

TRANSPORT *flash*

Publikation der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein

Nr. 2 • Oktober 2014

A photograph of three tall, dark metal towers for a circus tent, illuminated from below. The towers are connected by a network of cables. A sign with the word 'KNIE' in red, illuminated letters is suspended between the towers. The background is a dark blue sky with some clouds.

KNIE

Circus Knie

Logistische Meisterleistungen
eines Ostschweizer Unternehmens

Seite 4

Transporte durch Traktoren

Staatlich sanktionierte Wettbewerbsverzerrung

Seite 6

Judith Fischer

Die Strategie der neuen ASTAG-Direktorin

Seite 15

Presented by
LEADER



MASERATI

AUTOZENTRUM WEST www.maserati-west.ch
Piccardstrasse 1 • 9015 St. Gallen • Tel. 071 311 66 66





*Kraftvoll, robust,
wirtschaftlich.*



Trucks & Vans

altherr *nesslau*

Altherr Nutzfahrzeuge AG
CH-9650 Nesslau
www.altherr.ch
info@altherr.ch

altherr *schaan*

Altherr AG
FL-9494 Schaan
www.altherrag.li
info@altherrag.li



Politiker mit der Kettensäge

Es gibt Politiker, die mit «Selfies» für Schlagzeilen sorgen. Es gibt solche, die es sich zur Aufgabe gemacht haben, unsere Gesellschaft mit einer Flut an neuen Gesetzen einzuzäunen. Es gibt jene, die zwar gerne einen vollen Kühlschrank haben, aber nicht müde werden, gegen eine optimale Verkehrsinfrastruktur vorzugehen.

Zum Glück gibt es aber auch Politiker, die sehr wohl wissen, welche Freiheiten man einem Volk gewähren darf und was es für ein funktionierendes Zusammenleben benötigt. Für letzteres ist die Sicherstellung der Grundversorgung eine fundamentale Voraussetzung. Sie sichern den Wohlstand und führt letztlich auch zu überdurchschnittlichen Leistungen im wirtschaftlichen Segment. Sie ist daher nichts anderes als die Wurzel unseres Wohlstandes. Die Transportbranche ist demnach – um bei diesem Bild zu bleiben – ein Teil des Stammes, welcher die Früchte trägt und das Wachstum vorantreibt.

2015 wird ein Wahljahr. Wir können entscheiden, ob wir jene in den National- und Ständerat wählen, welche die Wurzel mit Wasser versorgen und dem Baum Sorge tragen, oder ob es Politikerinnen und Politiker sind, die am liebsten mit der Kettensäge ans Werk gehen würden.

Mit Sicherheit werden wir im Frühling an unserer Generalversammlung wieder einige Politiker begrüßen dürfen. Einige davon sind uns seit Jahren treu und setzen sich für unsere Anliegen ein. Andere werden die Plattform nutzen, um auf Stimmenfang zu gehen. Seien wir also ab sofort noch wachsender, wer sich effektiv für uns einsetzt und wer ausschliesslich schön referiert aber nicht wirklich handelt. Politiker setzen die Leitplanken für unsere Branche. Alle vier Jahre aber sitzen wir am längeren Hebel und können entscheiden, wen wir ans Werk lassen möchten. Diese Chance gilt es zu nutzen.

Roman Holenstein

Präsident ASTAG Sektion Ostschweiz und FL

Wo bleibt unser Ombudsmann?

Offenbar ist es noch nicht allen Mitgliedern der ASTAG Ostschweiz/FL bekannt, dass ein sogenannter Ombudsmann besteht, der für die Belange des Verkehrs, die Rechte der Automobilisten und die Anliegen der Lastwagenbesitzer und -fahrer eintreten soll. Gestellt wird dieser von TCS, ACS und ASTAG. Auch ich wusste bisher nichts von der Existenz dieses Ombudsmannes. An Aufgaben für ihn mangelt es indes aber absolut nicht.

Ungläubiges Kopfschütteln

Die Stimmung der Steuerzahler, der Automobilisten und vor allem der Lastwagenbesitzer spitzt sich immer mehr zu. Ein Grund dafür ist die Schweizerische Verkehrspolitik generell und insbesondere die Haltung der Politikerinnen und Politiker sowie der Behörden in unserem Verbandsgebiet. Der tägliche Ärger auf den Strassen, die unzähligen Stautunden – im Jahre 1995 waren es 3314, 2013 schon 20 596 Stunden – und auch die teilweise schikanösen Polizeikontrollen sorgen für Unmut. Dazu gesellt sich die unverständliche und Millionen teure Fehlplanung bei Verkehrs- und anderen öffentlichen Bauten. Sie sorgt nicht selten für heftiges, ungläubiges Kopfschütteln. Bei dieser Geste bleibt es in der Regel denn auch. Mehr wird nicht unternommen. Und die schlauen Damen und Herren, welche sich taktisch klug und vehement für den Langsam-Verkehr und für immer mehr Begegnungszonen einsetzen, müssen nur ein paar Monate warten, bis sich der Rauch wieder verzogen hat und die Vertreter des gesunden Menschenverstandes resigniert aufgeben und den Zustand hinnehmen. «Es bringt ja sowieso nichts», heisst es dann rasch. Man will die eigene Energie für anderes einsetzen.

Unverschämte Forderungen

Seit sich vor einigen Jahren die Autopartei quasi selbst abgeschafft hat, stehen Tür und Tor für diese alternativen Anliegen weit offen. Gegensteuer gibt es nur selten. Die Forderungen und Vorschläge der Grünen und der militanten Linken werden dabei immer unverschämter. Einmal an der Macht, scheuen diese dann keine Aufwände und Mittel, um ihre teils absurden Vorstellungen in die Tat umzusetzen.

Handlungen gefordert

Ein paar Stichworte gefällig? Auf der A7 wird bereits ein Tempolimit von 80 km/h gefordert, ebenso ein Überholverbot auf der BTS,

110 Millionen Franken für den Bahnhofausbau in Winterthur, noch dichtere Fahrpläne beim öffentlichen Verkehr, gewaltige Investitionen in neues Rollmaterial usw. Diese Auflistung könnte unendlich weitergeführt werden. Ein Ende ist nicht in Sicht. Zumindest nicht, bis wir endlich aktiv werden, und einen Riegel vorschieben. Wir sollten aktiv werden, und die uns vorhandenen Möglichkeiten ausschöpfen. Eine davon ist der erwähnte Ombudsmann, der hier einige Baustellen zu beackern hat.

Ich bin gespannt, wann wir endlich erste Resultate sehen werden...

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
Autoren in dieser Ausgabe	Ruedi Matti, Daniela Winkler, Martin Sinzig,
Fotografie:	z.V.g.
Herausgeberin, Redaktion und Verlag:	MetroComm AG Bahnhofstrasse 8 9001 St.Gallen Tel. 071 272 80 50 Fax 071 272 80 51 www.leaderonline.ch www.metrocomm.ch leader@metrocomm.ch
Geschäftsleitung:	Natal Schnetzer nschnetzer@metrocomm.ch
Anzeigenleitung:	Verena Mächler vm@metrocomm.ch
Marketingservice Aboverwaltung:	Vreni Zäch info@metrocomm.ch
Abopreis:	Fr.60.– für 18 Ausgaben
Erscheinung:	April und Oktober
Gestaltung/Satz:	Fabio Staudacher fstaudacher@metrocomm.ch
Produktion:	Ostschweiz Druck, Wittenbach

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

«Die Auflagen werden immer grösser»

Der Schweizer National-Circus spielt im Jahr 2014 an 42 Spielorten in der ganzen Schweiz. Das erfordert eine immense Koordination in punkto Logistik und Transportwesen. Von den total rund 220 Mitarbeitenden – inklusive 40 Artisten –, welche 2014 auf Tournee sind, werden rund 120 Angestellte mit dem Aufbau und Betrieb des Zelttes, der Manege, des Musikpodiums, des Buffetzelttes und des Zirkuszoo beschäftigt. Für den Transport kümmern sich unter der Leitung eines Wagenpark- und Transportchefs zwölf Chauffeure, sechs Beifahrer und ein Allrounder. Dieser Bereich ist nur eine von vielen Herausforderungen eines Zirkus, wie die beiden Verwaltungsräte, Franco Knie sen. und Walter Locher, im Interview erläutern.

