

TRANSPORT *flash*

Publikation der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein

Nr. 2 • Oktober 2013



Logistische Höchstleistungen

Im Gespräch mit Titus Büttler, Leiter Paketzentrum Frauenfeld
Seite 6

Vertrauen ist erschüttert

Adrian Amstutz über aktuelle Herausforderungen
Seite 4

Kapazitäten ausgebaut

Holenstein AG investiert in seine Standorte
Seite 15

Presented by
LEADER



Robustheit neu definiert.

Der Arocs.



Mercedes-Benz
Nutzfahrzeuge



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



Kühlschrank ohne Bahnanschluss

Rund 30 Lernende – darunter eine Frau – aus unserem Einzugsgebiet schlossen diesen Sommer die Lehre zum Strassentransportfachmann EFZ beziehungsweise zur Strassentransportfachfrau EFZ ab. Für den Nutzfahrzeugverband ASTAG, der seit geraumer Zeit um den Nachwuchs fürchtet, sind diese Absolventen ein wichtiges Gut, um auch in Zukunft auf das notwendige Fachpersonal zurückgreifen zu können.

Junge Berufsleute haben im Strassentransport hervorragende Perspektiven. Weil die Branche überreglementiert ist und für die kommenden Jahre mit einer Zunahme des Güterverkehrs gerechnet wird, fehlen in der Schweiz bis in zehn Jahren aber mehrere Tausend Lastwagenführer. Für Jugendliche stellt diese Ausgangslage eine Chance dar – kaum eine Berufsgruppe bietet für sie ein dermassen grosses Potential. Und trotzdem: Der Chauffeurberuf leidet seit Jahren unter einem schlechten Ruf – auch weil die Transportbranche in gewissen Kreisen stark umstritten ist. Hinzu kommt, dass die Auflagen und Vorschriften, die der Bund den Transportunternehmen auferlegt, abschreckende Wirkung haben. Diese führen oftmals dazu, dass Fahrerinnen und Fahrer ihren Beruf nach nur wenigen Jahren wieder aufgeben. Die ASTAG entgegnet diesem Umstand seit Langem mit einem Kampf um bessere Rahmenbedingungen.

Den erfolgreichen Absolventen aber kann man nur gratulieren und ihnen mit auf den Weg geben: «Haben Sie Geduld, setzen Sie sich immer wieder neue Ziele und zeigen Sie Motivation.» Gerade Letzteres ist entscheidend, um die Branche als Gesamtes zu stärken. Indem die junge Generation ihrem Arbeitsgeber, ihren Kunden, aber auch ihren Kollegen zeigt, dass sie stolz auf den erlernten Beruf ist, leistet sie einen wesentlichen Beitrag für den Strassentransport. Diese Männer und Frauen sind es, welche die Schweiz ver- und entsorgen. Denn selbst der Kühlschrank unseres Bundesrates hat keinen Bahnanschluss.

Roman Holenstein

Präsident ASTAG Sektion Ostschweiz und FL

Trucky meint:

70 Jahre und kein bisschen anders

Ich habe mich schon einige Male darüber ausgelassen, wie wenig unseren sieben Millionen Kunden in der Schweiz die Bedeutung der Transportindustrie für die Versorgung, für das Funktionieren unserer Produktionsbetriebe in Industrie und Gewerbe klar ist. Vielleicht ist es vielen bewusst, aber es wird definitiv nicht aktiv geschätzt.

Ich könnte in jeder Ausgabe neue Schikanen, neue Reglemente und unverständliche Verkomplizierungen unserer Arbeitsabläufe durch den Beamtenstaat aufzählen. Wir alle kennen diese leider aus unserer eigenen täglichen Erfahrung bestens. Nach wie vor bleibt leider vielfach die Schützenhilfe unserer bürgerlichen Politiker aus; man will sich ja nicht mit Anliegen der Strasse die schon leicht grünlichen Finger verbrennen, schon gar nicht mit solchen der viel zitierten bösen Lastwagenlobby.

So muss sich allen voran unsere weitsichtige Verkehrsministerin wieder ihre Zeit mit Erklärungen verträdeln, warum es nun halt einfach und ohne Kompromisse die zweite Röhre am Gotthard braucht – resp. gilt es bereits wieder, eine Volksabstimmung darüber anzugehen.

Falsche Investitionen

Was ist eigentlich los mit unseren Automobilverbänden? Von dort müssten doch längstens Signale kommen, dass die Mehrheit ihrer Mitglieder die Notwendigkeit dieser Tunnel-sanierung (in 15 Jahren) und damit der Verbesserung der Sicherheit wie auch der Luftqualität vor und im Tunnel eingesehen hat. Nichts kommt da auf der politischen Ebene. Viel lieber vermietet man Campingplätze und investiert die reichlich vorhandenen Finanzen in andere, bereits vorhandene und funktionierende Dienstleistungen ...

Mehr Respekt

Also lasst uns weiterhin versuchen, unsere Freunde auf allen politischen Ebenen aktiv dafür zu gewinnen, weitere Einschränkungen und Ungerechtigkeiten gegen uns Transportunternehmer und unsere immer rarer werdenen Chauffeure zu verhindern. Wir verdienen definitiv mehr Respekt und Anerkennung!

Ein Rückblick

70 Jahre ist es her, dass sich ganz Europa im Krieg oder in Kriegsvorbereitungen befand. Mir sind kürzlich Protokolle des TAG (dem Vorgängerverband unserer heutigen ASTAG) in die Hände gelangt. Daraus ein paar lesenswerte Mitteilungen von Zuständen und Ereignissen aus anderen, ernsteren Zeiten.

→ Fortsetzung auf Seite 16

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: Titus Bütler	Bodo Rüedi
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:	Daniela Senn info@metrocomm.ch
Erscheinung:	April und Oktober
Gestaltung/Satz:	Aspasia Frantzis afrantzis@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.

metro
comm

«Mein Vertrauen in den Rechtsstaat ist erschüttert»

Adrian Amstutz will es nicht beschönigen: Das Bundesgerichtsurteil punkto LSVA-Erhöhung ist für die ASTAG ein Schlag ins Gesicht. Der Kampf geht weiter. Und wenn auch derzeit medial andere Themen im Fokus sind, so konnte man laut dem Zentralpräsidenten der ASTAG durchaus auch Erfolge verbuchen.

