etwas einfachere Technik. So gibt ihnen die Störungsanfälligkeit unserer, mit Elektronik und Sensoren vollgestopften, Euro-Trucks zumindest bis heute nicht ganz Unrecht. Nur die tiefe Bordspannung der Ami-Trucks von lediglich 12 Volt und auch die tiefe Motorleistung von maximal 600 PS auf 130 Tonnen erstaunen. Wir Europäer neigen oft dazu, unsere kleinen 40-Tönnner mit über 700 PS zu motorisieren, damit wir zwei Minuten früher im nächsten Stau stehen.

### Eldorado für Trucker in Australien?

Nein, auch in Australien ist der Job kein Zuckerschlecken, denn wie überall halten sich die Mitbewerber im täglichen Konkurrenzkampf gegenseitig in Schach, und der Wettlauf um Stunden und Dollars ist permanent – auch wenn der Diesel umgerechnet nur 1,50 Franken kostet. Doch zwei wesentliche Unterschiede sind markant: Der australische Wirtschaftsraum ist eine mit Europa vergleichsweise homogenere Einheit. Die ökonomischen und sozialen Strukturen sowie die Einheitswährung gewähren relativ einheitliche Wettbewerbsbedingungen innerhalb des Kontinents.

Ganz anders bei uns in Europa. Das seit rund 50 Jahren historisch gewachsene Ost-West-Wirtschaftsgefälle hat seit der Öffnung bewirkt, dass sich der Osten – mit Unterstützung



Joe, ein Rinderfarmer aus Queensland, erklärt das Log-Book in seinem Kenworth.

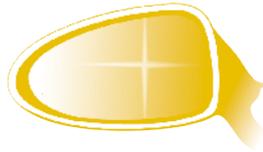
der EU – mit wesentlich tieferen Sozialkosten und vorteilhafteren Wechselkursparitäten zunehmend Marktanteile holen kann. In der Transportbranche fahren beispielsweise Bulgaren und Rumänen mit einem Stundenlohn von umgerechnet weniger als fünf Franken in ganz Europa – und auch in der Schweiz. Hier können auch keine flankierenden Massnahmen greifen. Der starke Frankenkurs und die Hochpreis- und Kosteninsel geben den Rest. Der zweite, schwerwiegendere und sozusagen hausgemachte Unterschied, betrifft nur eine politische Randgruppe, diese dafür umso härter: Unseren Schweizer Strassentransport selbst. In der demokratischen Schweiz ist es den Verkehrsministern und ihren Bundesämtern seit Jahren zunehmend gelungen, nicht nur den Strassenverkehr einseitig zu diskriminieren – ihn als bedeutender Nettozahler an die Bundeskasse zu missbrauchen –, sondern insbesondere den Strassengüterverkehr mit den weltweit höchsten Verkehrsabgaben zu belasten. In der Schweiz bezahlen die Trucker die explizit dafür erfundenen externen Kosten – und mittlerweile auch noch für die Staukosten an Sonntagen. Das Ziel: Die Finanzierung von Bahninfrastruktur und Betriebskosten, deren Eigenwirtschaftlichkeitsgrad unter 40 Prozent liegt. Angesichts dieses langjährigen Kampfes und der tiefen politischen Gering-schätzung unserer Dienstleistungsbranche, sind wir in der Schweiz als verkehrspolitische Verdingbuben des 21. Jahrhunderts verdammt: Benutzt und ausgebeutet. Die tiefe Bevölkerungsdichte Australiens – mit nur rund 24 Millionen Einwohnern auf knapp acht Millionen Quadratkilometer Fläche – verdeutlicht sich tagtäglich auf der Strasse: Es hat fast überall genügend Platz für alle, und diese Grosszügigkeit widerspiegelt sich ebenfalls in der Mentalität der Menschen.



Road-Train mit zwei Trailern und leerer Dolly-Achse für den dritten Sattelanhänger.



## DER GOLDENE RÜCKSPIEGEL



### Priorität für Engpassbeseitigung in St.Gallen

Die IG Engpassbeseitigung setzt sich für den Bau der dritten Röhre bei der Stadtautobahn St.Gallen samt Teilsperre – im Sinn eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes in der Region Ostschweiz – ein. Der IG Engpassbeseitigung gehören derzeit folgende Organisationen/ Personen an: Gewerbe Stadt St.Gallen (Gian Bazzi, Felix Keller), HEV Kanton und Stadt St.Gallen (Walter Locher, Christoph Solenthaler, Heini Seger), Wirtschaft Region St.Gallen (Markus Bänziger, Rolf Brunner), TCS St.Gallen (Martin Würmli), ACS St.Gallen-Appenzell (Manfred Trütsch), ASTAG Sektion Ostschweiz (Peter Hugentobler) und Gewerbeverband Kanton Thurgau (Peter Schütz). Präsiert wird die IG Engpassbeseitigung von Kantonsrat Walter Locher (Bild).

Der Bundesrat schlägt dem Parlament mit der zweiten Programm-botschaft zur Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz vor, rund 5,5 Milliarden Franken zu investieren. Rund eine halbe Milliarde (Preisstand 2005: 410 Millionen, Preisstand 2012: 495 Millionen) ist dabei für die dritte Röhre in St.Gallen vorgesehen. «Das ist erneut ein erfreuliches Signal für die Region Ostschweiz», erklärt Kantonsrat Walter Locher als Präsident der IG Engpassbeseitigung: «Obwohl die Finanzierung des neuen Fonds noch lange nicht gesichert ist, ist es für uns sehr wichtig, dass die Priorität des Vorhabens nun bestätigt wird.»