Interview: Marcel Baumgartner, Bilder: zVg.

Franco Knie, kann ein Zirkus im Zeitalter von «YouTube» und «Facebook» noch dieselbe Faszination ausüben wie beispielsweise vor rund 100 Jahren?

Knie: Ein Zirkuserlebnis ist zeitlos. Auch im multimedialen Zeitalter vermag der Zirkus mit seinem Live-Charakter das Publikum zu begeistern und alle Sinne anzusprechen. Weder Medien noch Internet können den typischen Zirkusduft nach Popcorn, Sägemehl und Tieren transportieren. Eingebettet in eine bis ins Detail durchdachte Lichtshow und unterstützt von einem professionell besetzten Orchester werden die Darbietungen der Artisten und Tiere zu einem Erlebnis für alle Generationen. Der Zirkus muss

sich die Faszination aus der Vergangenheit, die man bereits als Kind erlebt hat, bewahren, in die Gegenwart investieren und darf die Augen vor der Zukunft nicht verschliessen. Wichtig ist, dass man mit Leidenschaft Zirkus macht – in und ausserhalb der Manege. Das spürt das Publikum.

Inwiefern muss beziehungsweise kann sich ein Zirkus dennoch den aktuellen Zeiterscheinungen anpassen?

Knie: Guter Zirkus ist eine stimmige Mischung aus traditionellen und modernen Elementen. In punkto Technik muss man sicher mit der Zeit gehen und diese mit umsichtigen Investitionen

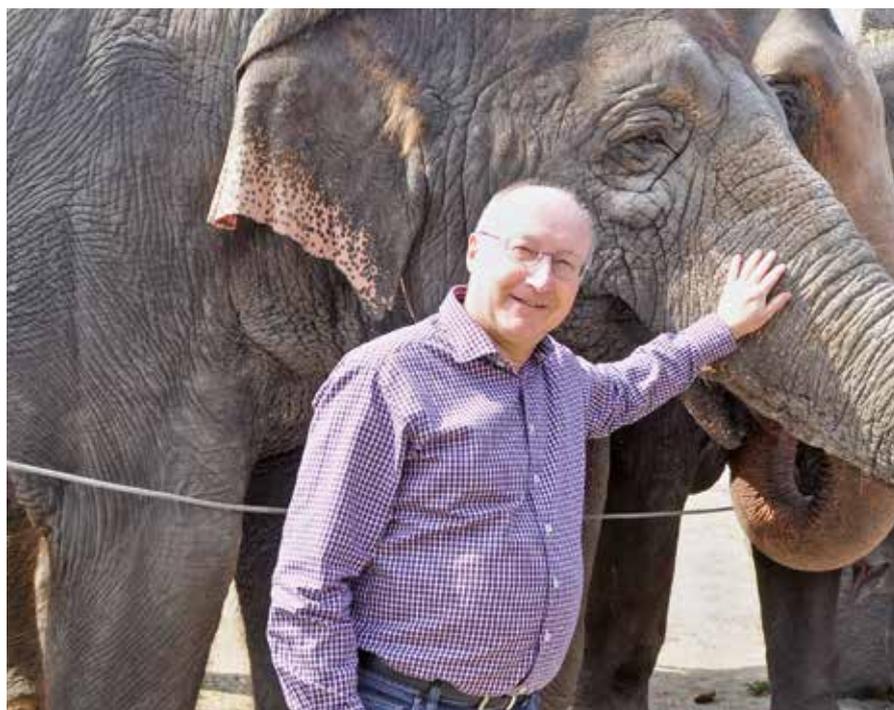
stets auf dem aktuellsten Stand halten. Insbesondere die Licht- und Tontechnik hat in den vergangenen Jahren enorme Fortschritte gemacht. Hier reicht es nicht mehr, zehn Scheinwerfer unter die Kuppel zu hängen und an jedem Zeltmasten eine Lautsprecherbox zu montieren.

Was ist notwendig, damit ein Zirkus auch langfristig auf gesunden Beinen steht – unternehmerisch und finanziell?

Locher: Der jahrzehntelange Erfolg ist für den Circus Knie nicht selbstverständlich. Er ist eine Folge langfristiger und nachhaltiger Entscheide. Bei der Finanzierung des Betriebes ist eine sorgfältige Vorgehensweise, bei der Realisierung der oft hohen Investitionen eine saubere Planung und Budgetierung zwingend. Zudem ist eine professionelle Liquiditätsbewirtschaftung unabdingbar. Sodann ist sorgfältig auf die Kosten zu achten. Es darf nicht vergessen werden: Der Circus Knie erhält weder Subventionen noch andere staatliche Zuschüsse. Einen Zirkus langfristig erfolgreich zu führen bedarf im übrigen der gleichen Anforderungen wie bei jedem anderen Unternehmen. Nicht alles Wünschbare ist auch notwendig – dafür haben aber gerade Künstler und Artisten, die sich hartes Arbeiten gewöhnt sind, ein gutes Verständnis, was vielleicht erstaunen mag. Eine ständige Beobachtung der Besucherbedürfnisse und langfristige, tragfähige und von Vertrauen geprägte Beziehungen zu Lieferanten oder Grosskunden, aber auch zu Behörden sind sehr wichtig.

Kommen wir auf die logistischen Herausforderungen zu sprechen. Wie gross ist das gesamte Volumen, das jeweils von einem Standort zum nächsten transportiert werden muss?

Knie: Der ganze Betrieb nimmt auf der Tournee eine Fläche von rund 30 000 Quadratmeter ein.



Walter Locher, Verwaltungsrat der Gebrüder Knie Schweizer National-Circus AG seit 1993, Kantonsrat und Rechtsanwalt

Zelt, Eingangszelt und Restauration benötigen rund 5000 Quadratmeter, der angrenzende Zoo bis zu 3000. Den Rest teilen sich die Werkstatt, Mannschaftswagen, Campingformationen und der gesamte Wagen- und Anhängerpark. Auch ein Tanklöschfahrzeug für die Zirkus-Feuerwehr ist dabei. Der Tross umfasst weiter rund 135 Anhänger – davon zirka 70 Wagen auf der Schiene.

Locher: Auf der Strasse befördern wir 2014 total gegen 70 Camping-Formationen (Zugfahrzeug/Wohnbus und Camping) und zudem

– seit 2006 als Folge des geänderten Tierschutzgesetzes – die meisten Tiere. Auf diese Weise können wir die gesetzlich vorgeschriebenen Tiertransportzeiten – unabhängig von Wartezeiten auf der Schiene – optimal einhalten. Per Bahn werden heute nur noch die Hängebauschweine, Zwergziegen und Kapuzineraffen in speziell dafür konstruierten Tierwagen transportiert. Auf die Schiene gehen rund 100 Fahrzeuge und Anhängerwagen auf zwei Extrazügen der SBB. Wir legen bei unserer Reise quer durch die Schweiz 2924 Bahnkilometer auf der Schiene zurück; auf der Strasse sind es zirka 3500 Strassenkilometer.

Wie lange dauert im Durchschnitt der Aufbau der gesamten Infrastruktur?

Knie: Rund sechs Stunden. Während das Chapeau am jeweiligen Spielort noch steht, wird bereits ein, zwei Tage vor dem nächsten Aufbau das zweite Mastenpaar am neuen Spielort montiert. So beschleunigt sich der Zeltaufbau.

Was stellt hinsichtlich Logistik sowie Auf- und Abbau jeweils die grösste Herausforderung dar?