Interview: Marcel Baumgartner Bild: zVg.



ASTAG-Zentralpräsident Adrian Amstutz: «Die Begründung gibt mir zu denken.»

Adrian Amstutz, die ASTAG kämpft an allen Ecken und Enden für bessere Rahmenbedingungen. Aber derzeit mit mässigem Erfolg. Täuscht der Eindruck?

Ja, er täuscht. Selbstverständlich könnten die Rahmenbedingungen immer besser sein. Immerhin hat die ASTAG aber in den letzten Monaten und Jahren immer wieder Erfolge für das Transportgewerbe erzielen können: So hat der Bundesrat mit dem Gotthard- und dem Strassenfonds im Grundsatz erste richtungsweisen-

de Entscheide gefällt. Zudem hat das Parlament beispielsweise beschlossen, dass die Chauffeur- und Fahrer-Ausbildung in der Armee rasch wieder an die zivile Nutzung herangeführt werden muss, und für moderne Nutzfahrzeuge wurde die Abgaswartungspflicht per 1. Januar 2013 abgeschafft. Vor allem aber konnten die Eidgenössischen Räte entgegen früherer Entscheide nun für das Anliegen gewonnen werden, dass modernste Nutzfahrzeuge der neuesten Euro-Norm künftig

mit Garantie während sieben Jahren ab obligatorischer Inverkehrsetzung in der besten LSVA-Abgabekategorie verbleiben werden.

Gemäss dem Bundesgericht war die LSVA-Erhöhung rechtskonform. Was bedeutet dieser Entscheid für die Transportbranche?

Das Urteil des Bundesgerichts ist ein Schlag ins Gesicht der Transportbranche, und ich muss Ihnen gestehen: Mein Vertrauen in den Rechtsstaat ist nach diesem jeder Logik widersprechenden Urteil – auch entgegen dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts – stark erschüttert. Vor allem weil es sich primär um ein fiskalpolitisches Urteil handelt. Die Begründung gibt mir zu denken. Denn die Bundesrichter sagen kurz zusammengefasst: «Egal, ob auch nur ein Lastwagen im Stau steht – er ist immer schuld an diesem Stau. Selbst wenn er am Ende der Kolonne steht ...»

Sie sprachen diesbezüglich von «staatlicher Abzockerei». Wird die Branche vom Staat im Regen stehen gelassen?

Was heisst hier «die Branche»? Es sind unsere Volkswirtschaft und die Konsumentinnen und Konsumenten, die letztlich ebenso unter dieser staatlichen Abzockerei leiden. Wir nähern uns immer mehr den Verhältnissen im EU-Raum an, was die staatliche Belastung betrifft. Und wohin dies führt, zeigt Griechenland ja beispielhaft.

Besserung soll unter anderem durch die «Milchkuh-Initiative» erzielt werden. Sie fordert eine faire Verkehrsfinanzierung. Welche Chancen räumen Sie ihr ein?

Die «Milchkuh-Initiative» nimmt ein sinnvolles und legitimes Anliegen auf. Nämlich dass das Verursacherprinzip auch im Verkehr konsequent gelten sollte. Oder anders formuliert: Der Strassenverkehr darf nicht weiter als «Milchkuh der Nation» missbraucht werden, wogegen andere immer mehr die hohle Hand machen. Ich räume dem Anliegen gute Chancen ein, wenngleich sich natürlich die Gegenseite nicht zu schade sein wird, ihre Pfründe zu verteidigen.

gen. Und trotzdem: Viele Schweizerinnen und Schweizer haben es langsam aber sicher satt, immer nur zur Kasse gebeten zu werden.

Eine weitere Forderung der ASTAG ist der «Masterplan Güterverkehr und Logistik». Wie soll dieser umgesetzt werden?

Wir haben unsere Position klar dargelegt: Bevor

mit Steuergeldern in neue unnötige Infrastrukturen und vor allem in den Betrieb unrentabler Strukturen investiert wird, muss sich die Politik einmal überlegen, was es braucht. Und da spricht die Realität eine klare Sprache: 80 Prozent unserer Güter werden in der Schweiz auf der Strasse transportiert. Also kommen wir nicht umhin, umgehend die unzähligen Engpässe auf unserem

Strassennetz zu beseitigen. Finanziert wären die Ausbauten eigentlich längst. Jedenfalls liefern Automobilisten und Transportgewerbe jedes Jahr fast zehn Milliarden in die Bundeskasse ab.

Anzeige



**Die besten Werkzeuge von Profis für Profis.
VW Nutzfahrzeuge.**



Nutzfahrzeuge



City-Garage AG

Zürcher Strasse 162, 9001 St. Gallen

Tel. 071 274 80 74, www.city-garage.ch

«Operation am offenen Herzen»

Rund 75.000 Quadratmeter misst das Areal des Paketentrums Frauenfeld. Das entspricht 15 Fussballfeldern. Ein Drittel davon nimmt alleine die Sortierhalle ein. Doch die Kapazitätsgrenze wird mitunter bereits erreicht. Im Gespräch erklärt Titus Bütler, Leiter Paketzentrum Frauenfeld, wie man dem entgegenzutreten will.

Interview: Marcel Baumgartner Bild: Bodo Rüedi

Titus Bütler, die Schweizerische Post stellt jeden Tag gegen eine halbe Million Pakete zu. Wie viele davon durchlaufen das Paketzentrum in Frauenfeld?

Pro Tag sortieren wir durchschnittlich rund 235.000 Pakete. Am bisherigen Spitzentag waren es über 442.000 Pakete. Wenn diese Pakete wie eine Perlenkette aneinandergereiht wären,

würde das einer Strecke von St.Gallen nach Bern entsprechen. Wenn Sie also das nächste Mal nach Bern fahren, stellen Sie sich vor, Sie hätten statt einer Leitplanke eine Paketkette.

Welche sind in einem Paketzentrum die grössten Herausforderungen hinsichtlich der Prozesse?

Damit die Prozesse sauber ineinandergreifen sind die Zeitfenster für die Verarbeitung eng und die Zu- und Abfahrten minutengenau festgelegt. Bei den erfreulicherweise steigenden Paketmengen und der zunehmend belasteten Infrastruktur (Stau) ist die Pünktlichkeit eine stete Herausforderung.

