

# TransportFlash

Nr. 1 / April 2026

CHF 5.-  
www.astag-off.ch

ASTAG+

Sektion Ostschweiz/FL



04

## Strom wird komplexer

Strommanagement bestimmt Kosten und Planung elektrischer Flotten.

08

## KI plant Transporte

Daten und KI verbessern Planung und Effizienz in Logistikprozessen.

12

## Mehr Aufwand, kein Nutzen

Neue Tachopflicht erhöht Aufwand ohne klaren Sicherheitsgewinn.

LEADER

**altherr**  
trucks & vans



# WIR SIND NEU IN BILTEN

Mit unserem modernen Neubau erweitern wir die Altherr-Gruppe und sind jetzt auch in Bilten persönlich für Sie da.

Wir begleiten Sie kompetent bei der Auswahl von Vans, Nutz- und Kommunalfahrzeugen aller Art und bieten Ihnen die komplette Fahrzeugpalette von Mercedes-Benz Trucks, Vans und Bussen sowie weiteren Marken.

Bei uns stehen Sie als Kunde im Mittelpunkt – von der Auswahl bis zum Service danach.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch in Bilten!

**Altherr Nutzfahrzeuge AG**  
Zweigniederlassung Bilten  
Erlenstrasse 7 | CH-8865 Bilten  
T. +41 55 619 67 00

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



## Liebe Leserinnen und Leser

Am 21. März 2026 fand in Schaan unsere 47. Generalversammlung statt. Wir durften rund 230 Gäste, Sponsoren und Mitglieder begrüßen. Sieben Delegierte wurden verabschiedet: Max Gerster, Hubert Lanter, Bruno Lusti, Max Möckli, Ruedi Preisig, Martin Roth und Beda Steiner. Sie haben unsere Sektion an den Delegiertenversammlungen der AS-TAG vertreten und die Ostschweizer Stimme eingebracht – herzlichen Dank für den langjährigen Einsatz. Die vorgeschlagenen neuen Delegierten wurden alle einstimmig gewählt.

Reto Jaussi überbrachte uns die besten Grüsse aus Bern. Er zeigte die aktuellen Herausforderungen des Verbandes und unserer Branche auf. Die kriegsbedingt hohen Treibstoffkosten werden beobachtet. Anfragen an den Bundesrat bezüglich Versorgungssicherheit wurden bereits gestellt. Bei der LSVA-Weiterentwicklung konnte im Nationalrat ein erster Teilerfolg verbucht werden: grossmehrheitlich folgt dieser den zentralen Forderungen der ASTAG. Die Differenzvereinbarung nach der Behandlung im Ständerat wird im Herbst stattfinden, sodass wahrscheinlich bis Ende Jahr klar ist, wie es weitergeht und somit für Unternehmen die Investitionen wieder besser geplant werden können.

Als Abschluss der GV gab es ein spannendes Referat zum Hochwasserschutz am Alpenrhein. In den kommenden Jahren werden der Flusslauf und die Dämme saniert. Es ist mit einer regen Bautätigkeit zu rechnen. 26 km Baustelle, eine Bauzeit von 20 Jahren und ca. CHF 2 Mrd. werden gemeinsam mit Österreich investiert. Sehr grosse Volumen an Baumaterial, Steinen, Aushub etc. werden transportiert werden müssen. Es ist erfreulich, dass in der Zukunft in der Ostschweiz ein so grosses Bauvorhaben umgesetzt wird.

Mit besten Grüssen  
René Steiner, ASTAG Sektion Ostschweiz/FL



# Krieg trifft Transportbranche direkt

**Der Krieg im Nahen Osten trifft die Transportbranche mit voller Wucht. Bereits heute prägt er die täglichen Abläufe von Transportunternehmen, Fahrern und Disponenten.**

Im Zentrum steht die Strasse von Hormus. Durch dieses Nadelöhr fliesst ein erheblicher Teil des globalen Ölhandels. Wird der Verkehr dort gestört, hat das unmittelbare Folgen auf die Energiepreise – und damit direkt auf den Strassentransport. Diesel verteuert sich, Margen geraten unter Druck, Kalkulationen verlieren innert Tagen ihre Grundlage.

Gleichzeitig geraten internationale Lieferketten ins Wanken. Umleitungen verlängern Transportwege, binden Fahrzeuge und Personal und führen zu Verzögerungen. Was auf dem Papier noch planbar erscheint, wird in der Praxis zunehmend unberechenbar. Für Transportunternehmen bedeutet das konkret: mehr Aufwand, höhere Kosten und steigendes Risiko.

Die Branche befindet sich damit erneut im Krisenmodus. Nach Pandemie und Ukraine-Krieg folgt die nächste geopolitische Belastungsprobe. Der Unterschied: Die finanziellen Reserven sind vielerorts aufgebraucht, die Puffer kleiner geworden.

Besonders belastend ist die wachsende Unsicherheit. Verlässliche Prognosen



fehlen und Preisentwicklungen sind kaum abschätzbar. Planungssicherheit – eine der zentralen Grundlagen funktionierender Logistik – geht zunehmend verloren.

Der aktuelle Konflikt zeigt einmal mehr, wie stark der Transportsektor von globalen Abhängigkeiten geprägt ist. Energie, Handelsrouten und politische Stabilität sind keine abstrakten Grössen, sondern bestimmen den Alltag auf Schweizer Strassen direkt.

Gerade deshalb braucht es jetzt realistische Rahmenbedingungen. Steigende Treibstoffkosten müssen weitergegeben werden können, Investitionen müssen planbar bleiben und die wirtschaftliche Belastung darf sich nicht weiter erhöhen. Nur so lässt sich die Versorgungssicherheit unter zunehmend schwierigen Bedingungen aufrechterhalten.