Locher: Ständig steigende Menge an Material und immer neue Vorschriften. Auch uns machen die starke Beanspruchung von Schiene und Strasse bei Tag und Nacht zunehmend Schwierigkeiten. Obwohl unsere Züge nachts verkehren, ist auch dort der stark gewachsene Zugverkehr mit immer engeren Zeitfenstern eine Herausforderung.

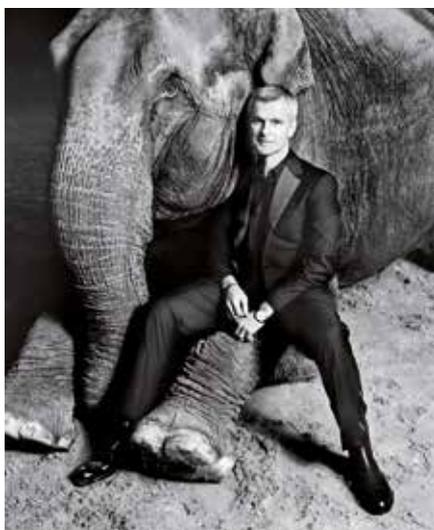
Über 40 Standorte, eine entsprechende Logistik und dann auch noch über 100 Tiere auf Tour: Das dürfte

eine entsprechende Flut an Formularen bedeuten. Wie immens ist das Bewilligungsverfahren in den einzelnen Segmenten für eine Jahres-Tournee?

Locher: Der Bewilligungsaufwand ist tatsächlich sehr hoch und steigt jährlich. Wir unterliegen den gleichen Anforderungen wie jeder andere Transportbetrieb. Die Gesuche für die einzelnen Spielorte werden teilweise ein Jahr und mehr im Voraus eingereicht; die Auflagen werden immer grösser und müssen natürlich exakt eingehalten werden. Die einzelnen Orte sind Wochen vor dem Gastspiel exakt zu rekonoszieren, Details schriftlich festzuhalten und vor und nach dem Gastspiel auf ihre Einhaltung zu prüfen. Trotz hoher Bürokratie geniessen wir dabei immer ein sehr grosses Wohlwollen der örtlichen Behörden.

Wie schwer ist es, den entsprechenden Mitarbeiterstand für einen Zirkus zu halten?

Knie: Wir stehen natürlich gerade auch bei den Spezialisten – Chauffeure, Elektriker, Schneider, etc. – in Konkurrenz zu vielen anderen Arbeitgebern. Trotzdem stellen wir fest: Das Bereisen der ganzen Schweiz ist vor allem für jüngere Menschen auch heute nach wie vor von grosser Anziehungskraft. Wir verfügen aber auch über viele Angestellte, die seit vielen Jahren oder gar seit Jahrzehnten bei uns tätig sind. Die immer wieder vorhandene, längere Verweildauer von Gastspielen an grösseren Orten erlaubt es, auch den regelmässigen Kontakt mit den nicht mitreisenden Familienangehörigen, Freunden und Bekannten weiterzupflegen.



Franco Knie sen., Verwaltungsratspräsident der Gebrüder Knie Schweizer National-Circus AG seit 1993

Anzeige

Auf der grünen Schiene ans Ziel.

-25%
CO₂-Ausstoss

CAMION TRANSPORT



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

Staatlich sanktionierte Wettbewerbsverzerrung

Vermeehrt muss festgestellt werden, dass Landwirte mit ihren Traktoren und Anhängern Sachentransporte für Dritte ausführen oder mit ihren Landwirtschaftsfahrzeugen gewerbliche Arbeiten ausführen, ohne dafür ihre Fahrzeuge entsprechend zu immatrikulieren oder die nötigen Bewilligungen zu haben.

Text: Ruedi Matti, ASTAG-Bereichsleiter Gütertransporte und Sozialpolitik, Bild: Archiv

Beispiele sind: gewerbliche Holztransporte, gewerbliche Schlachtviehtransporte, gewerbliche Baustellentransporte, gewerbliche Transporte von Hauskehricht, Grünabfällen usw., Schneeräumungen und Wegdienste ohne Bewilligung etc. Nebst dem, dass diese Transporte (ausgeführt mit grünen Kontrollschildern) unrechtmässig sind, bewirken sie eine Wettbewerbsverzerrung zuungunsten der gewerbmässigen Transportunternehmer, da der Landwirt weder Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zu bezahlen hat, noch im Besitz einer Transportlizenz sein muss und nicht der Arbeits- und Ruhezeitverordnung untersteht. Zudem müssen landwirtschaftliche Fahrzeuge nicht jährlich zur Motorfahrzeugkontrolle.

Tiefere Steuern und Prämien

Im Weiteren sind die Anforderungen für den Erwerb des Führerausweises für landwirtschaftliche Fahrzeuge wesentlich geringer als jene für den Erwerb des Führerausweises für Lastwagen Kat. C und D, obwohl beispielsweise mit einem entsprechenden Traktor Gesamtgewichte bis 40 Tonnen gefahren werden können. Ebenfalls müssen sich Führer von landwirtschaftlichen Fahrzeugen keiner obligatorischen Weiterbildung unterziehen – dies widerspricht an sich klar der von Behörden und Politik immer wieder geforderten noch höheren Verkehrssicherheit. Überdies profitiert die Bauernschaft im Gegensatz zum gewerbmässigen Strassentransportunternehmer von wesentlich tieferen Motorfahrzeugsteuern und Versicherungsprämien.

Gesetzliche Bestimmungen

Die gesetzlichen Grundlagen findet man in Art. 86–90 der Verkehrsregelnverordnung (VRV). Danach dürfen mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen vor allem folgende Fahrten durchgeführt werden: Gütertransporte im Zusammenhang mit der Bewirtschaftung eines Landwirtschaftsbetriebes. Es können auch landwirtschaftliche Fahrten für Dritte mit grüner

Nummer durchgeführt werden, auch gegen Entgelt. Auch Nichtlandwirte dürfen Fahrzeuge mit grüner Nummer halten, wenn sie damit landwirtschaftliche Fahrten für Dritte ausführen. Auch die Zufuhr von Betriebsmitteln wie unter andrem Futter gehört zur Bewirtschaftung eines landwirtschaftlichen Betriebes, wenn sie nicht für Lieferanten oder Abnehmer erfolgt, die damit gewerbmässig Handel treiben, es gewerbmässig herstellen oder verarbeiten.

Was nicht erlaubt ist

Konkret heisst das, man darf mit grünem Nummernschild Heu und Stroh vom Feld zum Hof oder auch zu einem ersten Abnehmer bringen. Man darf mit grüner Nummer auch Heu und

Stroh für den direkten landwirtschaftlichen Bedarf bei einem Händler abholen. Verboten ist aber zum Beispiel, Futtermittel mit grüner Nummer von einem gewerblichen Zentrallager in eine Filiale zu führen, sind gewerbliche Fahrten für Sägereien, Holzverarbeitende Betriebe, Mostereien, Baustellen usw. sowie – wenn keine Bewilligung vorliegt – Fahrten, die auf dem Submissionsweg übernommen werden oder in Zusammenhang stehen mit gewerblichen Aufgaben öffentlicher Verwaltungen.

Bescheidene LSVA

Traktoren können als landwirtschaftliche Fahrzeuge eingelöst werden (grüne Nummer, ohne LSVA) oder als gewerbliche Fahrzeuge mitweisem Kontrollschild und unter Abgabe einer Pau-



Führer von landwirtschaftlichen Fahrzeugen müssen sich keiner obligatorischen Weiterbildung unterziehen

schalen Schwerverkehrsabgabe (PSVA). Diese Pauschale beträgt elf Franken pro 100 Kilogramm Anhängelast. Ein schwerer Traktor, der angenommen eine Anhängelast von 35 Tonnen aufweist und als Komposition mit Anhängern zum 40-Tonner mutieren darf, kostet demnach im Jahr bescheidene 3850 Franken PSVA (ohne Kilometerbeschränkung bzw. ohne Rücksicht auf die Abgasnorm des Motors).