Kann man demnach auch steigende Volumina bewältigen oder besteht dereinst Bedarf für eine Erweiterung?

In Spitzenzeiten arbeiten wir an der Kapazitätsgrenze der Sortieranlage. Wir planen, mittels eines zusätzlichen Sorters oberhalb der bestehenden Anlage die Leistung um rund 25 Prozent zu steigern. Dieser Ausbau wird im bestehenden Gebäude und während dem laufenden Betrieb erfolgen. Das ist für uns wie eine Operation am offenen Herzen.

Als Transportmittel werden sowohl Bahn als auch LKW und Lieferwagen eingesetzt. Kann man beziffern, wie sich das Gesamtvolumen auf diese einzelnen Vertriebswege aufteilt?

Der Einsatz der Verkehrsträger und der Transportmittel ist mengen- und distanzabhängig und richtet sich nach der Wirtschaftlichkeit. Im Systemverkehr zwischen den Paketzentren und regionalen Distributionsbasen setzen wir primär Wechselbehälter (Schiene und Strasse) sowie Doppeldeckerauflieger ein. In der Fläche transportieren wir volumenabhängig mit Lastwagen oder Lieferwagen.

Wir reden von einer immensen Summe an Paketen pro Jahr. Gefordert wird immer wieder eine noch stärkere Verlagerung von Gütern auf die Bahn. Wäre das – mit Blick auf das Paketzentrum Frauenfeld – überhaupt möglich?

Die ökologische Nachhaltigkeit ist uns wichtig. Deshalb setzen wir auch auf die Bahn und transportieren ab dem Standort Frauenfeld im Systemverkehr rund 50 Prozent auf der Schiene. Destinationen sind die beiden Zentren Dailens VD und Härkingen SO sowie die Dis-



Titus Bütler, Leiter Paketzentrum Frauenfeld: «Wenn Sie das nächste Mal nach Bern fahren, stellen Sie sich vor, Sie hätten statt einer Leitplanke eine Paketkette.»

tributionsbasen Urdorf, St.Gallen, Buchs SG und Landquart GR. Die Pakete ins Engadin reisen ab Landquart auf der schmalspurigen Rhätischen Bahn. Dazu verfügen wir in Frauenfeld über ein eigenes Terminal für den kombinierten Verkehr mit zwei Portalkränen, vier Umschlagseisen, einem eigenen Stellwerk, eigener Rangierlok und eigenem Rangierpersonal.

Mit wie vielen Transportunternehmen arbeiten Sie zusammen?

Bei den Systemtransporten arbeiten wir ab Frauenfeld primär mit der Firma Hugelshofer Logistik AG zusammen, mit der wir innerhalb einer langjährigen Partnerschaft sehr zufrieden sind. Bei den Flächentransporten sind es im Grossraum Zürich rund 60, in der Ostschweiz rund 70 Partner.

Welche Anforderungen stellt die Post an ein solches Unternehmen?

Im Systemverkehr primär Verlässlichkeit, Pünktlichkeit und vernünftige Preise. Da wir oft auch um Mitternacht noch zusätzliche Transporte für die gleiche Nacht bestellen, ist auch Flexibilität sehr wichtig. Flächentransporte sind vordisponiert, verkehren regelmässig und sind somit gut planbar. Wichtig sind auch hier Pünktlichkeit, Prozessstreuung und fair kalkulierte Preise.

Was sind die Aspekte, die Besucherinnen und Besucher im Paketzentrum Frauenfeld jeweils am meisten überraschen?

Grösse und Effizienz sowie die Abläufe auf dem Hof, also die Geschwindigkeit, mit welcher die Fahrer und Kranführer die Wechselbehälter aufnehmen und abstellen. Auch die Sortieran-

lage mit den Schalen, auf den die Pakete automatisch an ihr Ziel befördert werden, faszinieren immer wieder.

In keinem Land werden pro Kopf so viele Pakete versendet wie in der Schweiz. Sind wir uns auch bewusst, welche Infrastruktur und Abläufe hierfür notwendig sind?

Die meisten Personen stellen sich nicht die Frage, was es alles braucht, um ein Paket innert weniger Stunden von Genf nach St.Moritz zu transportieren. Unsere Aufgabe ist es, die Leistung ohne Aufhebens zu günstigen Kosten und mit hoher Qualität zu erledigen. Für Interessierte bieten wir kostenlos Führungen durch die Paket- und Briefzentren der Schweizerischen Post an.

Anzeige

Die Wirkung macht den Unterschied. Weltweit.

Versenden Sie Ihre internationale Post aus der Schweiz und punkten Sie bei Ihrer Zielgruppe gleich zweifach. Zum einen, weil Ihre Werbebriefe im Zielland gegenüber der sonstigen Post auffallen. Zum anderen, weil Sie so bereits auf dem Umschlag zeigen: Hier kommt Qualität aus der Schweiz.

Fakten, Erfolgsgeschichten und Inspiration: post.ch/wirkung

In Zusammenarbeit mit:

ASENDIA
BY LA POSTE & SWISS POST

DIE POST 

Es gibt gute Gründe,
sich für einen neuen Volvo FH
zu entscheiden.



Volvo Trucks (Schweiz) AG
Truck Center Niederuzwil
Hirzenstrasse 4
Telefon 071 955 97 97
www.volvotrucks.ch

Zum Beispiel der sparsame Antrieb mit neuem Kraftstoffspar-Deal, welcher den Verbrauch um bis zu 11% reduziert. Oder das komfortable Fahrerhaus. Weiter bietet der sicherste Volvo der Welt erstklassige Fahreigenschaften, durchzugsstarke Motoren und I-Shift. Und mit dem Volvo Servicevertrag «Gold» garantieren wir Ihnen zudem absolute Mobilität.

Volvo Trucks. Driving Progress



Die Euro 6 Familie ist komplett!



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

DAF



Im Herzen der Paketwelt

Im Zentrum des diesjährigen Sektionshöcks der ASTAG Sektion Ostschweiz stand die Besichtigung des Paketzentrums Frauenfeld. Damit verbunden waren Informationen über den Betrieb – und als kleine Überraschung sogar noch die Offerte für eine mögliche Zusammenarbeit an die Adresse der Transportunternehmer.