## transportflash

Magazin LEADER, MetroComm AG, Bahnhofstrasse 8, Postfach 1235, 9001 St.Gallen, Tel. 071 272 80 50, Fax 071 272 80 51, leader@metrocomm.ch, www.leaderdigital.ch | Verleger: Natal Schnetzer | Chefredaktor: Dr. Stephan Ziegler | Redaktion: Patrick Stämpfli | Autoren in dieser Ausgabe: Marion Enderli | Fotografie: Rebekka Grossglauser, zVg | Herausgeberin, Redaktion und Verlag: MetroComm AG, Bahnhofstrasse 8, 9001 St.Gallen, Tel. 071 272 80 50, Fax 071 272 80 51, www.leaderdigital.ch, www.metrocomm.ch, leader@metrocomm.ch | Geschäftsleitung: Natal Schnetzer, nschnetzer@metrocomm.ch | Anzeigenleitung: Renate Bachschmied, renate.bachschmied@metrocomm.ch | Marketingservice Aboverwaltung: Fabienne Schnetzer, info@metrocomm.ch | Abopreis: Fr. 60.– für 18 Ausgaben | Erscheinung: April und Oktober | Satz: MetroComm AG | Produktion: Ostschweiz Druck, Wittenbach. LEADER ist ein beim Institut für geistiges Eigentum eingetragenes Markenzeichen. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

LEADER



*E-LKW an der Ladesäule: Energie wird zum strategischen Faktor.*

# Strom wird zur Managementaufgabe

***Mit Elektro-LKW verändert sich für Transportunternehmen nicht nur der Antrieb, sondern auch der Energieeinkauf. Strombeschaffung, Eigenproduktion, Lastmanagement und Ladeinfrastruktur greifen ineinander. Vier Stimmen aus Praxis und Energiebranche zeigen, worauf es dabei ankommt.***

*Text: Patrick Stämpfli Bilder: zVg*

Mit der Elektrifizierung von Nutzfahrzeugflotten rückt ein Thema stärker in den Fokus der Betriebe: die Energieversorgung. Während beim Diesel vor allem der Preis pro Liter entscheidend war, wird Strom zu einem komplexeren Kosten- und Planungsfaktor. Netzanschlüsse, Leistungsspitzen, Eigenproduktion und Beschaffungsmodelle greifen immer stärker ineinander.

Martin Lörtscher, CEO der Hugelshofer Gruppe, erklärt: «Beim Strom ist die Situation deutlich komplexer.» Mit aktuell 75 Elektro-LKWs legte Hugelshofer im vergangenen Jahr über fünf Millionen Kilometer zurück. Anders als beim Diesel könnten die effektiven Kosten je nach Standort, Netzanschluss, Tarifstruktur oder Beschaffungsstrategie stark variieren. Neben dem Energiepreis spielten auch Netznutzungsentgelte, Leistungspreise oder Lastspitzen eine wichtige Rolle. Energie entwickle sich damit «zunehmend zu einem strategischen Produktionsfaktor für Transportunternehmen».

## **Energieplanung wird zentral**

Mit zunehmender Flottengrösse gewinnt professionelles Energiemanagement an Bedeutung. «Sobald eine Flotte schwerer Elektro-Nutzfahrzeuge regelmässig im Depot geladen wird und die Anschlussleistung in den Bereich von



ein bis mehreren Megawatt steigt, wird ein professionelles Energie- und Stromeinkauf-Management wichtig», sagt Lörtscher. In der Praxis sei dies häufig ab etwa zehn Elektro-LKW der Fall.

Ein wesentlicher Kostenfaktor sind Leistungsspitzen. Wenn mehrere Fahrzeuge gleichzeitig laden, steigen die Netzgebühren deutlich. «Bei elektrischen Nutzfahrzeugen entsteht ein grosser Teil der Kosten nicht durch den Energieverbrauch, sondern durch die gleichzeitig abgerufene Leistung», erklärt Lörtscher.

**“Die Kosten entstehen bei der Leistung, nicht beim Verbrauch.”**

#### Eigenstrom und fixe Verträge

Wie solche Konzepte umgesetzt werden können, zeigt das Beispiel der Baumann Transport AG. Geschäftsführer Michael Baumann nennt vor allem wirtschaftliche Gründe für den Einstieg in die Elektromobilität. «Der Bund schaffte mit der befristeten LSVA-Befreiung die Grundlage, dass Elektro-LKW betriebswirtschaftlich vorteilhaft betrieben werden können», sagt er.

Gleichzeitig fiel die Einspeisevergütung der bestehenden Photovoltaikanlage stark. Mit Elektro-LKW könne der Betrieb den Eigenverbrauch wesentlich erhöhen. Baumann Transport betreibt seit Anfang 2026 zwei Elektro-LKW sowie eine Ladeinfrastruktur mit einer 360-kWh-Schnellladestation und einem Batteriespeicher von einem Megawatt. «Wir erwarten, dass wir die Hälfte des durch die PV-Anlage generierten Stroms selber nutzen können», sagt Baumann. Den restlichen Bedarf habe das Unternehmen für das laufende Jahr zu fixen Preisen abgesichert.

Die Fahrzeuge werden auf festen Rundtouren im Food-Bereich eingesetzt und ausschliesslich auf dem eigenen Werkhof geladen. Anpassungen bei der Einsatzplanung waren nicht nötig: «Wir haben Diesel-LKW durch Elektro-LKW ersetzt, ohne dass die Einsatzplanung geändert werden musste.»

**“Eine optimierte Lösung kombiniert Photovoltaik, Speicher, Lastmanagement und strukturierte Strombeschaffung.”**

Auch bei den Energiekosten sieht Baumann derzeit Vorteile für elektrische Fahrzeuge. «Mit den heutigen preislichen Gegebenheiten sind E-LKW beim Energieeinsatz gegenüber Diesel-LKW deutlich im Vorteil.» Während Strompreise oft über mehrere Jahre preislich vorteilhaft fixiert werden könnten, sind Dieselpreisabsicherungen über denselben Zeitraum meist unüblich und kostspielig. Dieser Umstand mündet in einer besseren Kostenplanbarkeit von E-LKW.

#### Lastspitzen im Griff behalten

Mit steigenden Ladeleistungen rückt das Energiemanagement stärker in den Fokus. Peter Alder, Leiter Vertrieb beim Energiesystem-Spezialisten eSpectrum, beobachtet ähnliche Herausforderungen. «Wenn ein Transportunternehmen mehrere E-LKW gleichzeitig mit hoher Leistung lädt, entstehen Lastspitzen, die zu teuren Leistungspreisen führen.»

Energiemanagementsysteme verteilen deshalb die verfügbare Ladeleistung dynamisch auf die Fahrzeuge. Ergänzend kommen Batteriespeicher zum Einsatz. «Unsere Batteriespeichersysteme liefern in kritischen Momenten gespeicherte Energie und vermeiden so teure Leistungsspitzen im Netzbezug», erklärt Alder.