Zusammengefasst gibt es folgende Möglichkeiten: Traktor mit grüner Nummer, keine LSVA, aber nur für landwirtschaftliche Fahrten einsetzbar; Traktor mit weisser Nummer, bescheidene Pauschale Schwerverkehrsabgabe, beliebig einsetzbar, aber in Höchstgeschwindigkeit und Routenwahl begrenzt; Lastwagen, volle LSVA, Sonntags- und Nachtfahrverbot, ARV – also das volle gesetzgeberische Programm.

Fazit: Obwohl Transporte mit gewerblich immatrikulierten Traktoren erlaubt sind, gibt es aufgrund der massiv geringeren Auflagen und

Vorschriften de facto eine staatlich sanktionierte Wettbewerbsverzerrung zulasten einer Branche.

Lösungsansätze auf Stufe Vollzug

Die gesetzlichen Bestimmungen bezüglich erlaubter oder verbotener Verwendung von landwirtschaftlichen Fahrzeugen sind grundsätzlich vorhanden, es ist – wenn auch in einigen Punkten interpretationswürdig und mit Ausnahmen gespickt – definiert, welche Transporte mit «grünen» Fahrzeugen gemacht werden dürfen bzw. welche nicht.

In der Praxis muss aber festgestellt werden, dass der Vollzug dieser Bestimmungen sehr zu wünschen übrig lässt. Ein Grund ist sicher das mangelnde Sensorium der Vollzugsbehörden für das Thema sowie die in der Praxis bei diversen Fällen nicht ganz einfache Abgrenzung und der daraus folgende Aufwand bei Kontrollen, ob nun der Transport tatsächlich landwirtschaftlich oder eben doch gewerbmässig ist.

Forderungen der ASTAG:

- Verbesserung der Kontrollen dahingehend, dass einerseits die Bestimmungen bezüglich der Fahrten mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen (Art. 86 – 90 der Verkehrsregelverordnung) besser eingehalten werden, andererseits widerrechtliche gewerbliche Fahrten mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen wirksam unterbunden werden und der Bund die Kantone für diese Aufgabe im Rahmen der Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen zusätzlich finanziell unterstützt.
- Dass wer mit gewerblich immatrikulierten «weissen» Traktoren (legale) Sachtransporte ausführt, in Bezug auf die periodische Fahrzeugprüfung, die Chauffeur-Aus- und Weiterbildung sowie die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) den gleichen Pflichten unterliegt wie die «klassischen» Sachtransporte mit Lastwagen und Sattelmotorfahrzeugen.

Anzeige

Die Post macht vieles einfacher. Auch spezielle Lagerbedürfnisse.

Die Post hält grosse Lagerflächen für Sie bereit. Ganz gleich, ob es sich um Medikamente, Sperrgut, Gefahrstoffe oder konventionelle Güter handelt. Mit unseren Services erfüllen wir jeden Wunsch.

Weitere Tipps zum Zeit und Platz sparen, finden Sie unter www.post.ch/lager

DIE POST 
Gelb bewegt.

Geschichtsträchtiger Ort

Die ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein lud am 25. September zum Sektionshöck mit anschliessendem Abendessen ein. Treffpunkt war die Stadler Altenrhein AG in Altenrhein.

Text und Bilder: Daniela Winkler

Nach einem kurzen Anstossen aufs Wiedersehen wurden die über 120 anwesenden ASTAG-Mitglieder von Sektionspräsident Roman Holenstein zum diesjährigen Herbstanlass herzlich begrüsst. Aus aktuellem Anlass stellte er den Flyer zum neuen Berufsbild Strassentransportpraktiker EBA vor. Ziel dabei wird sein, nächsten Sommer mit den ersten Lehrlingen starten zu können. Bis dahin müssen aber noch die ersten Lehrbetriebe gefunden werden, die für diesen neu geschaffenen Ausbildungsberuf über die notwendigen Ressourcen verfügen.

Holenstein gab das Wort weiter an die Herren Sturzenegger und Zwicker von der Stadler Altenrhein AG. Sie stellten vor dem Rundgang das Unternehmen in Worten vor. Das Werk Altenrhein wurde 1997 von der Schindler Waggon übernommen. Mittlerweile ist es zum Kompetenzzentrum für Doppelstock-

Triebzüge ausgebaut worden. Zudem werden in Altenrhein Strassenbahnen für den Markt Schweiz und meterspurige Schienenfahrzeuge und Reisezugwagen gefertigt. Hier ist auch die Entwicklung der Fahrzeugkonzepte angesiedelt.

Geburtsort der DO-X

Ein Blick auf den geschichtlichen Hintergrund zeigt, dass hier schon immer Innovatives entstand. So baute an diesem Ort im Jahr 1926 Justus Dornier das legendäre Do-X-Flugzeug. Die FFA Flug- und Fahrzeugwerke produzierte ebenfalls an diesem Standort – ihrer Zeit voraus – den zusammenfaltbaren Dodo-Kinderwagen und unter anderem ebenso das erste Segelboot aus Kunststoff auf dem Bodensee. Auch im Moment sei die Firma Stadler stark im Umbruch, so Urs Sturzenegger. Für nächstes Jahr stehe Neues an. Sechs verschiedene Projekte seien in der Pipeline, die er jedoch noch nicht konkreter beschreiben könne.

Auslieferung des Aeroexpress für Russland

Als aktuelles Projekt sind bei Stadler Altenrhein die ersten von 25 Doppelstocktriebzügen für den Russischen Bahnbetreiber Aeroexpress in der Endmontage respektive bereits teilweise ausgeliefert. Die Züge werden auf den Linien vom Moskauer Stadtzentrum zu den drei ausserhalb liegenden Flughäfen eingesetzt. Die ersten vier Züge werden hier am Bodensee gebaut. Sie müssen auf einem von langer Hand geplanten Transport via Basel, Amsterdam und Sassnitz an der Ostsee nach Minsk gebracht werden. Da die Züge in allen GUS-Staaten grundsätzlich breiter und höher sind als im übrigen Europa und in der Schweiz, ist ein Transport auf dem Schienenweg ausgeschlossen. Und deshalb musste eine Strassenroute gefunden werden, die mit einem derart gross dimensionierten Fahrzeug überhaupt befahren werden kann. Ab dem vierten Zug erfolgen Wagenkastenbau und



Ein erstes Vorstellen der Stadler Altenrhein AG durch Urs Sturzenegger

Endmontage dann im neuen Stadler-Werk in Minsk.

Auf einem Rundgang durch die Werkhallen konnten man nun den Produktionsfluss vom Rohmateriallager, der Detailfertigung, dem Aluminium- und Kastenbau zur Endmontage abschreiten und genau mitverfolgen, wie ein Schienenfahrzeug entsteht, unter anderen auch der Aeroexpress-Triebwagen.

Abschluss im Fliegermuseum

Im Anschluss ging man über in den geselligen Teil. Nach einem kurzen Fussmarsch erreichten die ASTAG-Mitglieder das Fliegermuseum Altenrhein. Hier fanden der Apéro und das Nachtessen inmitten von Flug-Oldtimern statt, alles Exponate der Schweizer Luftwaffe aus der Zeit ihrer engen Zusammenarbeit mit dem Flugplatz Altenrhein. Viele der Teilnehmer zeigten sich hier als wahre Flugzeugliebhaber.



Gedankenaustausch beim Apéro im Fliegermuseum

Anzeige



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

Volvo Trucks (Schweiz) AG

Truck Center Niederuzwil

Hirzenstrasse 4
9244 Niederuzwil
Tel. 071 955 97 97

Volvo Trucks. Driving Progress



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
web www.wirag.ch



Scheut keinen Vergleich. Der neue Transporter mit neuen, noch wirtschaftlicheren TDI-Motoren.