Text und Bilder: Stefan Millius

Der 18. Dezember 2012 ist aus Sicht des Paketzentrums Frauenfeld ein Fall für die Geschichtsbücher. An diesem Tag wurden in den Hallen im Frauenfelder Industriequartier Langfeld 440.432 Pakete sortiert. Aneinandergereiht würde diese Menge der Strecke St.Gallen-Bern entsprechen. Solche und weitere beeindruckende Zahlen gab es reihenweise zu hören im Rahmen der Besichtigungstour am ASTAG-Sektionshöck. Eröffnet wurde diese von einer kurzen Ansprache durch Sektionspräsident Roman Holenstein in den Räumen der Hugelshofer Transport AG. Nur einen Steinwurf davon entfernt befindet sich das Paketzentrum Frauenfeld, die Paketdrehscheibe der Ostschweiz und eines von insgesamt drei Zentren in der Schweiz. Komplettiert werden sie durch über 30 Distributionsbasen, über 20 Distributionsfilialen sowie mehr als 3500 sogenannte Zugangspunkte.

Spannende Logistik

Mehr über das Zusammenspiel zwischen diesen Punkten im Netz der Schweizer Post und über den Weg eines Pakets zwischen der Aufgabe und dem Eingang beim Empfänger erfuhren die ASTAG-Mitglieder, aufgeteilt in mehrere Gruppen, auf dem Rundgang durch das Paketzentrum, das 1999 in Betrieb genommen wurde. Selbst für die Profis war es überraschend



zu hören, welche ausgeklügelten Pfade ein einzelnes Paket nach der Aufgabe durchläuft. Für die Transportunternehmer von besonderem Interesse waren natürlich die vielen Details über die Transportwege und die Logistik im Zentrum sowie die Hilfsmittel wie Sortieranlage und automatische Erfassungssysteme.

Mögliche Aufträge

Im Anschluss erfuhren die Besucherinnen und Besucher, dass die Post sogar als Auftraggeber infrage kommen könnte. Wie die Verantwortlichen im Paketzentrum erklärten, werden Tag

für Tag unzählige Transportaufträge mit regionalem oder lokalem Charakter ausgeführt, alle davon regelmässig und damit gut planbar. Unternehmer mit Fahrzeugen und Anhängern mit Blachen- und Kofferaufbauten von 3,5 bis 40 Tonnen Gesamtgewicht, die regelmässig Aufträge entgegennehmen können, seien deshalb mögliche Partner. Ein Angebot, das für viele neu war und von einigen der ASTAG-Mitglieder mit Interesse entgegen genommen wurde. Aktuelle Aufträge werden online ausgeschrieben, sodass sich die Unternehmen stets informieren können: www.post.ch/transportmarkt.

Die Zukunft der Branche

Rund dreissig Auszubildende schlossen diesen Sommer die Lehre zum Lastwagenführer ab. Für den Nutzfahrzeugverband ASTAG, der seit geraumer Zeit um den Nachwuchs fürchtet, sind diese Absolventen ein wichtiges Gut, um auch in Zukunft auf das notwendige Fachpersonal zurückgreifen zu können. Ein Kurzinterview mit Mireille Rüschi, die heuer ihre Lehre als Lastwagenführerin bei der Emil Egger AG abgeschlossen hat.

Interview und Bilder: Marcel Baumgartner

Mireille Rüschi, Sie waren die einzige Frau unter einer Vielzahl von Männern, die den Beruf des Lastwagenführers erlernten. Hat Sie das nie verunsichert?

Nein, keineswegs. Ich glaube, es hat mein Durchsetzungsvermögen und meine Persönlichkeit gestärkt. In meiner Lehrfirma wurde ich mehrheitlich gut akzeptiert. Unterwegs erfahre ich als Lastwagenführerin oftmals Erstaunen, dass ich ein so grosses Gefährt lenke. Und Kunden fragten sich anfänglich noch, wo denn der Chauffeur sei.

Was war der Grund, dass Sie sich für diesen Beruf entschieden haben?

Durch meine Erstausbildung zur «Kauffrau Transport» kam ich das erste Mal mit Lastwagen in Kontakt. Während einiger Fahrten, die ich miterleben durfte, erhielt ich Einblick in den verantwortungsvollen Chauffeuren-Alltag. Die Selbständigkeit, die Freiheit, die Schweizer Geographie zu erleben, die stete Abwechslung und das logistische Denken faszinierten mich sehr.

Hat sich Ihr Bild vom Beruf während der Lehre verändert?

Nein, nicht wesentlich. Ich versuche jedoch immer wieder, mein Umfeld besser über den Beruf des Lastwagenführers und dessen wichtige Aufgaben



Die vier besten Absolventen: Fabian Rentsch, Mireille Rüschi, Armin Stäubli und Stefan Lutz.

aufzuklären. Leider kursieren in den Köpfen der Leute viele Vorurteile über Chauffeure, wobei die grosse Verantwortung völlig vergessen geht.

Welche persönlichen beruflichen Ziele haben Sie sich gesteckt?

Die Lehre zur Lastwagenführerin begann ich mit dem Ziel, mich später allenfalls zur Disponentin ausbilden zu lassen. Dies habe ich immer noch vor Augen, möchte inzwischen allerdings einige Erfahrungen auf der Strasse sammeln und die Unabhängigkeit geniessen.



In zwei Klassen wurden Lastwagenführer ausgebildet.



Sie alle erhielten vor 120 Gästen den Fachausweis.

Schnupperlehre an der Tour de Suisse

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG geht seit Jahren aktiv gegen den Nachwuchsmangel im Strassentransport vor. Kürzlich konnten interessierte Jugendliche im Rahmen der schweizweiten Kampagne «Der Lastwagen hat's in sich» bei der Wiler Hohenstein Transport AG die vielfältigen Berufsgruppen der Branche kennenlernen.

Text und Bild: Marcel Baumgartner



Die Schüler versuchten sich im Parcoursfahren mit einem Plattenstapler.

Mit gezielter Aufklärung und systematischem Heranführen der Jugendlichen an die Tätigkeitsfelder im Transportwesen versucht die ASTAG seit Jahren, einen Wandel zu erreichen. Mit einem für die Kampagne «Der Lastwagen hat's in sich» eigens gestalteten und umgebautem LKW wurden in den unterschiedlichsten Regionen Veranstaltungen durchgeführt, die Interessierten einen Einblick in die Vielfalt an Möglichkeiten geben.