Ein häufiger Fehler sei eine isolierte Planung der Ladeinfrastruktur. «Unternehmen installieren Ladesäulen, denken aber nicht an Lastmanagement, Speicher und Photovoltaik als integriertes System», sagt Alder.

#### Infrastruktur frühzeitig planen

Auch Martin Ammann, Leiter Projekte bei Avia Volt, sieht die grössten Herausforderungen bei der Energieinfrastruktur. «Die grössten Fehler liegen mehrheitlich in der langfristigen Planung der kompletten Energieinfrastruktur», sagt Ammann. Einzelne Ladesäulen seien zwar rasch installiert, ohne vorausschauende Planung könnten später Einschränkungen entstehen.

«Ein Energiemanagement des Standortes ist unerlässlich», sagt Ammann. Nur so lasse sich sicherstellen, dass unnötige Leistungsspitzen

# WIRAG AG

Nutzfahrzeuge



Du bist Mechaniker und suchst eine neue Herausforderung?  
Melde dich bei uns!

Wilerstrasse 224  
9532 Rickenbach bei Wil

Stäffelstrasse 1  
8409 Winterthur



IVECO



OSTSCHWEIZ DRUCK

Druck ist  
unsere Passion

[ostschweizdruck.ch](http://ostschweizdruck.ch)



Martin Lörtscher,  
CEO der Hugelshofer Gruppe.



Peter Alder, Leiter Vertrieb  
Energiesystem-Spezialisten eSpectrum.

vermieden werden und die Energieflüsse eines Betriebs optimal zusammenspielen.

**Strom strategisch beschaffen**

Die Elektrifizierung verändert damit nicht nur den Antrieb der Fahrzeuge, sondern auch das Energiemanagement der Betriebe. Eigenstromproduktion, Speicherlösungen, intelligente Ladeplanung und strukturierte Strombeschaffung greifen zunehmend ineinander. Neben langfristigen Stromverträgen gewinnen laut Lörtscher auch dynamische Tarife an Bedeutung. Wenn Ladezeiten flexibel gesteuert werden können, lassen sich Ladevorgänge gezielt in Zeiten mit niedrigen Strompreisen oder geringer Netzbelastung verlagern. In Kombination mit Batteriespeichern kann dies Lastspitzen reduzieren und Netzkosten senken.



Martin Ammann,  
Leiter Projekte bei Avia Volt.

**“Strom wird vom Energieträger zum strategischen Produktionsfaktor.”**

Oder, wie es Lörtscher formuliert: «Eine wirtschaftlich optimierte Lösung besteht meist aus einer Kombination von Photovoltaik, Speicherlösungen, intelligentem Lastmanagement und einer professionell strukturierten Strombeschaffung.»



Michael Baumann, Geschäftsführer  
Baumann Transport AG.

Anzeige




**Du hast Diesel im Blut & Trucks im Herzen?**

Dann komm jetzt zu uns ins Team!



larag.com



Digitale Systeme und KI übernehmen zunehmend Planung, Steuerung und Handling entlang der Logistikkette.

# KI unterstützt Planung in der Logistik

*Digitale Systeme prägen die Logistik seit Jahren. Zunehmend kommen auch KI-basierte Anwendungen hinzu, etwa in Planung, Disposition oder Prognosen. Drei Unternehmen zeigen, wo datenbasierte Systeme heute bereits konkret eingesetzt werden.*

Text: Patrick Stämpfli Bilder: zVg

In modernen Logistikunternehmen werden Transporte heute zunehmend datenbasiert geplant, gesteuert und überwacht. Digitale Systeme verbinden Fahrzeuge, Infrastruktur und Planungstools und machen Informationen entlang der gesamten Lieferkette verfügbar.

## **Migros setzt auf digitale Steuerung**

Bei der Migros Ostschweiz ist die Transportlogistik bereits stark digitalisiert. «Gerade im Transportbereich setzen wir auf 100-prozentige Digitalisierung, was die Planung, die Steuerung und administrative Abrechnung der Prozesse angeht», sagt Daniel Balmer, Leiter Transportlogistik Migros Ostschweiz. Im Telematikbereich werden zahlreiche Prozesse digital gesteuert. Dazu gehören unter anderem die Einsatzplanung der Fahrer, die Fahrenplanung für die Filialbelieferung, die LKW-Einsatzplanung sowie das Fahrzeugmanagement. Auch weitere Abläufe laufen digital, etwa die «Steuerung sämtlicher Yard-Bewegungen auf dem BZ-Areal von Fahrzeugen und Eisenbahnwagen», so Balmer. Hinzu kommt eine «lückenlose, 24/7-Temperaturüberwachung inkl. aktivem Alarmsystem» für Ultrafrische- und Frischetransporte. Grundlage dafür seien Echtzeitdaten. Dabei setze man auf Echtzeitdaten mittels Sensoren vor Ort und Mobiltechnologie in den Fahrzeugen, auf dem Hof und in den Intralogistikprozessen.

Auch beim Thema künstliche Intelligenz beobachtet die Migros die Entwicklung genau. «Die Entwicklungen und die Einsatzmöglichkeiten der Digitalisierung bringen mit sich, dass wir auch neue Trends wie KI sehr genau beobachten, studieren, aber auch im alltäglichen Einsatz anwenden wollen», erklärt Daniel Balmer.

### Coop nutzt KI in der Planung

Auch für Coop steht die Digitalisierung im Zentrum der Logistikentwicklung. «Für uns bedeutet Digitalisierung in der Logistik vor allem, Transport- und Informationsflüsse effizienter, transparenter und planbarer zu gestalten», sagt Thomas Liechti, Leiter Logistikregion Ostschweiz-Ticino. Digitale Systeme unterstützen die Prozesse bei Coop von der Auftragserfassung über die Disposition bis zur Auslieferung möglichst durchgängig. Gerade in der Lebensmittellogistik mit Zeitfenstern, Kühlketten und hohen Lieferfrequenzen sei dies entscheidend.