Dank einer neuen Generation von TDI-Motoren verbraucht der Transporter bis zu 1,9 l/100 km weniger als sein Vorgänger und ist dabei erst noch leistungsstärker. Die eingebaute CommonRail-Technologie sorgt für viel Drehmoment.



Nutzfahrzeuge



City-Garage AG

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

Mit Herzblut bei der Sache sein

Die Freude am Beruf des Lastwagenführers war spürbar: An der Lehrabschlussfeier der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein haben diesen Sommer 23 frischgebackene Berufsleute ihre Notenausweise und ebenso ein paar Ratschläge für die Zukunft empfangen.

Text und Fotos: Martin Sinzig

Für einmal kamen an einer Lehrabschlussfeier auch die Gefeierte(n) zu Wort. Sie berichteten vom schönsten Tag während der dreijährigen Lehrzeit. Für Pascal Freitag war es der Transport von Messmaterial ins Wallis, verbunden mit einer Übernachtung in einer Routiers-Suisse-Gaststätte. Marc Leu brachte Gefahrgut nach Cressier und schaffte es trotz geringer Französischkenntnisse, seine Ware zwei Minuten vor Rampenschluss noch abzuliefern. Einen besonderen Tag erlebte auch Monika Raschle: Sie wurde während eines Tages von einem Videoteam begleitet. Das für die ASTAG-Webseite produzierte Video zeige, «dass auch wir Frauen diesen Beruf ausüben können», so die Absolventin stolz.

Mit Herzblut zur Sache

Die drei frischgebackenen Lastwagenführer erhielten zusammen mit ihren 20 Kolleginnen und Kollegen im stimmungsvollen Kellergewölbe des Hofes zu Wil die Notenausweise überreicht. Hinzu kamen ein paar gute Ratschläge für ihre Zukunft. Die jungen Berufsleute hätten es wie Sportler geschafft, im richtigen Zeitpunkt ihre Leistung abzurufen, sagte Marco Frauchi-

ger, Rektor des Berufs- und Weiterbildungszentrums Wil-Uzwil. Dazu brauche es Fachkenntnis und Selbstvertrauen, aber auch die Verbundleistung zusammen mit Arbeitgebern und Berufsbildnern. Wer mit Herzblut an die Sache gehe und das Training beibehalte, werde weitere Erfolgserlebnisse haben, versicherte der Rektor.

«Damit die Wirtschaft läuft»

«Ich hoffe, dass ihr Euren Traumberuf gewählt habt und jeden Tag mit Spass und Freude mit dem Lastwagen unterwegs seid», richtete sich ASTAG-Sektionspräsident Roman Holenstein an die jungen Absolventen. Sie sorgten dafür, dass die Wirtschaft laufe, dass die ganze Schweiz mit allem Möglichen versorgt werde. Motivation zu zeigen, gehöre zu den wichtigsten Eigenschaften eines Lastwagenführers. «Ich erwarte von meinen Mitarbeitern, dass sie mindestens an vier Tagen in der Woche motiviert zur Arbeit kommen», erklärte der Transportunternehmer. Denn wenn die Motivation nicht stimme, stimme meistens auch die Leistung nicht. «Also spricht frühzeitig mit Eurem Chef», empfahl Holenstein den frischgebackenen Berufsleuten.

Fünf ausgezeichnet

Fünf der 23 Absolventinnen und Absolventen erreichten eine Abschlussnote von über fünf. Es sind dies: Simon Kägi, Camion-Transport AG, 5,3, Pascal Freitag, Holenstein AG, 5,3, Manuel Derungs, Camion-Transport AG, 5,2, Benjamin Gschwend, Xaver Eberle Transport AG, 5,1, und Marco Rupp, Migros Ostschweiz, 5,1.

Die restlichen Absolventen in alphabetischer Reihenfolge: Roman Blöchlinger, Romer's Hausbäckerei, Patrick Bringolf, Lang Energie AG, Christian Dürr, Camion-Transport AG, Fabian Graf, Emil EGGER AG, Marius Grob, Scherrer Kies- u. Betonwerk AG, Albin Ibraimi, Camion-Transport AG, Kai Klopfer, Hasler Transport AG, Pascal Kubli, Fritz Inglin AG, Marc Leu, Ruckstuhl Transport AG, Joël Lüscher, Wespe Transport AG, Monika Raschle, Migros Ostschweiz. Marco Schittli, Sieber Transport AG, Driton Steiner, Holenstein AG, Corinne Strübi, Gaiur Suljmani, Camion-Transport AG, Marco Vogel, Johan Müller AG, Michelle Stefanie Wahrenberger, Steiner Transport AG, Nicola Zanotta, Emil Egger AG.



Die fünf besten Absolventen (von links): Marco Rupp, Benjamin Gschwend, Manuel Derungs, Pascal Freitag und Simon Kägi

MOBAS
CRANES AND MORE



 <p>A. Krucker Ostschweiz WI SG 071 929 32 31</p>	 <p>W. Zimmermann Mittelland Root LU 041 450 23 33</p>	 <p>L. Sesa Westschweiz Echandens VD 021 703 03 00</p>
--	---	---

MOBAS **ATLAS** **maxilift** **EFFER** **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

metro
comm

Die Gratis-LEADER-App wird Ihnen offeriert von der MetroComm AG, www.metrocomm.ch

HUGELSHOFER GRUPPE

Transport, Logistik, Recycling, Entsorgung

**TRADITIONELL
INNOVATIV
ERFOLGREICH**



Juchstrasse 45 | 8501 Frauenfeld
T +41 (0)52 728 05 11
info@hugelshofer.ch | hugelshofer.ch

HUGELSHOFER TRANSPORT AG **HUGELSHOFER LOGISTIK AG** **HUGELSHOFER RECYCLING AG** **transfood**




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

huwag Nutzfahrzeuge AG
www.huwag.ch



«Bekanntlich sind wir bei den periodischen Prüfungen im Rückstand»

Die jährlichen Fahrzeugprüfungen sind ein – gesetzlich vorgegebenes – notwendiges Übel. Im Interview erklärt Ernst Rudolf Anderwert, Geschäftsführer Strassenverkehrsamt Thurgau, wie man sich am besten darauf vorbereiten kann, um Ausfallzeiten auf ein Minimum zu reduzieren.

Interview: Marcel Baumgartner, Bild: zVg.

Ernst Rudolf Anderwert, LKWs müssen – selbst wenn sie noch neuwertig sind – jährlich vorgeführt werden. Für die entsprechenden Unternehmen ist das ein enormer Aufwand. Worauf stützt sich dieser Prüfungsintervall?

Die Schweiz hat im Rahmen der bilateralen Verträge mit der EU auch das Landverkehrsabkommen übernommen. So wurde per 1. Januar 2001 der Prüfungsintervall für schwere Motorfahrzeuge auf ein Jahr – auch für neue Fahrzeuge – festgelegt.

Nehmen wir an, ein Fahrzeug wird 2014 in Betrieb genommen. Was wird in den folgenden zwei Jahren geprüft?

Der Zustand eines Fahrzeuges wird bekanntlich nicht nur vom Alter beeinflusst. Vor allem hohe Kilometerleistungen wirken sich auf diesen in erheblichem Masse aus. Die jährliche technische Prüfung wird nach internationalen Standards durchgeführt.

Die gesetzlichen Bestimmungen sind gegeben. Wie aber ist Ihre persönliche Meinung dazu? Gäbe es Verbesserungsmassnahmen, um den Transportunternehmen das Leben zu vereinfachen?