Zudem konnten die Jugendlichen unter dem Motto «Erlebe die aufregendsten Tage Deines

Lebens» in einem selbst gedrehten Video ein Statement zur ihrer Lehrstellenwahl abgeben und eine «aussergewöhnliche Schnupperlehre» gewinnen. «So zum Beispiel eine Fernfahrt mit einem LKW nach Italien oder die Begleitung der Tour de Suisse», erklärte Tanja Zawadil, Bereichsleiterin Marting/Kundenservice der ASTAG anlässlich des Anlasses in Wil. Dieser wurde durch die Hohenstein Transport AG in Zusammenarbeit mit der Emil Egger AG und der Camion Transport AG organisiert. Weitere Infos zur Aktion sowie die selbst gedrehten Videos sind unter www.wer-sonst.ch zu finden.



Software für
 Transport ●
 Logistik ●
 Kommunikation ●

BDK Informatik AG
 CH-8280 Kreuzlingen
 www.bdk.ch



Die Ostschweizer
 Wirtschaft hat viele
 Gesichter. Wir geben
 ihnen eine Stimme.
 Seit zehn Jahren.

MetroComm AG | Bahnhofstrasse 8 | 9001 St.Gallen
 Telefon 071 272 80 50 | leader@metrocomm.ch

www.leaderonline.ch

Besuchen Sie uns an der **transport^{CH}** in Bern Halle 3.0, Stand B010

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 eingebaut und einen noch geringeren Treibstoffverbrauch erreicht.

Scania Opticruise mit neuem Economy-Programm

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



Die ASTAG am slowUp Bodensee

An einem gemeinsamen Stand mit Pro Velo Thurgau präsentierte sich die ASTAG Ostschweiz/FL am diesjährigen slowUp Bodensee in Steinach.



Die Idee, gemeinsam etwas zur Verkehrssicherheit beizutragen, entstand am Rand einer Verkehrsverbandssitzung im September 2012. Martin Lörtscher, Vorstandsmitglied der ASTAG Ostschweiz/FL, und Eddie Kessler von Pro Velo Thurgau liessen schliesslich auf Worte Taten folgen, was zur konkreten Aktion am slowUp führte. Für Kessler ein gutes Beispiel für eine übergreifende Zusammenarbeit: «Dass Pro Velo gemeinsam mit der ASTAG Flagge zeigen durfte, macht mich auch etwas stolz. Schliesslich ist es mir ein Anliegen, dass wir im öffentlichen Raum – und dazu gehört die Strasse – entspannt miteinander umgehen.»

Das Thema Rücksicht und gegenseitiges Verständnis ist laut Kessler zwar schon «ziemlich ausgelutscht», ein schlechtes Verkehrsklima sei aber kaum eine gute Basis, um Unfälle zu vermeiden. «Der gemeinsame Auftritt kann dazu als Vorbild für den alltäglichen Umgang dienen. Leider ist es auch eine Tatsache, dass viele Menschen deshalb nicht Velo fahren, weil sie Angst vor dem Verkehr haben – den Verkehr, denn sie paradoxerweise dann selbst wieder verursachen», so Eddie Kessler weiter. Dabei könnte das Velo dazu beitragen, besonders den Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr vom Auto wegzulenken und die Strassen für die wichtigeren Dinge im Leben freizugeben. Kessler: «Zum Beispiel für den Lastwagen, damit er den Veloladen mit den neuesten Velos pünktlich beliefern kann.»

FÜR IHRE GÜTER STAPELN WIR HOCH.

Ihr Partner für Transport-, Logistik und Verzollungsdienstleistungen mit Standorten in Wil, Schwarzenbach und Konstanz:

- > 250 hochmotivierte Mitarbeitende
- > 100 Lastwagen
- > 40'000 m² Lagerfläche
- > 40'000 Palettenplätze



www.hohenstein-transport.ch



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 Grenzübergang 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

DIE POST 

Holenstein AG baut Kapazitäten aus

Mit verschiedenen grösseren Bau- und Umbauvorhaben hat sich die Holenstein AG auf die neuen Marktverhältnisse eingestellt. Denn immer mehr Kunden wollen ihr gesamtes Lager an einen Partner outsourcen. Für rund zwölf Millionen Franken baute das Logistikunternehmen den Standort in Schwarzenbach SG aus. Weiter wurden sechs Millionen Euro in ein neues Logistikcenter in Konstanz investiert.



Neben Europaletten lagert die Holenstein AG auch Stahl, Maschinen und Reifen – oder anders gesagt: fast alles von der Zehn-Tonnen-Maschine bis zur einzelnen Schraube. Dabei übernimmt sie neben der Lagerung je nach Wunsch auch die Kommissionierung, Montage, Etikettierung, Konfektionierung und/oder Verpackung der Güter. Eine Angebotspalette, die von den Kunden immer mehr in Anspruch genommen wird.

Steigende Nachfrage

Aufgrund der steigenden Nachfrage nach Outsourcing des gesamten Logistikprozesses hat die Holenstein AG ihre Kapazität in Schwarzenbach mit neuen Hallen mit zwei verschiebbaren Hochregallagern für 20.000 Paletten ausgebaut. Insgesamt verfügt das Logistikunternehmen nun über eine Lagerkapazität von rund 40.000 Paletten. Neben den Hochregalen wurden eine dreistöckige Lager- und Umschlaghalle mit zehn

Rampenplätzen und weiteren 5.000 Quadratmetern konventioneller Lagerfläche realisiert.

Schnelle Realisierung des Neubaus

Das neue Logistikcenter wurde innerhalb von 20 Monaten errichtet: Im Juli 2011 wurde das Baugesuch eingereicht und durchlief bis Ende Oktober alle Bewilligungsinstanzen. Bereits Anfang November 2011 begannen die Tiefbauarbeiten. Die Baumeisterarbeiten erfolgten ab April 2012, Ende Januar 2013 wurde die Stahlkonstruktion aufgerichtet, und bis Ende April 2013 war die Gebäudehülle erstellt, bevor der Einbau der Elektroinstallationen, der Hochregale sowie der Sprinkleranlagen begann.