**“Die Einführung digitaler Systeme funktioniert nur, wenn die Mitarbeiter aktiv eingebunden werden.”**

Künstliche Intelligenz kommt bei Coop bereits zum Einsatz, allerdings gezielt. «Wir setzen künstliche Intelligenz zurzeit punktuell und unterstützend ein, vor allem dort, wo grosse Datenmengen verarbeitet werden», erklärt Liechti. Typische Anwendungen seien «die Tourenplanung und Routenoptimierung sowie die Analyse historischer Transportdaten für die Planung». Ein Beispiel nennt Liechti bei schwankenden Liefermengen: «Durch die Analyse historischer Daten und aktueller Aufträge unterstützt ein KI-basiertes Planungssystem dabei, Transportvolumen besser zu bündeln und effizientere Touren vorzuschlagen.»

Dabei bleibt die Rolle der Technologie klar definiert. «Künstliche Intelligenz dient bei uns primär als Entscheidungsunterstützung und ist nicht als vollständig automatisiertes System im Einsatz», so Liechti.

### Emil Egger AG setzt auf datenbasierte Planung

Auch beim Logistikunternehmen Emil Egger AG steht die Nutzung von Daten im Zentrum der Digitalisierung. «Für uns bedeutet Digitalisierung in der Logistik vor allem, Informationen entlang der gesamten Transport- und Logistikkette verfügbar, transparent und nutzbar zu machen», betont Geschäftsleitungsmitglied Markus Egger. Ziel sei «nicht Digitalisierung um ihrer selbst willen, sondern die konsequente Verbesserung von Effizienz, Planbarkeit und Servicequalität». Bereits heute kommen datenbasierte Systeme zum Einsatz. «Wir setzen heute bereits verschiedene datenbasierte und algorithmische Systeme ein, die teilweise KI-basiert sind», sagt Egger. Besonders relevant seien diese in der Tourenplanung und Disposition, wo Optimierungsalgorithmen helfen, Transportkapazitäten effizienter zu nutzen. Gleichzeitig bleibe menschliches Know-how wichtig: «Viele dieser Systeme arbeiten im Hintergrund und unterstützen die Disponenten, ohne deren Erfahrung zu ersetzen», so Egger.

### Datenqualität bleibt entscheidend

Trotz technischer Fortschritte bleibt eine zentrale Voraussetzung die Qualität der Daten. «KI-gestützte Systeme funktionieren nur dann zuverlässig, wenn Daten vollständig, konsistent und strukturiert vorliegen», sagt Markus Egger.



Daniel Balmer,  
Leiter Transportlogistik  
Migros Ostschweiz.



Markus Egger,  
Geschäftsleitungsmitglied,  
Emil Egger AG.



Thomas Liechti,  
Leiter Logistikregion  
Ostschweiz-Ticino, Coop.

Auch die Einbindung der Mitarbeitenden spielt für ihn eine wichtige Rolle. «Die Einführung digitaler Systeme funktioniert nur, wenn die Mitarbeitenden aktiv eingebunden werden», sagt Markus Egger. KI werde deshalb bei Emil Egger AG vor allem als Unterstützung für operative Teams verstanden.

# ASTAG+

Schweizerischer Nutzfahrzeugverband  
Association suisse des transports routiers  
Associazione Svizzera dei trasportatori professionali



## ASTAG-OFL ZU Gast im «Ländle»

*Über 230 Personen folgten der Einladung zur 47. Generalversammlung der ASTAG Sektion Ostschweiz/Fürstentum Liechtenstein nach Schaan. Alle statutarischen Geschäfte wurden genehmigt. Das Rahmenprogramm bot spannende Einblicke in die Rheinsicherheit sowie Raum für angeregte Gespräche und geselliges Zusammensein.*

*Bilder: Rebekka Grossglauser*



Bericht zur Versammlung  
und weitere Bilder:





Mit der neuen Tachopflicht steigt vor allem der administrative Aufwand im regionalen Verkehr.



# Tachopflicht ohne Sicherheits- gewinn

**Ab 1. Juli 2026 gilt im grenzüberschreitenden Verkehr für Lieferwagen über 2,5 Tonnen eine Tachographenpflicht. Christian Sieber, CEO der Sieber Logistics AG in Berneck, sieht im regionalen Verkehr zwischen der Ostschweiz und Liechtenstein keinen sicherheitsrelevanten Nutzen. Auswirkungen erwartet er vor allem in der Administration sowie bei Arbeits- und Ruhezeiten.**

Text: Patrick Stämpfli Bilder: zVg

## **Welche Rolle spielt der Verkehr zwischen der Ostschweiz und dem Fürstentum Liechtenstein in Ihrem Tagesgeschäft?**

Liechtenstein ist für Sieber Logistics AG ein wichtiges Liefergebiet. Wir liefern täglich Fitness- und medizinische Geräte sowie Möbel an Private, aber auch an Praxen, Bürogebäude oder Fitnesscenter.

## **Wie viele Fahrzeuge Ihrer Flotte wären von der neuen Tachopflicht im grenzüberschreitenden Verkehr betroffen?**

Wir betreiben in unserer Flotte überwiegend E-Lieferwagen. Aufgrund des Batteriegewichts sind diese meist mit einem Gesamtgewicht von 4,2 Tonnen unterwegs. Der Tachograph ist deshalb bereits heute Pflicht. Für grenzüberschreitende Transporte rüsten wir zusätzlich einige konventionelle Lieferwagen mit einem Tachographen aus.

## **Welche Vorbereitungen treffen Sie derzeit im Hinblick auf die Einführung der Tachopflicht per 1. Juli 2026?**

Keine wesentlichen. Wir sind bereit.

## **Mit welchen Investitionen oder administrativen Mehraufwänden rechnen Sie konkret?**

Der administrative Aufwand für die Auswertung der Arbeits- und Ruhezeitverordnung ist das eine. Dieser ist identisch wie bei schweren LKWs. Bedeutender ist jedoch der Einfluss

auf die Arbeits- und Ruhezeiten. Unsere Arbeitnehmenden, die nicht nur liefern, sondern zusätzlich auch eine Montage- und Installationsleistung erbringen, unterliegen ab dem 1. Juli 2026 ebenfalls den ARV-Regeln. Dadurch steigt einerseits die Planungskomplexität und andererseits wird es schwieriger die Produktivität hoch zu halten.

**Wie beurteilen Sie die neue Regelung vor dem Hintergrund der offenen Grenze und der engen wirtschaftlichen Verflechtung zwischen der Ostschweiz und Liechtenstein?**

Die wirtschaftlichen Bedürfnisse bestehen unabhängig davon, ob ein Tachograph vorhanden ist oder nicht. Als Branche müssen wir mit der Regelung umgehen und Lösungen finden. Mit einer guten Fahrzeug-Einsatzplanung lassen sich die Kosten im Rahmen halten. Für die EU als Urheberin der Regelung steht vor allem die Kontrolle von Lieferwagen im gesamten europäischen Raum im Fokus.