Betrachtet man die Km-Leistungen einzelner Fahrzeuge, so lässt sich feststellen, dass diese – wie erwähnt – grossen Belastungen ausgesetzt sind. Dies bestätigen auch Reparaturwerkstätten, die die Fahrzeuge für die Prüfungen bereitstellen. Unser Bestreben ist es, Ausfallzeiten für die Fahrzeugbesitzer zu minimieren. Die jährliche Prüfung lässt sich in Abstimmung mit dem Strassenverkehrsamt und der Werkstatt gezielt planen. Mit der Möglichkeit, die Fahrzeuge in einzelnen Garagenbetrieben unmittelbar nach der Bereitstellung zu prüfen, entfallen die nicht immer einfache Findung eines Prüftermins, die Fahrten zur Prüfstation – inkl. LSVA- Abgaben – und Wartezeiten. Diese Vorgaben sind für alle gleich. So lässt sich das Leben auch vereinfachen, indem man sich mit den klaren

rechtlichen Voraussetzungen, nach denen wir vorzugehen haben, arrangiert und das Beste daraus macht.

Wie kann sich ein Unternehmen am besten auf die periodische Prüfung vorbereiten, damit der Zeitaufwand möglichst gering ist?

Wenn ein Fahrzeug im Rahmen der Vorgaben des Herstellers gewartet wird und allfällig auftretende Schäden umgehend repariert werden, hält sich der Aufwand in Grenzen. Es empfiehlt sich, die Prüfung im Zusammenhang mit einem planmässigen Werkstattaufenthalt zu planen und durchzuführen zu lassen.

Können Sie beziffern, wie viele Fahrzeuge Sie jährlich prüfen?

Total werden derzeit über 75 000 Prüfungen pro Jahr durchgeführt. In diesen enthalten sind die rund 2400 schweren Motorfahrzeuge.

Wie sieht es in zeitlicher und personeller Hinsicht aus? Kann das Strassenverkehrsamt Thurgau diese Mengen ohne weiteres bewältigen?

Bekanntlich sind wir bei den periodischen Prüfungen – insbesondere bei den Personewagen – im Rückstand. Verschiedenste Massnahmen in den vergangenen Jahren haben es uns ermöglicht, die Prüfkapazitäten deutlich zu steigern und den Rückstand zu reduzieren. Um die Verkehrsberechtigung für schwere Motorfahrzeuge auch international sicher zu stellen, haben Lastwagen und Gesellschaftswagen bezüglich der jährlichen Prüfung erste Priorität.

Haben die Transportunternehmen die Möglichkeit, auf eine andere Prüfstation auszuweichen?

Nebst den bereits erwähnten Prüfungsmöglichkeiten in Garagenbetrieben, welche die entsprechende Infrastruktur aufweisen, besteht in der Schweiz die Möglichkeit, in allen Prüfstationen der Kantone die Prüfung durchführen zu lassen. Ob es jedoch möglich ist, einen Prüftermin für «ausserkantonale Fahrzeuge» zu

erhalten, lasse ich offen. Sollten weitere Unternehmen sich mit der Absicht auseinandersetzen, die entsprechenden Prüfeinrichtungen zur Verfügung zu stellen, ist das Strassenverkehrsamt mit Sicherheit gesprächsbereit. Prüfungen durch ausländische Prüfstationen werden nicht anerkannt.

Wie häufig kommt es vor, dass Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen werden müssen?

Diese doch eher drastische Massnahme kommt – nicht zuletzt aufgrund des jährlichen Prüfungsintervalls – selten vor. Wir beurteilen das Verantwortungsbewusstsein der Fahrzeugbesitzer als sehr hoch. Eine solche Massnahme hätte für die Unternehmen immer auch ausserordentlich grosse wirtschaftliche Konsequenzen.



Ernst Rudolf Anderwert,
Geschäftsführer Strassenverkehrsamt Thurgau

Wir bieten Ihnen garantiert einen Mehr-Nutzen

Zwei Highlights der Nater AG Nutzfahrzeuge: Der Iveco DAILY, eines der Fahrzeuge im Nater-Portfolio, wurde mit dem Titel «International Van of the Year 2015» ausgezeichnet. Und: Bei der Evaluation von Nutzfahrzeug und Finanzierungsform können Sie dank viel Knowhow und einem ausserordentlichen Beziehungsnetz auf überraschend kundennahe Lösungen zählen.



Der Iveco DAILY wurde an der IAA Nutzfahrzeuge Hannover mit dem Titel «International Van of the Year 2015» ausgezeichnet

Dass der Iveco DAILY absolut Spitze ist, weiss die Fachwelt spätestens seit der IAA Nutzfahrzeuge Hannover, Europas grösste Nutzfahrzeug-Fachmesse. Bei der Abstimmung war der neue DAILY erste Wahl der 23 Jurymitglieder. Der verdiente Lohn für ganz viel Innovationskraft: Der begehrte Titel «International Van of the Year 2015».

Ein Award für die Kunden

Die dritte Generation DAILY ist ein komplett neues Fahrzeug mit einer Ladeeffizienz an der Spitze seiner Kategorie, mit einem branchenweit führenden Volumen und Fassungsvermögen, einem PKW-ähnlichen Komfort sowie einem verbesserten Fahrgefühl und Kraftstoffverbrauch – rund 80% aller Komponenten wurden erneuert. Voller Freude meinte Pierre Lahutte, Iveco Brand President, anlässlich der Preisübergabe: «Wir möchten diesen Award unseren Kunden widmen, die jeden Tag auf diesen zuverlässigen und verlässlichen Arbeitsgefährten zählen.» Ganz viel Rückenwind also, den die Nater AG Nutzfahrzeuge ihren DAILY-Nutzern mit auf den Weg gibt.

Kundenfreundliche Finanzierungsmodelle

Das richtige Nutzfahrzeug für den individuellen Einsatz zu finden ist oft ein aufwendiger Prozess. Darin unterstützen wir Sie gerne mit unseren äusserst kompetenten Nutzfahrzeug-Spezialisten und einer breit abgestützten Angebotspalette. Mit unseren drei Fahrzeug-Partnern Iveco, Isuzu und Fiat bedienen wir das gesamte Spektrum rund um professionell genutzte Fahrzeuge. Im Bereich Finanzierungen arbeiten wir seit

längerer Zeit mit der Credit Suisse AG als führende Anbieterin von Leasingfinanzierungen zusammen. Welches Fahrzeug und welcher Finanzierungsansatz auch immer optimal für Sie ist – wir haben dank einem funktionierenden Netz verlässlicher Partner das passende Angebot. Ihr Nutzen: Aussergewöhnlich kundenfreundliche Lösungen.

Haben Sie überschüssige Liquidität?

Dann finanzieren Sie ein Fahrzeug am besten mit betriebseigenem Geld. Das ist die kostengünstigste Variante.

Planen Sie in naher Zukunft grössere Investitionen?

Dann kann es durchaus interessant sein, überschüssige Liquidität aufzubewahren und das neue Nutzfahrzeug mittels Leasing zu finanzieren. Weil Nutzfahrzeuge für Finanzierungen ein gutes Objektisrisiko darstellen, können Sie von attraktiven Konditionen für Fremdkapital ausgehen.

Benötigen Sie ein zusätzliches Fahrzeug für 6, 12 oder 24 Monate?

Bei mittleren Laufzeiten ist eine Fahrzeugmiete am interessantesten. Sie haben kalkulierbare Fixkosten über einen definierten Zeitrahmen. Weitere Verpflichtungen bestehen nicht.

Wollen Sie ein fixes Kostendach?

Ob Kauf oder Leasing, in Kombination mit einem Wartungs- und Reparaturvertrag erhalten Sie garantierte Fixkosten für sämtliche Wartungs- und Reparatur Aufwendungen – nach Einsatz und Kilometerleistung berechnet.

Wir begleiten und unterstützen Sie gerne bei der Entscheidungsfindung, damit Sie in Ihrem Business mit möglichst viel Rückenwind unterwegs sein können.



Nater AG Nutzfahrzeuge – Ihre
Markenvertretung für IVECO, ISUZU und
FIAT Professional.