Schwarzenbach – effizienter Logistikhub

Durch die Lage am Autobahnanschluss A1 ist Schwarzenbach ein idealer Standort für ein Logistikunternehmen. Mit den Neu- und Umbau-

ten sind nun alle Lagerhallen der Holenstein AG bezüglich Technik, Feuerschutz und Sicherheit auf dem neusten Stand. Für zukünftige Erweiterungen stehen weitere Baureserven von 9.000 Quadratmetern zur Verfügung. In Schwarzenbach beschäftigt die Holenstein AG 35 Mitarbeitende, wovon neun Lehrlinge.

Ausbau des Verzollungs- und Logistikcenters Konstanz

Neben der Erweiterung in Schwarzenbach hat die Holenstein AG dieses Jahr rund sechs Millionen Euro in ein neues Logistikcenter in Konstanz investiert. Dieser Neubau wurde diesen Juni eröffnet und umfasst neben einer Lagerfläche von 4800 Quadratmetern ein fünfgeschossiges Bürogebäude, das den Disponenten und Verzollungsspezialisten ideale Arbeitsbedingungen bietet.

→ Fortsetzung von Seite 3

Meine Schlussfolgerung aus der Lektüre der alten Dokumente: Schon vor 70 Jahren, in düsteren Zeiten, war die Bahn überfordert und der Lastwagen der Retter in der Not. Heute sind wir auf einem ähnlichen Weg: Die Bahnen sind am Anschlag – und die notwendigen Infrastrukturen für den Strassenverkehr nicht vorhanden.

Heute vor 70 Jahren:

Der TAG (Treuhandverband des Autotransportgewebes) wird kurz vor Ausbruch des Krieges gegründet. Deren Exponenten, namentlich Dr. H. Maurer, wussten damals wohl noch nicht, welche Aufgaben auf diesen CH-Transportverband zukommen würden. So wird etwa zur selben Zeit vom Bund die ATO (Autotransport-Verordnung) ins Leben gerufen. Diese wird gewissermassen als Pilotprojekt für eine spätere Gesetzgebung angesehen. Die ATO reglementiert praktisch das ganze Transportgewerbe mit vielen Auflagen – wie Abklärung der persönlichen und kaufmännischen Fähigkeit, der Arbeits- und Ruhezeitverordnung, den GAV mit Chauffeuren resp. deren Gewerkschaft. Die ATO wacht über die Beschaffenheit und den technischen Zustand der Fahrzeuge und schreibt verbindliche Landestarif für alle wichtigen Transportgüter vor. Das Transportieren von Waren ohne die von Bern ausgestellte sogenannte ATO-Transportkarte ist schon fast ein Schwerverbrechen.

Heer von Bundesbeamten

Schon damals wird bemängelt, dass ein Heer von Bundesbeamten ohne Beizug von Fach- oder Berufsleuten aus der Praxis bei der Ausarbeitung dieses neuen Ordnungswerks tätig ist. Bei Ausbruch des Krieges war diese ATO kaum lebensfähig, und dennoch griffen die Armeeinstanzen mit furchterregenden Namen wie «Eidg. Kriegs-Transport-Amt», «Beauftragter der Kraftstoff- und Pneubewirtschaftung», «Amt für Heeresmotorisierung des Armeekommandos» etc. auf diese einzigen, allerdings noch unreifen Strukturen des TAG zurück.

Unternehmer im Aktivdienst

Über die herrschende unheimliche Stimmung, die Weisungen, Reglemente und Ratschläge könnte man Bücher schreiben. Wir lächeln heute darüber. Diese Bestimmungen hatten jedoch den «Transportleralltag» fest im Griff. Dazu kam, dass bekanntlich Hunderte Unternehmer und Chauffeure im Aktivdienst standen oder ihre Lastwagen requiriert waren.

Hier einige Beispiele solcher Aufrufe und Mahnungen und Klagen im Originaltext des TAG-Bulletins von 1943:

- ... wir denken da an die Schwierigkeiten mit den kriegswirtschaftlichen Vorschriften bezüglich Kraftstoff- und Reifenzuteilungen.
- ... die unzähligen Briefe und auszufüllende Formulare, bis der flüssige Kraftstoff für

nachweislich dringende Transporte bewilligt ist.

- ... oder wenn das Armeekommando mit einem Stilllegungsbefehl Fahrzeuge mit abgelaufenen Reifen aus dem Verkehr zieht, obwohl schlicht keine Ersatzreifen aufzutreiben sind.
- ... den Darlegungen des Beauftragten für die Pneubewirtschaftung ist zu entnehmen, dass sich mit den noch zur Verfügung stehenden Reifen, Schläuchen und Gummi der Strassenverkehr in der heutigen Form nicht mehr aufrecht erhalten lässt.
- Aufruf an unsere Mitglieder: Schont die Reifen, kontrolliert sie täglich, entfernt eingedrungene Steine, repariert unverzüglich die Durchschläge!
- ... wir befinden uns im Bereich Güterverkehr in einer Transportnot, diese kann für das Land im Herbst ein bedrohliches Ausmass annehmen.
- ... der Güterwagenbestand der SBB genügt den Verkehrsspitzen längst nicht mehr, da auch einige Tausend Waggons für den Transport lebenswichtiger Importgüter für die Schweiz im Ausland zirkulieren.
- ... die inländischen Transporte sind nicht minder wichtig, man denke an Holzschlag, Ernte, Torfstich u. a. m. Nur stellen wir fest, dass die Stellung von Eisenbahnwaggons nicht in der erforderlichen Zeit erfolgt, der Binnentransport ist notleidend!

Anzeige



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

huwag Nutzfahrzeuge AG
 www.huwag.ch



Verbote lösen selten ein Problem

Täuscht der Eindruck, oder wird die Schweiz von einer Verbotschwelle erfasst? Gerade das Transportwesen kann davon ein Liedchen singen. Wir wollten von vier Nationalräten wissen, ob es Verbote gibt, die sie für absolut unsinnig halten – und ob der Bürger immer mehr bevormundet wird.