*“Im regionalen Verkehr sehe ich keinen signifikanten Sicherheitsvorteil durch Tachographen in Lieferwagen.”*

**Ist aus Ihrer Sicht der sicherheitspolitische Nutzen dieser Ausweitung der Tachopflicht nachvollziehbar – oder steht der Aufwand in keinem Verhältnis?**

Im Binnenverkehr sowie im lokalen grenzüberschreitenden Verkehr sehe ich keinen signifikanten Sicherheitsvorteil durch Tachographen in Lieferwagen. Diese Fahrzeuge sind primär zwischen 7 und 18 Uhr in der Region unterwegs. Potenzielle Lenkzeit-Exzesse sind im regionalen Grenzverkehr kein Thema.

**Erwarten Sie Auswirkungen auf Preise, Disposition oder die Wettbewerbsfähigkeit im regionalen Transportmarkt?**

Es wird an jedem Unternehmen selbst liegen, sich mit der Situation zu arrangieren. Inwiefern sich der Markt verändert, bleibt abzuwarten. Ich gehe nicht von wesentlichen Veränderungen aus.

**Was erwarten Sie von Politik und Verbänden in dieser Frage?**

Ziel dieser aus Europa stammenden Regelung ist es, Ordnung in den Markt für leichte Transporter zu bringen. Die Präsenz osteuro-



Christian Sieber,  
CEO Sieber Logistics AG.

päischer Lieferwagen ist in den letzten Jahren massiv gestiegen. Diese können heute noch ohne Lenkzeit-Limitierungen, Tag und Nacht und an sieben Tagen in der Woche Gütertransporte durchführen. Dem möchte die EU einen Riegel schieben. Der Schweiz wird in dieser Frage wohl die Motivation und auch die Handhabe fehlen, diese Regelung zu kippen.

Anzeige

# BEDA STEINER AG

## Transporte

Linthstrasse 49    Tel. 055 465 61 11    kontakt@beda-steiner.ch  
8856 Tuggen    Fax 055 465 61 19    www.beda-steiner.ch

# ARV-Pflicht ab 2,5 Tonnen im Ausland

**Ab dem 1. Juli 2026 unterliegen Lenkende von Lieferwagen ab 2,5 t Gesamtgewicht der ARV 1, sofern sie grenzüberschreitend tätig sind. Diese Vorschrift ist Teil des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU.**

Text: Marion Enderli Bild: zVg



Bisher waren Lieferwagen bis 3,5 t Gesamtgewicht, resp. Fahrzeugkombinationen, sofern das Gesamtgewicht des Zugfahrzeugs 3,5 t nicht übersteigt (bei Sattelzügen 5 t) von der ARV 1 ausgenommen. Neu wird diese Grenze auf 2,5 t gesenkt, jedoch nur im internationalen Verkehr. Im Binnenverkehr bleibt es bei der bisherigen Regelung. Ebenfalls unverändert bleibt die sog. «Handwerkerregelung», d.h. Fahrten von Handwerkern gelten nicht als gewerbliche Transporte und fallen nicht unter die ARV 1.

**“Fahrten von Handwerkern gelten nicht als gewerbliche Transporte und fallen nicht unter die ARV 1.”**

Wer als Unternehmen Lieferwagen im grenzüberschreitenden Verkehr einsetzt, muss diese Fahrzeuge ab dem 1. Juli 2026 mit einem Fahrtschreiber ausrüsten. Zu beachten ist, dass Fahrten ins Fürstentum Liechtenstein ebenfalls als internationaler Verkehr gelten und die Fahrtschreiberpflicht auslösen.

## Hoher Aufwand beim Nachweis der Arbeits- und Fahrzeiten

Grössere Herausforderungen dürfte die ARV-Unterstellung in administrativer und ausbildungstechnischer Hinsicht mit sich bringen. Insbesondere wer nur in Ausnahmefällen ins Ausland fährt, muss beachten, dass er die Arbeits- und Fahrzeit der vorangehenden 56 Tage vorweisen können muss, entweder durch die Daten auf der Fahrterkarte beim digitalen Fahrtschreiber, durch die Einlageblätter beim analogen Fahrtschreiber oder durch das Arbeitsbuch. Es ist davon auszugehen, dass viele Lenkende von Lieferwagen keine Kenntnisse der ARV-Vorschriften haben, da nur die Führerkategorie B erforderlich ist. Im Gegensatz zur Führerkategorie C sind dort die ARV-Vorschriften nicht Gegenstand der theoretischen Prüfung. Auch sind Lenkende von Lieferwagen (bis 3,5 t) nicht der CZV-Pflicht unterstellt und sie besuchen folglich keine regelmässigen Weiterbildungen. Lediglich Lenkende, die die Ausbildung zum Strassen-transportpraktiker EBA (und zum Strassentransportfachmann EFZ) absolviert haben, kennen die ARV-Vorschriften.

**“Ein Unternehmen ist gut beraten, wenn es Lieferwagen-Chauffeure im grenzüberschreitenden Verkehr im Umgang mit den ARV-Vorschriften schult.”**

## Verantwortung und Haftung im Unternehmen

Grundsätzlich sind die Lenkenden von Lieferwagen für die Einhaltung der ARV-Vorschriften verantwortlich. Verletzungen können strafrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen. Jedoch sieht die ARV vor, dass sich auch der Arbeitgeber strafbar machen kann, wenn er Verstösse gegen die ARV veranlasst oder nicht nach seinen Möglichkeiten verhindert. Ein Unternehmen ist daher gut beraten, wenn es Lieferwagen-Chauffeure im grenzüberschreitenden Verkehr im Umgang mit den ARV-Vorschriften schult.

Insgesamt ergeben sich dadurch insbesondere für Unternehmen, die Lieferwagen nur sporadisch im Ausland einsetzen, grosse Herausforderungen. In diesem Fall sind allenfalls nicht alle Lieferwagen mit einem Fahrtschreiber ausgerüstet, nicht alle Chauffeure ARV-geschult und nicht von allen Chauffeuren die Arbeitszeitdaten ARV-konform aufgezeichnet. Dies erschwert die Disposition und führt zu einer eingeschränkten Flexibilität. Bei Unternehmen, die regelmässig mit dem Lieferwagen im Ausland unterwegs sind, bedeutet die neue Regelung eine Unterstellung der gesamten Tätigkeit unter die ARV-Vorschriften.

