



04

KI nimmt Taxi-Bestellungen an

Sprachagenten sollen auch komplexere Bestellungen automatisiert bearbeiten.

06

Fachkräfte fallen nicht vom Himmel

Transportfirmen setzen auf Ausbildung, Nachwuchswerbung und Quereinsteiger.

15

Zollunion ist nicht Binnenverkehr

Bei Fahrtschreiber, Lizenz und Fahrverboten gelten in Liechtenstein besondere Regeln.

LEADER



altherr
trucks & vans

**EINE
KLASSE
FÜR SICH.**



Fünf Standorte. Ein starker Partner.

Altherr Nutzfahrzeuge-AG
CH-9650 Nesslau

Daimler Truck / Daimler Buses / Mercedes-Benz / Aebi Schmidt

Altherr Nutzfahrzeuge-AG
FL-9494 Schaan

Daimler Truck / Daimler Buses / Mercedes-Benz / Aebi Schmidt

Altherr Nutzfahrzeuge-AG
CH-8865 Bilten

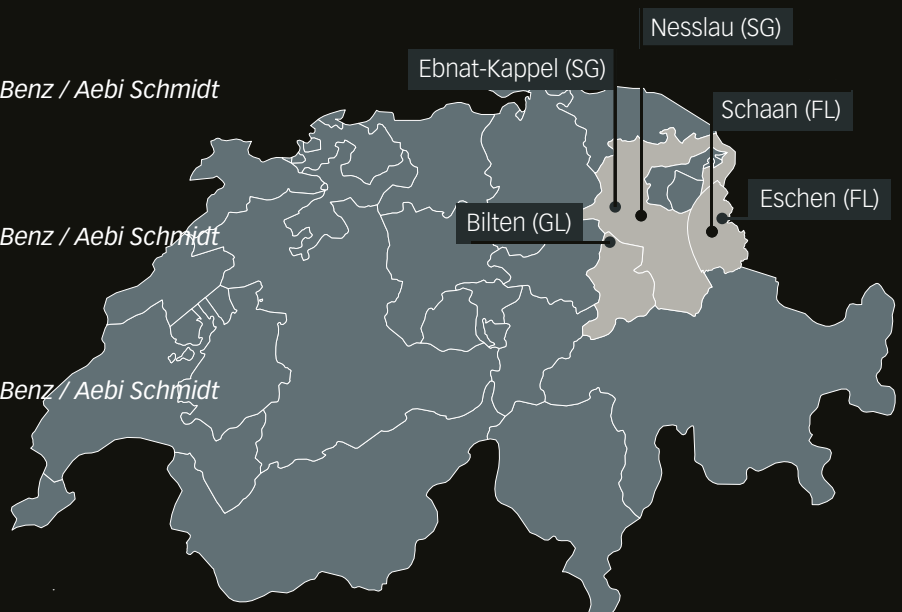
Daimler Truck / Daimler Buses / Mercedes-Benz / Aebi Schmidt

Horben Garage AG
CH-9642 Ebnat-Kappel

BMW & MINI Partner

Altherr AG
FL-9492 Eschen

Jaguar & Land Rover Partner



ALTHERR
Familientradition seit 1969.

altherr
trucks & vans

Liebe Leserinnen und Leser

Die ASTAG setzt sich für den Strassentransport ein: mit Nachwuchsförderung, Rechts-hilfe, Informationen zu aktuellen Themen und Spezialgebieten sowie Mitgliedervorteilen wie dem In-Charge-Förderprogramm oder der ASTAG-Charge-App. Vor allem die politische Interessenvertretung und das Lobbying auf kantonaler und nationaler Ebene schaffen wichtige Rahmenbedingungen, damit die Mitglieder erfolgreich im Markt bestehen können. Unser Verband wird sowohl in unserem Sektionsgebiet als auch in Bern als wichtiger und kompetenter Ansprechpartner wahrgenommen.