Umsetzung: Marcel Baumgartner



«In den letzten Jahren ist tatsächlich eine massive Verbotschwelle über die Schweiz gerollt: Ungeduldige Weltverbesserer verführten zum Plastik-sackverbot, Verbot von Glühbirnen, Ausgangsverbot und Al-

koholverbot in gewissen Städten und vielem anderen mehr. Und es kündigen sich weitere Einschränkungen an. Vor allem sozialdemokratische und grüne Kreise wollen ihren Mitmenschen mit immer mehr Verboten und Regulierungen vorschreiben, wie sie zu leben und zu wirtschaften haben. So möchten sie Unternehmen einen gesetzlichen Mindestlohn vorschreiben, das heisst, das freie Aushandeln eines Lohns mit dem Mitarbeiter verbieten – auch wenn man sich dies nicht leisten kann und dadurch Arbeitsplätze zerstört werden.

Die enorme Zunahme der Verbote und Regulierungen verursacht gemäss einer Studie des Gewerbeverbandes Kosten von 50 Milliarden Franken für Schweizer Unternehmen. Viele dieser Vorschriften finde ich nicht nur unnötig oder ineffektiv – sondern sie bewirken meist das Gegenteil ihrer eigentlichen Absicht. Und trotzdem scheint es eine Beschäftigungstherapie eigens dafür bezahlter Beamter zu sein, immer wieder neue Verbote und Regulierungen zu erfinden oder vom Ausland zu kopieren. Es muss deshalb im Interesse von uns allen sein, diesen Verbotswahn zu stoppen und bestehende unnötige Vorschriften wieder abzuschaffen. Das jüngste Beispiel eines unsinnigen Verbotes, die Sortimentsbeschränkung in Tankstellen-shops zwischen 1 und 5 Uhr morgens, wurde vernünftigerweise vom Stimmbürger beerdigt.»

Verena Herzog (57), SVP-Nationalrätin, Kanton Thurgau

«Wir leben in einer Gesellschaft, in der viele Wertehaltungen und Traditionen nicht mehr gelebt werden. Das verunsichert. Verunsicherung ruft nach Regeln, an denen wir uns orien-



tieren können. Regeln können auch Verbote sein. Deshalb wird der Ruf nach Verboten lauter, von rechts bis links. Wir müssen uns fragen, was der Zweck eines Verbotes ist und welche Wirkung es zeigt. Nach dem Mi-

narettverbot wird in der Schweiz der Ruf nach Burka- und Kopftuchverbot laut. Gibt es mit diesen Verboten weniger Hassprediger oder Frauenunterdrückung? Nein, statt dieser Verbote müssen wir unsere eigenen Gesetze vollziehen, die Verleumdung und Gewalt strafrechtlich verfolgen. Und wir sind gefordert, den Dialog aufzunehmen mit der islamischen Bevölkerung, die heute neben der christlichen die grösste Religionsgemeinschaft in der Schweiz darstellt.

Verbote schränken die individuelle Freiheit ein. Sie sind dort sinnvoll, wo die Ausübung freier Rechte Mensch und Umwelt Schaden zufügen oder anerkannte Rechtsnormen verletzt werden. Sie werden immer notwendig sein, in der Familie wie auch in der Gesellschaft. Verbote sind aber nie in Stein gemeisselt. Sie wandeln sich mit unseren Werten. Deshalb sind gesetzliche Verbote, die Politiker und Politikerinnen in Bern beschliessen, ein Spiegel der gesellschaftlichen Entwicklung. Jeder und jede von uns beteiligt sich an dieser Entwicklung eigenverantwortlich, auch mit dem Ruf nach unsinnigen Verboten.»

Yvonne Gilli (56), GPS-Nationalrätin, Kanton St. Gallen



«Ein Verbot, das ich für absolut unsinnig halte, ist das Spuckverbot in Gossau. Dennoch: Klare Regeln und Gesetze – und dazu gehören auch Verbote – sind notwendig, doch muss

man sich gut überlegen, wo sie wirklich nötig sind. Verbote auf Vorrat sind unnötig und manchmal auch Scheindebatten. Das Alkoholverkaufsverbot in der Nacht hat meines Erachtens präventive Auswirkungen und ist darum richtig. Das Burkaverbot im Tessin hingegen ist ein Verbot auf Vorrat, für ein Problem, das gar nicht vorhanden ist.»

Barbara Gysi (49), SP-Nationalrätin, Kanton St. Gallen



«Es gibt einige Verbote, die nicht notwendig sind. Ein neues dieser Spezies wird unter Umständen eingeführt, nämlich das ‚Verbot der Telefonwerbung durch Krankenversicherer‘. Obwohl solche Verbote

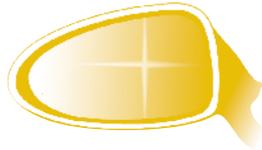
gegen meine Überzeugung sind, habe ich die entsprechende Motion angenommen. Diese Telefonwerbung hat sich zu einer Volksplage entwickelt, weil sich die Anbieter einen Deut darum kümmern, ob der Kunde solche Anrufe wünscht oder nicht.

Das genannte Beispiel zeigt, der Bürger wird nicht immer mehr bevormundet, er bevormundet sich selbst. Würden wir uns in Familie, Beruf und Freizeit an ethische und moralische Grenzen halten und den nötigen zwischenmenschlichen Anstand wahren, blieben uns viele Verbote erspart. Der Hauptgrund dieser Entwicklung ist, dass wegen des Datenschutzes heute praktisch alle Übertretungen unter Ausschluss der Öffentlichkeit gemacht werden können.»

Markus Hausammann (49), SVP-Nationalrat, Kanton Thurgau



DER GOLDENE RÜCKSPIEGEL



Der Individualverkehr steht immer hinten an

Mehr denn je benötigt das Transportwesen Politiker, welche sich für die Anliegen dieser Branche einsetzen. Der «Goldene Rückspiegel» geht in dieser Ausgabe gleich an zwei von ihnen: einerseits an den Thurgauer Kantonsrat Max Möckli (Bild oben), andererseits an den St.Galler Kantonsrat Marcel Hegelbach. Vor Jahresfrist kämpfte die ASTAG mit für einen positiven Abstimmungsausgang der BTS/OLS. Für Möckli ist klar: «Der Ausbau auch der Strassenverkehrs-Infrastruktur ist dringend zu beschleunigen.» Nun aber würde gedroht, ohne Vignettenpreiserhöhung sei zu wenig Geld vorhanden für die neuen Strassenprojekte.