# Kurzmeldungen

## Österreich: Parkscheiben-Regeln oft missverstanden

In Österreich gelten in Kurzparkzonen klare Vorgaben zur Parkscheibe, die immer wieder zu Problemen führen – insbesondere bei ausländischen Chauffeuren. Die Parkzeit muss auf die nächste Viertelstunde eingestellt werden. Parkscheiben mit 30-Minuten-Raster, wie sie in der Schweiz üblich sind, entsprechen damit nicht den Vorschriften. Auch elektronische Parkscheiben sind nicht erlaubt. Verstösse werden wie Parkieren ohne Parkscheibe geahndet und können zu Bussen führen. Für Transportunternehmen gilt daher: Wer in Österreich in Kurzparkzonen parkiert, sollte eine klassische Parkscheibe mit Viertelstunden-Skala verwenden.

## Dieselpreise im Fokus

Die Dieselpreise bleiben ein zentraler Kostenfaktor im Strassen-transport. Die ASTAG stützt sich dabei auf wöchentlich aktualisierte Referenzdaten der International Road Transport Union IRU. Der aktuell ausgewiesene Durchschnittspreis liegt bei CHF 2.15 pro Liter für den Zeitraum vom 1. bis 8. April 2026. Die Werte basieren auf über 3000 Tankstellen, regionale Abweichungen sind möglich. Vor dem Hintergrund der Spannungen im Nahen Osten beobachtet die IRU die Entwicklung besonders eng. Weitere Informationen:



## Thür Transporte AG übernimmt Gschwend Krantransporte

Die Thür Transporte AG aus Altstätten hat per 1. Januar 2026 die Gschwend Krantransporte AG in Oberriet übernommen und führt sie als Tochterfirma weiter. Mit dem Zukauf erweitert Thür Transporte AG ihr Angebot neu um Krantransporte. Für die Kundenschaft ändert sich wenig. Firmenname, Standort und Kontakt-

daten bleiben bestehen, ebenso der Sitz an der Eichaustrasse in Oberriet. Firmengründer Armin Gschwend bleibt dem Unternehmen erhalten. Die operative Führung übernimmt Simon Thür, der künftig auch als Geschäftsführer der Gschwend Krantransporte AG tätig ist.



## Generationenwechsel bei Camion Transport abgeschlossen

Bei der Camion Transport AG ist der Generationenwechsel in der Unternehmensleitung per 1. Januar 2026 vollzogen worden. Nach über 30 Jahren operativer Führung hat Josef Jäger die Verantwortung an seine Tochter Michèle Jäger und seinen Neffen Samuel Eder übergeben. Beide führen das Wiler Familienunternehmen neu gemeinsam als Co-CEOs. Der Führungswechsel wurde frühzeitig geplant und sorgfältig vorbereitet. Mit der neuen Doppelspitze setzt das Unternehmen auf Kontinuität und die Weiterführung der bestehenden Werte. Josef Jäger bleibt dem Unternehmen erhalten und wirkt weiterhin im Verwaltungsrat mit. Auch die neue Geschäftsleitung ist dort vertreten, wodurch die enge Verzahnung von operativer Führung und strategischer Ausrichtung bestehen bleibt.



## ASTAG Charge vernetzt Ladeinfrastruktur

Mit der App «ASTAG Charge» will das ASTAG Dienstleistungszentrum die Ladeinfrastruktur für Elektro-LKW innerhalb des Verbands besser nutzbar machen. Mitglieder können eigene Ladepunkte anderen Betrieben gegen Bezahlung anbieten und erhalten im Gegenzug Zugang zu zusätzlichen Lademöglichkeiten. Die Lösung setzt auf ein praxisnahes Netzwerk, das bestehende Infrastruktur besser auslastet und die Verfügbarkeit erhöht. Besonders für kleinere Unternehmen soll der Einstieg in die Elektromobilität dadurch einfacher und planbarer werden. Eine Pilotphase startet Ende April 2026, der Rollout für alle ASTAG Mitglieder ist für November vorgesehen.



# Kurzmeldungen

## Stauzeiten steigen weiter an

Stau- und Standzeiten auf den Nationalstrassen führen zunehmend zu Produktivitätsverlusten im Strassentransport. Transportunternehmen benötigen mehr Zeit für dasselbe Transportvolumen oder können in der verfügbaren Einsatzzeit weniger Aufträge abwickeln – mit direkten Auswirkungen auf die Kosten. Die aktuellen Zahlen für 2026 zeigen bereits zum Jahresbeginn eine deutliche Zunahme: Im Januar wurden 3946 Stautunden registriert, im Februar 4254 und im März bereits 5114 Stunden. Damit setzt sich der steigende Trend fort. Die ASTAG erfasst die Entwicklung des Stauaufkommens laufend in Zusammenarbeit mit Viasuisse und aktualisiert die Daten monatlich. Detaillierte Auswertungen sind kostenpflichtig direkt bei Viasuisse erhältlich.

## Hugelshofer verliert prägende Unternehmerfigur

Die Hugelshofer Logistik AG trauert um ihren langjährigen Patron Alfred «Fredi» Hugelshofer, der am Karfreitag im Alter von 87 Jahren verstorben ist. Die ASTAG OFL verliert mit ihm ein Ehrenmitglied und einen weitblickenden Unternehmer, der sich mit grosser Überzeugung für das Transport- und Nutzfahrzeuggewerbe einsetzte. Als Präsident der damaligen TAG war Hugelshofer massgeblich an der Fusion der Transportgewerbeverbände TAG und ASPA beteiligt. Nach dem Zusammenschluss 1979 übernahm er das Amt des Vizepräsidenten der ASTAG Sektion Ostschweiz. Von 1981 bis 1993 prägte er während zwölf Jahren als Präsident die Entwicklung des Verbands. Gleichzeitig engagierte er sich im Zentralvorstand der ASTAG. Von 2002 bis 2015 brachte er seine Erfahrung in die PR-Kommission der Sektion ein.