Für diese Arbeiten ist die ASTAG auf gesunde Finanzen angewiesen. Aufgrund des Wegfalls des CZV-Prüfungsmandats muss sie sich neu strukturieren. Neben verschiedenen verbandsinternen Massnahmen wurden auch die von den Mitgliedern deklarierten Fahrzeugbestände überprüft. Dabei wurde in einigen Fällen festgestellt, dass die gemeldeten Angaben nicht mehr mit den tatsächlich betriebenen Fahrzeugen übereinstimmen. Dies kann verschiedene Gründe haben: Oft geht das Nachdeklarieren beim Verband im Alltagsgeschäft unter oder man verlässt sich auf die Zahlen des Vorjahres.

Auf das nächste Jahr wird die Mitgliedsbeitragsberechnung umgestellt. Neu wird die Beitragshöhe anhand der Anzahl Lizenzkopien eines Unternehmens bestimmt. Davon werden 10 Prozent abgezogen, womit ein grosser Teil der unterschiedlichen Organisationsstrukturen der Mitglieder abgedeckt wird. Weicht die Zahl der Lizenzen trotzdem vom effektiven Fahrzeugbestand ab, kann dies weiterhin unkompliziert nachgewiesen und der Beitrag entsprechend festgelegt werden. Für Fahrzeuge ohne Lizenzpflicht gilt weiterhin die Selbstdeklaration.

Die ASTAG ist überzeugt, dass mit dieser Massnahme die Finanzen und damit der Verband in eine gesunde Zukunft geführt werden können.

Mit besten Grüssen

René Steiner, ASTAG Sektion Ostschweiz/FL



LSVA III: Welche Lösung überzeugt in der Praxis?

Seit Anfang 2026 ist die Umstellung auf LSVA III vollzogen. Damit ist auch der Emotach Geschichte. Die Transportunternehmen haben sich für neue Erfassungslösungen entschieden und inzwischen erste Erfahrungen im täglichen Einsatz gesammelt. Zeit für eine Zwischenbilanz.

Die Auswahl ist gross: Für den Einsatz in der Schweiz steht mit NATRAS die kostenlose Grundversorgung zur Verfügung. Daneben gibt es weitere NETS-Lösungen sowie EETS-Anbieter, deren Geräte neben der LSVA auch Mautgebühren in verschiedenen europäischen Ländern erfassen können. Je nach Einsatzgebiet, Fahrzeugflotte und Anforderungen eines Unternehmens können deshalb ganz unterschiedliche Gründe für die Wahl eines Systems ausschlaggebend sein.

Doch wie sieht es nach den ersten Monaten in der Praxis aus? Welche Geräte und Anbieter nutzen die Ostschweizer Transportunternehmen und jene im Fürstentum Liechtenstein tatsächlich? Weshalb haben sie sich für diese Lösung entschieden? Und würden sie heute wieder gleich wählen?

Genau das möchte die ASTAG Ostschweiz/FL mit einer Umfrage unter ihren Mitgliedern herausfinden. Gefragt sind nicht nur die eingesetzten Geräte und die Gründe für deren Wahl, sondern vor allem die Erfahrungen im Arbeitsalltag: Wie

zuverlässig funktioniert die Erfassung? Wie zufrieden sind die Unternehmen mit Bedienung und Installation? Wie gut funktionieren Support und administrative Abwicklung? Und wo bestehen Probleme oder Verbesserungsbedarf?

Je mehr Unternehmen teilnehmen, desto aussagekräftiger wird das Bild über die verschiedenen Lösungen und die Erfahrungen der Branche mit LSVA III. Die Ergebnisse helfen der ASTAG zudem, Schwierigkeiten frühzeitig zu erkennen und Anliegen gegenüber Anbietern und zuständigen Stellen fundiert einzubringen.

Welche Erfahrungen haben Sie mit Ihrem LSVA-Gerät gemacht? Nehmen Sie an unserer kurzen Umfrage teil und sagen Sie uns, welche Lösung Sie nutzen, weshalb Sie sich dafür entschieden haben und wie zufrieden Sie damit sind.

Zur Umfrage:



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: 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

Vom Telefon- automaten zum KI-callbot

Telefonautomaten übernehmen in Taxizentralen längst einfache Bestellungen. KI-basierte Sprachagenten sollen nun auch komplexere Anrufe bewältigen. Die Taxi-Zentrale Basel und yourmile zeigen, wie unterschiedlich die Ansätze sind und wo die Grenzen liegen.