«Von zehn Milliarden Franken Bundeseinnahmen aus dem Strassenverkehr werden drei Milliarden für Strassen und zwei für den ÖV ausgegeben. Die restlichen fünf Milliarden verschwinden in der allgemeinen Staatskasse. Glauben Sie, die geschätzten Mehreinnahmen von 200 Millionen würden etwas ändern? Ich nicht», so Möckli weiter. Dazu käme laut dem FDP-Politiker in der Grenzregion eine zusätzliche Verlagerung des Verkehrs von der Autobahn auf andere Strassen und allenfalls, durch abgestufte Vignettenpreise à la Österreich, administrativer Mehraufwand. «Die Kleberli-Politik ist grundsätzlich zu verurteilen, alle Länder nördlich von uns kennen keine solchen zusätzlichen Abgaben. Mit der eingeführten Vignette müssen wir wohl leben. Dass aber der Strassenverkehr immer noch mehr zur Milchkuh der Nation werden soll, ist zu verhindern.»

Auch für Marcel Hegelbach steht fest: Der Individualverkehr steht immer hinten an. Neue Agglomerationsprogramme und Raumplanungen seien in aller Munde. «Es wird sogar von Metropolitanräumen gesprochen, die eine übergeordnete Rolle einnehmen sollen. In diesem grossen – und wohl in der Geschichte der Schweiz einmaligen – Vorgehen sind die Transportunternehmungen gefordert.» Immer schmalere und kleinere Strassen mit Schikanen verbauen laut dem SVP-Politiker den Weg und verlangsamen den Verkehr. «Dies ist genau im Sinne des Bundesrates und der Gegner des motorisierten Individualverkehrs, kurz MiV.» Deshalb habe man jetzt in einem ersten Schritt einen Vorstoss im Kantonsrat eingereicht. Dabei geht es um die Rabattierung der Euroklasse 6. «Wir müssen jetzt agieren, um später nicht reagieren zu müssen. Die ASTAG setzt dazu Zeichen mit den politischen Arbeitsgruppen», so Hegelbach.



DER ROSTIGE AUSPUFF



Wenn Steuergeldbezügler über Steuereinnahmen entscheiden

Unrecht wird auch dann nicht zu Recht, wenn man es niederschreibt, laut in die Welt hinausposaunt oder über die linken Medien verbreitet. Aber wer hätte schon wirklich daran geglaubt, dass sich der Staat gegen die widrigen Umstände in der Transportbranche einsetzt? Ganz ehrlich: Muss uns das Urteil des Bundesgerichts punkto LSVA-Erhöpfung überraschen? Eigentlich doch nicht, oder? Aber das Vorgehen löst dennoch Kopfschütteln aus. Das Bundesverwaltungsgericht war im vergangenen Oktober zum Schluss gekommen, dass die Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) 2009 das Kostendeckungsprinzip verletzt. Ihren Entscheid begründeten die Richter in St.Gallen damit, dass die sogenannten Stauzeitkosten nicht so hoch ausfallen würden, um eine Tarifierhöhung zu rechtfertigen ... Doch zu früh gefreut: Die Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe per 2009 ist rechtens. Wir geben den Richtern in Lausanne dafür gerne den «Rostigen Auspuff». Denn wenn Steuergeldbezügler in dieser Form über Steuereinnahmen entscheiden, verdienen sie diese Auszeichnung.

Agenda

- 15. März 2014: Generalversammlung, SAL Schaan
- 27. Juni 2014: Delegiertenversammlung, Bern

Neumitglieder der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

Eintritt vom 1. April bis 30. September 2013: 24 Std Transporte GmbH, Hechtackerstrasse 12, 9014 St.Gallen / Salathé Trans GmbH, Juchstrasse 27, 8500 Frauenfeld / Roth Peter, Staatsstrasse 19, 9464 Rüthi / Belitsch Logistik, Buhofstrasse 37, 9424 Rheineck.

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

MIT **NATER**
AN DEN **START**
UND SOFORT IN
POLE POSITION

IVECO



Kastenwagen
ab CHF 28'730
exkl. MwSt.



Kipper
ab CHF 42'950
exkl. MwSt.



Pritschenwagen
ab CHF 37'500
exkl. MwSt.



Stralis Hi-Way
ab CHF 125'000
exkl. MwSt.

ISUZU



D-Max
ab CHF 27'500.-
exkl. MwSt.



N-Serie 3.5t Kipper
ab CHF 35'900.-
exkl. MwSt.



P-Serie 7.5t Abrollkipper
ab CHF 69'500.-
exkl. MwSt.



Fiorino
ab CHF 11'990.-
exkl. MwSt.



Doblo Cargo
ab CHF 13'990.-
exkl. MwSt.



Scudo
ab CHF 18'990.-
exkl. MwSt.



Ducato
ab CHF 20'990.-
exkl. MwSt.

Hauptstrasse 104
CH-9422 Staad
T +41 71 858 66 66
F +41 71 858 66 77

Lagerstrasse 4
CH-9200 Gossau
T +41 71 388 00 20
F +41 71 388 00 21

Grüneck
CH-8555 Müllheim
T +41 52 763 29 23
F +41 52 763 32 82

www.nater.ch

NATER
Staad | Gossau | Müllheim

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

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

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

AdBlue

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



Schmiermittel

In Zusammenarbeit mit führenden Motoren- und Fahrzeugherstellern übertreffen Sie mit unseren asche-armen Schmiermitteln nicht nur die Normen Euro 4 und 5, sondern decken damit fast alle Motoren älterer Generationen ab. Somit benötigen Sie nur ein Motorenöl für Ihren gesamten Fahrzeugpark.



Brenn- und Treibstoffe

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



Ihr AGROLA-Verkaufsteam

Unser langjähriges AGROLA-Verkaufsteam berät Sie sehr kompetent und zuverlässig bei allen Fragen im Bereich Brenn- und Treibstoffe, AdBlue und Schmiermittel. Gerne erstellen wir für Sie eine persönliche Offerte, welche auf Ihre individuellen Bedürfnisse zugeschnitten ist.

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

LV-St. Gallen, AGROLA, Neumarkt 3, 9001 St. Gallen
Telefon 071 226 78 78, www.agrolasg.ch



Von links: Marc Lippuner, Walter Räss, Dunja Zumstein, Jürg Menet