Ihr Kontakt:

Ralph Nater
Geschäftsführer
Telefon 071 388 00 41
ralph.nater@nater.ch
www.nater.ch

www.rentir.ch
www.ihrueckenwind.ch

«Das muss sich ändern!»

Der Zentralvorstand hat am 5. September 2014 die Juristin Judith Fischer zur neuen Direktorin der ASTAG gewählt. Im Gespräch erklärt die 51-Jährige, was sie zum Wechsel in die Transportbranche bewogen hat und wo sie Akzente setzen möchte.

Interview: Marcel Baumgartner, Bild: zVg.

Judith Fischer, während neun Jahren waren Sie Generalsekretärin der Suva. Was hat Sie zum Wechsel bewogen?

Die Suva ist vielfältig, die Herausforderungen in meiner Stabsstelle für Verwaltungsrat und Geschäftsleitung waren spannend. Bewegte Zeiten habe ich während dieser Zeit auch im Bundeshaus im Laufe der Revision des Unfallversicherungsgesetzes erlebt. Nun ist es Zeit geworden, mit diesem Rucksack weiterzugehen und meine Verbindungen direkt für die Interessenvertretung einer überaus wichtigen Branche zu nutzen, die mir am Herzen liegt. Ohne die Transporteure geht in der Schweiz nämlich gar nichts.

Hatten Sie bereits in gewisser Weise Berührungspunkte zur Branche?

Die Transportbranche ist bei der Suva versichert, Michael Gehrken ist noch bis Ende dieses Jahres in unserem Verwaltungsrat. In meiner bisherigen Funktion habe ich jeweils an

den Delegiertenversammlungen der ASTAG teilgenommen. Es geht darum zu wissen, was den Verband und seine Mitglieder bewegt und welche Herausforderungen und Chancen die Transportunternehmer sehen. Das hat in mir Sympathien geweckt für die Anliegen des Güter- und Personenverkehrs in der Schweiz. Je länger ich mich dann im Laufe des Bewerbungsprozesses mit den Grundlagen und den Themen der ASTAG beschäftigt habe, desto klarer wurde mir, dass ich meine volle Kraft für die vielen Mitglieder der ASTAG aus dem gewerblichen Personen- und Gütertransportbereich einsetzen will.

Sie starten mit Vorschusslorbeeren von Zentralpräsident Adrian Amstutz. Nun heisst es, sich in die umfangreiche Materie der Transportbranche einzuarbeiten. Worauf werden Sie in der ersten Phase den Schwerpunkt legen?

Der Strassentransport wird in der Schweiz nicht entsprechend seiner Wichtigkeit für die Landesversorgung wahrgenommen. Das muss sich ändern. Auch im Umweltbereich hat die Branche im letzten Jahrzehnt mit Milliardeninvestitionen in moderne Fahrzeuge einen Quantensprung gemacht. Die Transporteure reden nicht nur davon – sie tun es auch und das verdient Respekt. Wir können uns aber auch im Kontakt mit der Bevölkerung verbessern, um den Menschen die Unentbehrlichkeit der Güterversorgung bewusst zu machen und die schwächeren Verkehrsteilnehmer noch mehr für die Verkehrssicherheit zu sensibilisieren. Die Mitglieder der ASTAG können stolz sein auf ihre Arbeit.

Konkret: Was sind die ersten Arbeitsschritte?

In der ersten Phase steht nicht primär das fachliche Spezialwissen im Vordergrund. Das Zentralsekretariat der ASTAG ist hervorragend organisiert und es bündelt das umfangreiche Fachwissen über gut ausgebildete und erfahrene Mitarbeitende. Zunächst geht es mir darum, einen Überblick zu gewinnen und vor allem die Anliegen der Mitglieder an uns zu verstehen. Für die ASTAG selber ist es darüber hinaus

von Bedeutung, die wesentlichen strategischen Ziele für die nächsten paar Jahre zu definieren. Diese Arbeit wird vom Verwaltungsausschuss, vom Zentralvorstand sowie von der Geschäftsleitung geleistet. Die gemeinsamen Ziele verfolgen wir anschliessend konsequent zum Nutzen unserer Mitglieder. Die Themenvielfalt ist breit; ich bin glücklich, in diesem hoch interessanten Umfeld angekommen zu sein.

Darf sich die Branche Hoffnung machen, dass Sie mit Ihrem Hintergrund als Juristin der immer grösser werdenden Gesetzesflut aus Bern Paroli bieten werden?

Das hoffe auch ich. Es gibt ja auch mehr oder weniger unauffällig daher kommende Gesetze, die sich plötzlich und zum Teil auch nur indirekt als Beschränkung für unsere Branche auswirken können. Hier heisst es wachsam zu sein. Auch solche Gesetzesvorhaben müssen frühzeitig erkannt und durch gezielte Überzeugungsarbeit in einem möglichst frühen Stadium mitgestaltet werden.

Sie kennen die Ostschweiz unter anderem aus Ihrer Zeit als Leiterin der Sicherheits- und Verkehrspolizei der Stadt St. Gallen. Wann werden die hiesigen ASTAG-Mitglieder Sie persönlich kennenlernen?

Laden Sie mich ganz einfach an eines Ihrer Treffen ein, ich werde gerne kommen und freue mich darauf, die ASTAG-Mitglieder der Ostschweiz und ihre spezifischen Anliegen kennenzulernen.

Zur Person

Der Zentralvorstand der ASTAG hat im September Judith Fischer als neue Direktorin der ASTAG gewählt. Sie tritt die Nachfolge von Michael Gehrken an, der Mitte dieses Jahres in die Privatwirtschaft gewechselt hat. Die 51-jährige Juristin ist seit 2005 bei der Suva als Generalsekretärin tätig und unter anderem für die Interessensvertretung zuständig.



Die neue Direktorin der ASTAG Schweiz: Judith Fischer

Neuer Beruf eröffnet neue Chancen

Die Branche verfügt mit dem/der Strassentransportpraktiker/-in EBA über ein neues Berufsbild. Ab dem 1. Januar 2015 wird die Bildungsverordnung in Kraft gesetzt. Somit werden ab dem Sommer 2015 die ersten Lernenden in diesem neuen Beruf während zweier Jahre ausgebildet. Allerdings muss der oder die Lernende bis am 30. November des ersten Lehrjahres das Alter von 17 Jahren erreichen.

Strassentransportpraktiker/-innen EBA beschäftigen sich mit Transportaufträgen und erledigen alle Arbeiten von der Auftragsannahme bis zur Lieferung beim Kunden. Sie führen Transporte aus, welche mit der Führerausweiskategorie B oder BE gemacht werden können. Hierfür dürfen sie Motorwagen und dreirädrige Motorfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg und nicht mehr als acht Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz benützen, ebenso Fahrzeugkombinationen aus einem

Zugfahrzeug der Kategorie B und einem Anhänger, die als Kombination nicht unter die Kategorie B fallen (BE).

Die Bildungsziele sind in zwei Handlungskompetenzen gegliedert: das Durchführen von Transporten sowie das Sicherstellen des Unterhalts, der Sicherheit und des Umweltschutzes. Die Ausbildung erfolgt fahrzeug- und ladegutspezifisch gemäss den Anforderungen der Ausbildungsbetriebe. In den spezifischen Tä-

tigkeitsfeldern werden die allgemeinen Handlungskompetenzen in der Transportkette erworben und gefestigt.

Die Aufgabengebiete der Strassentransportpraktiker/-innen EBA umfassen einfachere und ausführende Tätigkeiten, die aber gleichwohl ein genaues, sicheres und verantwortungsvolles Handeln im Verkehr wie auch technisches Verständnis und gutes Vorstellungsvermögen bedingen.