Der Bundesrat selbst spricht in der Programmbotschaft von einem «guten Kosten-Nutzen-Verhältnis», die ihn zusammen mit der Lage der Engpassbeseitigung im Kernbereich der Kernagglomeration St.Gallen bewogen habe, das Projekt «neu dem Modul 2 zuzuordnen». Integraler Bestandteil des Projekts ist ein neuer Nationalstrassenzubringer Güterbahnhof, der gemäss Botschaft «den Schoren-tunnel und das nachgeordnete städtische Strassennetz mit positiven Auswirkungen auf den innerstädtischen öffentlichen Verkehr von St.Gallen entlastet».

Weitere Infos unter [www.engpassbeseitigung.ch](http://www.engpassbeseitigung.ch)

### ASTAG Sektion Ostschweiz

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



## DER ROSTIGE AUSPUFF



### Jetzt muss die Strasseninfrastruktur angepasst werden

Die FABI-Vorlage wurde angenommen. Gehört der «Rostige Auspuff» damit den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern verliehen? Nein. Viel mehr senden wir in dieses Mal an die Adresse des Bundes. Die ASTAG nimmt die Zustimmung zur FABI-Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» mit klaren Forderungen für weitere Massnahmen auch für die Strasse zur Kenntnis. Mit dem Ja zu FABI hat sich das Volk in erster Linie für eine leistungs- und funktionsfähige Verkehrsinfrastruktur ausgesprochen. Verkehr bringt Wohlstand. Deshalb müssen Infrastruktur und Angebot auf Schiene und Strasse laufend an die Bedürfnisse von Wirtschaft und Bevölkerung angepasst werden. Kapazitätsengpässe werden nicht goutiert. Die uralten Verhinderungsrezepte, mit denen jahrzehntelang Strassenprojekte aus ideologischen Gründen immer wieder blockiert worden sind, haben ausgedient.

Zugunsten einer modernen Verkehrsinfrastruktur nimmt eine Mehrheit offenbar sogar die massiven Nachteile und finanziellen Mehrbelastungen in Kauf. Dazu gehört, dass die Probleme der Bahnfinanzierung noch keineswegs gelöst sind. Im Gegenteil werden Unterhalt und Betrieb – wie schon bei der NEAT – weit mehr Mittel verschlingen als vorgesehen. Über kurz oder lang steht deshalb eine eigentliche Sanierungsvorlage für den Schienenverkehr an. FABI könnte sich dann schnell als eigentlicher Bumerang für den öffentlichen Verkehr erweisen.

Eines hat zudem der relativ hohe Nein-Stimmenanteil gezeigt: Breite Kreise sind nicht mehr bereit, sich ein ums andere Mal Mehrkosten aufbürden zu lassen. Dies wird auch für die Strassenfinanzierung der Zukunft gelten.

### Agenda

- 27. Juni 2014: Delegiertenversammlung Bern
- 25. September 2014: Sektionshöck Altenrhein, Besichtigung, StadlerRail AG, Nachtessen im Fliegermuseum

### Neumitglieder der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

Eintritt vom 1. Oktober 2013 bis 31. März 2014:  
Martin Imeri, Arbon. Reichmuth Landesprodukte GmbH, Lipperswil. Scherbel GmbH, Arbon.



Innovation  
that excites

# ZUKUNFTSWEISENDE GESCHÄFTSMODELLE:

## DIE NISSAN NUTZFAHRZEUGE.



**BEI UNS SCHON AB FR. 16 670.–<sup>1</sup>**

**JETZT PROBE FAHREN.**

<sup>1</sup>Das Angebot richtet sich nur an Gewerbetreibende, zzgl. MwSt. Unverbindliche Preisempfehlung. Bei allen teilnehmenden NISSAN Händlern.

**ALFAG WEINFELDEN AG**

**Amriswilerstrasse 108**

**8570 Weinfelden**

**Tel.: 071 626 60 30** ▪ [r.hunziker@alfag.ch](mailto:r.hunziker@alfag.ch)

# AGROLA St.Gallen Ihr Ostschweizer Energielieferant

Der Handel mit Brenn- und Treibstoffen hat beim LV-St.Gallen eine über 50 jährige Tradition. Die Versorgung unserer Heizöl-kundschaft erfolgt vorwiegend aus den eigenen Lagern in St.Gallen und Sennwald. Die regional aufgebaute Infrastruktur reduziert die Anfahrtswege zu den Kunden und ermöglicht auch bei Notfällen eine rasche Bedienung. Dank den eigenen Tanklagern in Sennwald und St.Gallen können wir jederzeit grössere Mengen einkaufen und zum gewünschten Zeitpunkt an unsere Kunden ausliefern.



## Ihr Partner im Bereich Tankrevision

Das revidierte Gewässerschutz-Gesetz überlässt es seit Anfangs 2007 dem Eigentümer, ob er eine Tankreinigung durchführen möchte. Im Sinne der Betriebssicherheit und der Werterhaltung Ihrer Tankanlage empfiehlt AGROLA mit Ihren Fach-Spezialisten die Tankreinigung weiterhin turnusgemäss ausführen zu lassen. Gerne beraten wir Sie individuell und erstellen für Sie einen Kosten-Voranschlag.



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

## Ihr AGROLA-Verkaufsteam

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

**Heizöl online einkaufen rund um die Uhr unter [www.agrolasg.ch](http://www.agrolasg.ch)**

LV-St.Gallen, Neumarkt 3, 9001 St.Gallen  
Telefon 071 226 78 78 – Mail [info@agrolasg.ch](mailto:info@agrolasg.ch)