## MACHEN SIE PAUSE MIT UNS

Chauffeur/-innen Treff

**PROGRAMM**  
Die Kantonspolizei St.Gallen lädt mit der ASTAG und Les Routiers Suisse zur offerierten Pause an der Raststätte Thurau Nord an der Autobahn A1 ein.

**THEMEN**  
Chauffeurverordnung  
Gefahrgutrecht-Transporte  
Ladungssicherung  
Fahrzeugtechnik

**TREFFPUNKT**  
Raststätte Thurau Nord,  
Autobahn A1  
Tharau 926, 9523 Züberwangen

**Mittwoch,  
26. August 2026**  
08:30 – 13:00 Uhr



# Paul Linder AG investiert in moderne Infrastruktur

**Die Paul Linder AG ist seit Generationen im Transport- und Entsorgungsgewerbe verankert und fest in Walenstadt verwurzelt. Heute wird das Familienunternehmen in vierter Generation von den Brüdern Christoph und Philipp Linder geführt. Anfang dieses Jahres konnte die Firma ihre neue Sortierhalle in Betrieb nehmen – ein wichtiger Schritt in der Weiterentwicklung des Betriebs und ein Zeichen für den kontinuierlichen Ausbau ihrer Infrastruktur.**

Text: Patrick Stämpfli Bild: zVg



**Die Paul Linder AG blickt auf eine Geschichte zurück, die bis ins Jahr 1856 reicht. Wie erleben Sie heute die Entwicklung des Unternehmens?**

Christoph Linder: Der Übergang ist besonders zeit- und kostenintensiv – vor allem im Bereich der Digitalisierung. Anders als bei der Fahrzeugbeschaffung, bei der man sich auf eine vertraute Marke oder Garage stützen kann, fehlt bei digitalen Lösungen oft die nötige Investitionssicherheit. Gleichzeitig gehört die digitale Weiterentwicklung heute zum Alltag eines modernen Transport- und Dienstleistungsunternehmens.

**Ihr Unternehmen deckt ein breites Spektrum ab – von Gütertransporten über Muldenservice bis zu Entsorgungsleistungen. Welche Bedeutung hat diese Vielfalt für den Betrieb?**

Im Transportgewerbe ist das keine Seltenheit. Für unser Unternehmen ist es entscheidend, breit genug aufgestellt zu sein, um unterschiedliche Entwicklungen in den einzelnen Bereichen auszugleichen. Entwickeln sich einzelne Geschäftsfelder weniger positiv, können andere diese Veränderungen zumindest teilweise kompensieren. Diese vielseitige Struktur gibt uns eine gewisse Stabilität.

**Der Wettbewerb im Transport- und Entsorgungsmarkt ist intensiv. Wie positioniert sich die Paul Linder AG in diesem Umfeld?**

Sich klar abzuheben, ist in unserer Branche schwierig – oder zumindest nicht der richtige Ansatz. Unser Fokus liegt darauf, nahe beim Kunden zu sein, persönliche Lösungen zu entwickeln und im ständigen Austausch zu bleiben. Herausfordernd ist, dass Unternehmen heute oft primär über den Preis beurteilt werden und man immer seltener die Gelegenheit erhält, die eigene Qualität unter Beweis zu stellen. Gleichzeitig ist uns bewusst, dass diese Entwicklung – wie in vielen anderen Branchen – auch teilweise hausgemacht ist.

**“Für uns steht im Zentrum, dass wir auf Augenhöhe zusammenarbeiten und alle am gleichen Strick ziehen.”**

**Entsorgung und Recycling gewinnen zunehmend an Bedeutung. Welche Entwicklungen stehen bei Ihnen aktuell im Vordergrund?**

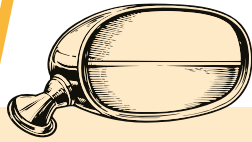
Nach einer langen Planungsphase haben wir im Januar 2025 mit dem Bau unserer neuen Sortierhalle begonnen und konnten sie im Januar 2026 erfolgreich in Betrieb nehmen. Bereits in der Projektierung arbeiteten wir eng mit dem Amt für Umweltschutz zusammen, um ökologische Anforderungen optimal zu berücksichtigen. Auf dem Hallendach wird künftig eine leistungsstarke Photovoltaikanlage installiert, mit der wir einen grossen Teil unseres Energiebedarfs selbst decken wollen – unter anderem für die Ballenpresse, verschiedene Maschinen und auch für unsere Fahrzeuge.

**Sie führen das Unternehmen gemeinsam mit Familienmitgliedern. Was ist Ihnen in der Zusammenarbeit besonders wichtig?**

Für uns steht im Zentrum, dass wir auf Augenhöhe zusammenarbeiten und alle am gleichen Strick ziehen. Ob im Kontakt mit Kundinnen und Kunden oder im täglichen Miteinander im Team: Kollegialität und Ehrlichkeit sind für uns zentrale Werte. Dieses gemeinsame Verständnis prägt unseren Arbeitsalltag und stärkt den Zusammenhalt im Unternehmen.

Paul Linder AG  
Industriestrasse 2  
8880 Walenstadt  
www.paullinder.ch

# Der Goldene Rückspiegel



## André Kirchhofer

Nach 19 Jahren ist André Kirchhofer Ende 2025 aus der ASTAG ausgeschieden: Am 1. Januar 2026 wurde er Zofinger Stadtpräsident. Im Verband war er zuletzt Vizedirektor und verantwortete die Bereiche Politik, Fachthemen und Kommunikation. Hier betreute Kirchhofer zentrale Dossiers, koordinierte Vernehmlassungen und Stellungnahmen und vertrat die Anliegen des Strassentransports gegenüber Politik, Behörden und Öffentlichkeit. Zudem war er Mitglied der ASTAG-Geschäftsleitung und massgeblich in strategische Prozesse eingebunden.

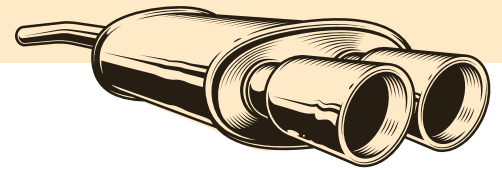


Während fast zwei Jahrzehnten wirkte André Kirchhofer an verkehrspolitischen Themen mit und trug zur fachlichen Profilierung des Verbands bei. Seine Arbeit beeinflusste die inhaltliche Ausrichtung ebenso wie die Positionierung der ASTAG im politischen Umfeld. Für diesen Einsatz dankt ihm die ASTAG-Sektion Ostschweiz/FL herzlich und belohnt ihn mit dem goldenen Rückspiegel.