Geschlossenheit ist gefordert

«Eines steht fest: Die Transport- und Logistikbranche ist der Rückgrat der Schweizer Wirtschaft. Ohne ein leistungsfähiges Transportgewerbe stehen die Räder in unseren Unternehmen still. Dass diese ausserordentliche Bedeutung nicht immer die notwendige Anerkennung findet, liegt in der Natur der Sache. Wirtschaftliche Leistungen, die nur indirekt beim Konsumenten ankommen, werden nicht gleich wahrgenommen wie das Produkt, das gekauft wird und unmittelbare Zufriedenheit vermittelt. Wir allen wollen frische Produkte auf dem Tisch. Der damit verbundene Verkehr jedoch soll gefälligst durchs Nachbardorf fahren. Was tun? In erster Linie gilt es, der Freude an der Arbeit und dem Stolz auf die eigenen Leistungen Sorge zu tragen. Darüber hinaus ist Geschlossenheit gegenüber der Öffentlichkeit und der Politik gefordert. Kurzfristige Vorteile dürfen nicht langfristigen Zielen geopfert werden.»

Kurt Weigelt

Direktor Industrie- und Handelskammer
St.Gallen-Appenzell



Die ASTAG am slowUP

Auch diesen Sommer präsentierte sich die ASTAG Ostschweiz/FL an einem gemeinsamen Stand mit Pro Velo Thurgau am «slowUP». Trotz mehrheitlich schlechtem Wetter stiess die Aktion von Ende August bei der Hans Enderli AG in Obersteinach auf grosses Interesse.



Erster Elektro-LKW in der Ostschweiz

Seit Anfang Oktober beliefert die Frauenfelder Hugelshofer Logistik AG im Auftrag von Lidl Schweiz sämtliche Filialen im Grossraum Zürich mit einem LKW, der zu 100 Prozent elektrisch betrieben wird. Der «E-Lkw» vom Schweizer Elektrofahrzeughersteller E-Force überzeugt hinsichtlich Praxistauglichkeit, Wirtschaftlichkeit und Umwelteffizienz. Bei acht Tonnen Leergewicht verbleiben zehn Tonnen Gewicht für Aufbau und Nutzlast. Die Reichweite beträgt maximal 300 Kilometer, bei einer Ladezeit von sechs Stunden. Aufgrund des geringen Energieverbrauchs, den niedrigen Wartungs- und Reparaturkosten sowie dem Wegfall von Steuern und Abgaben sind die Betriebskosten wesentlich geringer als bei herkömmlichen LKWs. Der E-Lkw ist emissionsfrei, leise und abgasfrei. Die Elektroflotte wird weiter ausgebaut, bereits im November wird ein nächstes Fahrzeug dazukommen.



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

Optimiertes Getriebeöl-Management

biofuels

Zweite Generation Scania Euro-6-Motoren

Wirtschaftlichkeit hat einen Namen - Scania Streamline

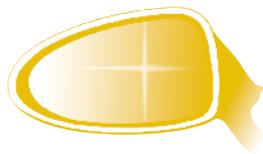
Der neue Scania Streamline verbraucht bis zu 8% weniger Treibstoff als sein Vorgänger, das macht ihn führend in Sachen Treibstoffwirtschaftlichkeit. Einfach ausgedrückt, Scania hat die Messlatte noch ein Stück höher gelegt. Für Sie bedeutet das herausragende Wirtschaftlichkeit und Produktivität.

Scania. Der Masstab.

www.scania.ch



DER GOLDENE RÜCKSPIEGEL



«IG mobil» setzt sich für nachhaltige Verkehrsentwicklung ein

In Rorschacherberg wurde vor rund einem Jahr der Verein «IG mobil» gegründet. Der Verein will sich für eine zukunftsorientierte und nachhaltige Verkehrsentwicklung in der Region einsetzen und den politischen Prozess begleiten und unterstützen. Das verdient unsere Anerkennung. Die ASTAG freut es, wenn sich auch Privatpersonen für dieses Thema stark machen. Denn letztlich muss eine optimale Infrastruktur, welche unsere Grundversorgung sicherstellt, im Interesse aller sein. Hohe Verkehrsaufkommen, Staus vor Bahnstrassen, Verkehrssignalen und Autobahnzubringern sowie schwierige und gefährliche Strassenüberquerungen für Fussgänger gehören auch in der Region Rorschach zum Alltag. Der Verein «IG mobil» will sich auf nationaler, kantonaler und lokaler Ebene für verbesserte Verkehrsbedingungen vor Ort einsetzen. Der Verein darf dabei auf die Unterstützung prominenter Vorstandsmitglieder zählen. Präsiert wird er vom Rorschacher Kantonsrat Jürg Bereuter (FDP). Im Vorstand nehmen zudem die Kantonsräte Felix Bischofberger (CVP) und Markus Blum (SVP), sowie Raphael Frei (FDP-Kreisparteipräsident), Marcus Graf (FDP), Beat Ruckstuhl (SVP-Kreisparteipräsident), Beat Ulrich (Leiter Standortförderung) und Erich Zingg als Vertreter der Arbeitgebervereinigung Einsitz.

Agenda

14. März 2015: Generalversammlung, Teufen
25. Juni 2015: Delegiertenversammlung, Pfäffikon SZ

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

Missbrauch von Polizisten

Ein Teil der Kantone und Gemeinden budgetiert laufend höhere Einnahmen aus Verkehrsbussen. Das passt der Polizeigewerkschaft gar nicht. Und uns ebenso wenig. Selbstverständlich gilt es, sich an Geschwindigkeitsbegrenzungen zu halten. Was aber nicht sein darf, ist, dass mittels Bussen die Staatskassen aufgebeSSERT werden sollen. Laut einem Bericht im «Bund» rechnet beispielsweise der Kanton St. Gallen dieses Jahr mit 60 Prozent mehr Einnahmen durch Ordnungsbussen.

Anders ausgedrückt: 2013 standen Einnahmen von 13 Millionen Franken auf dem Ticker, 2014 sollen es demnach 21,8 Millionen sein! Diese Zahlen bestätigt Hanspeter Krüsi, Mediensprecher der Kantonspolizei St. Gallen. Es seien jedoch reine Budgetzahlen. «Ob dieser Betrag mit den uns zur Verfügung gestellten personellen Mitteln möglich ist, können wir erst am Ende des Jahres sagen.» Krüsi geht im Moment davon aus, dass man die budgetierten Zahlen nicht erreichen werde.

Dennoch: Mit der durch den Kantonsrat bewilligten Anschaffung von fünf neuen semistationären Radaranlagen – diese sind bestellt, aber noch nicht geliefert worden – werden die Anzahl der Kontrollen erhöht. Bisher war die Kantonspolizei St. Gallen im Besitz von nur vier solcher Semianlagen. «Mit der Aufstockung dürften auch die Einnahmen steigen», so der Mediensprecher weiter. «Schön wäre, wenn der Autofahrer sich an die Geschwindigkeitsbegrenzungen hielte. In diesem Falle stiegen die Einnahmen natürlich auch nicht an.»

Kritik für die Aufbesserung der Bussenkassen gibt es auch vonseiten des Schweizer Polizeibeamtenverbandes. Dessen Generalsekretär, Max Hofmann, sagt: «Wir sind der Überzeugung, dass es damit zu tun hat, dass man das Budget von Kanton oder Stadt besser hinstellen kann.» Das aber sei ein Missbrauch von Polizisten, die andere, wichtigere Aufgaben hätten.

Neumitglieder der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

Eintritt vom 1. April 2014 bis 30. September 2014:
Knechtle Busreisen, Appenzell. Thomann Nutzfahrzeuge AG, Schmerikon. Pjeter Gjok Transport GmbH, Eschenbach. G & A Schweiz AG, Sennwald. Roland Eicher Transport GmbH, St. Gallenkappel.

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

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

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

AdBlue

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



Schmiermittel

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



Brenn- und Treibstoffe

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



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

Ihr AGROLA-Verkaufsteam

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

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

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