Text: Patrick Stämpfli Bild: zVg

Wer bei der Taxi-Zentrale AG Basel anruft, spricht nicht zwingend mit einem Mitarbeiter. Rund 25 Prozent der Anrufe nimmt das Unternehmen automatisiert entgegen. Künstliche Intelligenz kommt dabei nicht zum Einsatz. Die Telefonautomatik erkennt wiederkehrende Kombinationen aus Telefonnummer und Bestelladresse. Ruft ein Kunde wieder von derselben Nummer an, kann er per Tastendruck ein Taxi an die gespeicherte Adresse bestellen. «Die Kombination aus gleicher anrufender Telefonnummer und gleicher Bestelladresse wird immer erkannt», erklärt Christoph Betschart, Delegierter des Verwaltungsrates der Taxi-Zentrale AG Basel.

“Der Telefonautomat hat immer Kapazität, auch an Silvester und wenn es schneit.”

Der Vorteil zeigt sich vor allem bei grossem Andrang. «Der Telefonautomat hat immer Kapazität, auch an Silvester und wenn es schneit», sagt Betschart. Bis zu 30 Aufträge könne das System gleichzeitig aufnehmen. Genutzt werde es von Firmen, Spitälern, Hotels und Privatkunden. Wer keine automatische Bestellannahme möchte, kann sie deaktivieren lassen.



Die Automatik kann allerdings nur einen Standardfall abwickeln: ein Taxi, sofort, an die bekannte Adresse. Bei einer späteren Abholzeit, einem Grosstaxi oder anderen Zusatzwünschen übernimmt ein Mitarbeiter. «Der Callcenteragent hat heute einen höheren Anteil an komplexeren Aufträgen zu bearbeiten als früher», sagt Betschart.

KI führt das Gespräch

Einen Schritt weiter geht die yourmile AG für Taxi 7x7. Der mit einem externen Softwarepartner entwickelte KI-Sprachagent trägt intern den Namen «Severina». Er nimmt Anrufe entgegen und begleitet die Bestellung bis zur Erfassung im System. Abgefragt werden Abhol- und Zieladresse, Zeitpunkt und Zusatzinformationen. «Künstliche Intelligenz wird eingesetzt, um Sprache zu verstehen, relevante Informationen zu strukturieren und den Dialog möglichst natürlich sowie effizient zu führen», erklärt Hans-Peter Geil, Leiter Outbound bei der yourmile AG, der an der Entwicklung und Implementierung beteiligt war.

Eine zentrale Herausforderung ist die Sprache. Das System ist darauf ausgelegt, Schweizer Landessprachen, Schweizerdeutsch sowie unterschiedliche Dialekte und Akzente zu verstehen. Auch Englisch und zahlreiche weitere Sprachen können verarbeitet werden. Besonders wichtig sei die korrekte Erkennung von Strassen- und Ortsnamen. «Deshalb wird das System in diesem Bereich laufend



trainiert und optimiert», sagt Geil. Noch kann «Severina» nicht jeden Anruf erledigen. Rollstuhlfahrten, spezielle Tarife und Rechnungsfahrten werden an Mitarbeiter weitergeleitet. Dasselbe gilt bei Verständnisproblemen wegen undeutlicher Aussprache, Hintergrundgeräuschen, Hörproblemen oder sehr schnellem Sprechen. «Unser Ziel ist es, den Sprachagenten so weiterzuentwickeln, dass künftig auch anspruchsvollere Bestellsituationen sicherer automatisiert bearbeitet werden können.» Der Sprachagent befindet sich noch in der Optimierungsphase und soll im September 2026 erneut live geschaltet werden. Deshalb gibt es noch keine belastbare Automatisierungsquote. Perspektivisch hält yourmile bis zu 80 Prozent der telefonischen Standardbestellungen für möglich. Auch die Kundenakzeptanz lässt sich noch nicht abschliessend beurteilen. «Entscheidend wird sein, wie transparent und natürlich der Dialog mit dem Sprachagenten wahrgenommen wird», sagt Geil.

Der Mensch bleibt erreichbar

Auch die Taxi-Zentrale Basel beobachtet KI-Callbots. Ihr Systemanbieter fms/Austrosoft hat eine entsprechende Lösung im Angebot. Betschart tauscht sich mit Taxifirmen aus, die sie bereits einsetzen, und testet die Möglichkeiten. Oberste Priorität habe das Thema nicht, weil die Automatisierungsquote mit der bestehenden Lösung bereits relativ hoch sei.