# Der rostige Auspuff

## Grimseltunnel

800 Millionen Franken für einen Bahntunnel durch dünn besiedeltes Gebiet, ohne relevante Verkehrsströme, ohne nennenswerte Reisezeitgewinne, ohne Entlastung der Hauptachsen. Der geplante Grimseltunnel mag technisch faszinieren. Verkehrspolitisch überzeugt er nicht. Aus Sicht der Transportbranche stellt sich eine einfache Frage: Wo ist der Nutzen für das Gesamtsystem? Während auf zentralen Korridoren Engpässe bestehen, der alpenquerende Güterverkehr unter Druck steht und Investitionen in leistungsfähige Logistikachsen dringend wären, fliesst Geld in ein Prestigeprojekt mit fraglichem Mehrwert. Strassentransporteure zahlen LSVA, investieren in saubere Fahrzeuge und kämpfen mit steigenden Kosten. Gleichzeitig wird ein Projekt vorangetrieben, das weder die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts stärkt noch konkrete Entlastung schafft. Verkehrspolitik darf kein Wunschkonzert sein, sondern muss sich an Wirkung und Prioritäten orientieren. Für eine Planung, die Symbolpolitik über Systemlogik stellt, gibt's von uns den rostigen Auspuff.



## Agenda

### 03. Juli 2026, abends

QV-Abschlussfeier STF/STP, Flawil

### 26. August 2026

Chauffeuren-Treff, Raststätte Thurau (KP St.Gallen, ASTAG OFL, LRS)

### 27. bis 30. August 2026

OBA Ostschweizer Berufsmesse, St.Gallen

### 3. September 2026, 17.00 Uhr

Sektionshöck, Model AG, Weinfelden

### 17. bis 19. September 2026

Berufsmesse Thurgau, Weinfelden

## Neumitglieder der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

### Eintritte vom 1. Oktober 2025 bis 31. März 2026:

Adler Umzüge und Transporte GmbH, Glärnischstrasse 42, 9500 Wil  
Chläggitrans GmbH, Rietweg 5, 8259 Etwilwil

Gschwend Krantransporte AG, Eichastrasse 8a, 9463 Oberriet

Hasler Logistik AG, Dunantstrasse 17, 8570 Weinfelden

M. Widmer Transporte, Frauenfelderstrasse 12, 8500 Gerlikon

Matias Transporte, Weinfelderstrasse 126, 8580 Amriswil

MMD Transporte GmbH, Bahnhofstrasse 5, 8592 Uttwil

New Process AG, Talackerstrasse 13, 8552 Felben-Wellhausen

## CZV-Kurse im Sektionsgebiet

### 08.05.2026

Auffrischkurs SDR/ADR, Buchs SG

### 15.06.2026

Mehrzweckkurs Basiskurs und Aufbaukurs Kl. 1 und Aufbaukurs Tank SDR/ADR, Buchs SG

### 15.06.2026

Mehrzweckkurs Basiskurs und Aufbaukurs Kl. 1 SDR/ADR, Buchs SG

### 12.09.2026

ARV 1/Digitaler Fahrtschreiber & Arbeitssicherheit, Wil SG

### 14.10.2026

Mehrzweckkurs Basiskurs und Aufbaukurs Kl. 1 SDR/ADR, Buchs SG

### ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

Oberer Graben 12

9001 St.Gallen

T 071 228 10 40

# V O L V O

POWER. PERFORMANCE. PRECISION



IHR VOLVO TRUCKS PARTNER

**NUFA AG**

[www.nufa.li](http://www.nufa.li)

[info@nufa.li](mailto:info@nufa.li)

+423 239 19 90

Gewerbeweg 15, 9490 Vaduz

**NUFA**

*CARS & TRUCKS*

# HVO

 die klimafreundliche  
**Diesel Alternative**

## Die Vorteile von HVO



### Reduzierte Treibhausgasemissionen

HVO hat bis zu 90% geringere CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu fossilem Diesel.



### Ressourcenschonung

HVO wird aus erneuerbaren Quellen wie z. B. Altspeiseölen hergestellt, was eine nachhaltige Alternative zu fossilen Treibstoffen darstellt.



### Geringere Verunreinigungen

HVO enthält weniger Schadstoffe als fossiler Diesel, was dank weniger Russbildung zu einer längeren Lebensdauer von Motor und Filter führt.



### Besseres Kaltstartverhalten

HVO hat eine höhere Cetanzahl und ist dadurch (auch beim Kaltstart) zündwilliger als herkömmlicher Diesel.

## Fragen und Antworten

### Mit welchen Fahrzeugen kann man HVO tanken?

Wenn in Ihrem Tankdeckel XTL steht, so können Sie HVO tanken. Andernfalls muss mit dem Hersteller Rücksprache genommen werden.

**XTL**

**EN 15940  
Paraffinischer  
Diesel**

### Kann man HVO mit Diesel mischen?

Sollte noch Diesel im Tank sein, ist ein Tankvorgang mit HVO jederzeit möglich.

### Was kostet HVO im Vergleich zu Diesel?

Es gibt keine Preiskorrelation zwischen Diesel und HVO. Aufgrund des aufwendigen Herstellungsprozesses mit zertifizierten Rohstofflieferanten und der noch geringen Verfügbarkeit liegt der derzeitige Preis von HVO im gleichen Preisrahmen wie der Benzintreibstoff 95 / 98.

### Unser Tankstellennetzwerk

AGROLA baut laufend weitere Standorte aus. Sie finden die Standorte unter [agrolasg.ch/tankstellen](http://agrolasg.ch/tankstellen)



 **AGROLA**

### Wir liefern auch an Ihre Betriebstankstelle.

Dank unserer professionellen Blendinganlage in unserem Tanklager in St. Gallen werden die Produktmischungen vollautomatisch und sauber geblendet. Ausserdem verwendet die LAVEBA Energie ausschliesslich Premium Bio-Diesel (Volldestillat)!

[www.agrolasg.ch/hvo](http://www.agrolasg.ch/hvo)



LAVEBA Genossenschaft | GE Energie  
Vadianstr. 29 | Postfach | 9001 St. Gallen

Telefon +41 58 400 66 11 | [info@agrolasg.ch](mailto:info@agrolasg.ch)