“Entscheidend ist, wie transparent und natürlich der Dialog wahrgenommen wird.”

Einen Vorteil sieht Betschart vor allem dann, wenn KI komplexere Aufträge in unterschiedlichen Sprachen zuverlässig aufnehmen kann. Gleichzeitig müsse die Akzeptanz stimmen. «Manchen liegt es, und manche möchten lieber persönlich bedient werden», sagt er und vergleicht die Entwicklung mit dem Selberscannen im Supermarkt. Ein gut trainierter KI-Callbot könne die Effizienz steigern und die Fehlerquote senken. Trotzdem gelte: «Eine dienstleistungsorientierte Firma sollte ihren Kunden immer auch persönliche Bedienung anbieten.» Bei yourmile soll die Automatisierung vor allem Routinebestellungen übernehmen und die Zentrale in Spitzenzeiten entlasten. «Mitarbeitende können sich dadurch stärker auf komplexere Anfragen, Beratungen und wertschöpfende Tätigkeiten fokussieren», sagt Geil. Langfristig erwartet das Unternehmen effizientere Prozesse und tiefere Kosten pro Bestellung. Künftig könnten Sprachagenten auch Auskünfte zu Fahrkosten geben, Flughafenabholungen bearbeiten oder komplexere Anfragen vorsortieren. Wie weit die Automatisierung gehen wird, hängt laut yourmile von der Leistungsfähigkeit der Systeme und ihrer Akzeptanz bei den Kunden ab.



Fachkräfte fallen nicht vom Himmel

Der Transport- und Logistikbranche fehlt es an qualifizierten Fachkräften. Die Galliker Transport AG aus Staad und Holenstein Transporte/Logistik aus Wil setzen deshalb auf die eigene Berufsbildung, intensive Nachwuchswerbung und Angebote für Quereinsteiger.

Text: Patrick Stämpfli Bilder: zVg

Besonders gesucht sind Fahrer mit allen erforderlichen Qualifikationen und Erfahrung im Stückgutbereich. Michael Stillhart, Teamleiter Aus- und Weiterbildung bei Holenstein, nennt neben der Lastwagen- und Anhängerprüfung den CZV-Fahrerqualifizierungsnachweis und den ADR-Ausweis. «Fachkräfte, die all diese Qualifikationen und Erfahrungen vereinen, sind deshalb sehr wertvoll und auf dem Arbeitsmarkt entsprechend gefragt.»

Früh um den Nachwuchs werben

Galliker bildet rund 145 Lernende in 21 Lehrberufen aus. Im Sommer 2026 haben 67 Jugendliche ihre Ausbildung begonnen, so viele wie noch nie. Diese Zahlen seien jedoch kein Selbstläufer, betont Markus Manser, Leiter Betriebe Ost bei Galliker. Das Unternehmen wirbt mit dem Junior Day, Informationsnachmittagen, dem Zukunftstag, Berufsmessen und den sozialen Medien um Nachwuchs. Besonders anspruchsvoll ist die Besetzung der Lehrstellen im handwerklichen Bereich. Dort ist der Wettbewerb um motivierte Jugendliche branchenübergreifend gross. «Wir haben nicht nur den Anspruch, Berufsprofis auszubilden, sondern legen auch grössten Wert darauf, den Jugendlichen neben der reinen Fachkompetenz auch wichtige Werte mit auf den Weg zu geben», sagt Manser.

Mit der Academy World hat Galliker ein modernes Ausbildungsumfeld geschaffen. Ergänzt wird dieses durch die hauseigene Fahrschule Driver Academy und die im September 2026 eröffnete Technical Academy. An der ZEBI und am Junior Day können Schüler zudem selbst hinter dem Steuer eines Lastwagens sitzen oder ein Paket konfektionieren. «Solche Erlebnisse wecken echte Faszination, die nachhaltig wirkt.»

Mehr als Lastwagen fahren

Holenstein bildet jährlich rund 20 Lernende in vier Berufen aus. Während das Unternehmen in der Logistik keine Schwierigkeiten hat, die Ausbildungsplätze zu besetzen, ist die Lehre im Strassen-transport weiterhin zu wenig bekannt. Stillhart hört von Eltern noch immer den Satz: «Lerne zuerst etwas anderes, fahren kannst du immer noch.» Dabei gehe es im Beruf nicht nur ums Fahren, sondern auch um Fahrzeugtechnik, Ladungs-sicherung, Verkehrssicherheit, Kundenkontakt, Organisation und den Umgang mit unterschiedlichen Gütern. Holenstein gewinnt jeden Sommer vier bis fünf Lernende für die Ausbildung zum Strassentransportfachmann.

“Fachkräfte, die all diese Qualifikationen und Erfahrungen vereinen, sind sehr wertvoll.”

Die Lernenden erhalten während der Ausbildung ein eigenes, vom Unternehmen bereitgestelltes Fahrzeug. Zudem dürfen sie früher Lastwagen fahren, als viele glauben. «Ein weit verbreiteter Irrtum ist, dass Lernende erst ab dem 18. Lebensjahr Lastwagen fahren dürfen. Das stimmt nicht», sagt Stillhart. Bereits ab 17 Jahren dürfen sie während der Ausbildung und in Begleitung des Ausbildners mit einem Lastwagen und Anhänger unterwegs sein.

Quereinsteiger gezielt ausbilden

Galliker bildet mit einem eigenen Programm Personen aus anderen Branchen zu Fachkräften für Transport und Logistik aus. «Die wichtigste Voraussetzung, die sie für diesen Weg mitbringen müssen, ist in erster Linie die Motivation, die Begeisterung für die Branche und die Bereitschaft, Neues zu lernen», sagt Manser.

Markus Manser



Bei Holenstein gehört die praktische Ausbildung am Lastwagen zum Berufsalltag.

Anzeige

BEDA STEINER AG

Transporte

Linthstrasse 49
8856 Tuggen

Tel. 055 465 61 11
Fax 055 465 61 19

kontakt@beda-steiner.ch
www.beda-steiner.ch

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



SCHNELL. NICHT HEKTISCH.

DRUCKSACHEN PÜNKTLICH
GELIEFERT.
QUALITÄT OHNE KOMPROMISSE.



JETZT SCANNEN.
EINDRUCK MACHEN.

OSTSCHWEIZ DRUCK

ostschweizdruck.ch | info@ostschweizdruck.ch | +41 71 292 29 29

Bei Holenstein dauert der Quereinstieg rund zwölf Monate. Voraussetzung sind eine abgeschlossene Berufslehre und der Führerausweis der Kategorie B. Das Angebot richtet sich insbesondere an Personen, die schon länger davon träumen, Lastwagen zu fahren. Die Teilnehmer kommen unter anderem aus dem Verkauf, der Gastronomie und der Baubranche.

Das Interesse sei sehr gross, sagt Stillhart. Die Ausbildung umfasst die Führerausweise der Kategorien C und CE, die CZV-Prüfung und den ADR-Grundkurs. Erste Erfahrungen sammeln die Teilnehmer mit einem Lieferwagen, später absolvieren sie gemeinsam mit einem Ausbilder normale Stückguttouren. «Die meisten Quereinsteiger bleiben auch nach der Ausbildung bei uns, was für uns ein wichtiges Ziel ist.»

Fachkräfte im Unternehmen halten

Galliker bietet Lernenden, die mit guten Leistungen und Motivation überzeugen, eine Weiterbeschäftigungsgarantie. 2025 betrug die Weiterbeschäftigungsquote 70 Prozent.

Bei der Rekrutierung spielt auch die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben eine Rolle. Galliker bietet durch verschiedene Geschäftsfelder und regionale, nationale sowie internationale Routen unterschiedliche Einsatzmöglichkeiten. Teams für Verlade- und Entladearbeiten sowie eigene Werkstätten mit Waschanlagen entlasten zudem die Fahrer.

Michael Stillhart



Für Manser muss die gesamte Branche zeigen, wie modern, innovativ und vielseitig ihre Berufe sind. Stillhart sieht ebenfalls Handlungsbedarf beim öffentlichen Bild: «Alles, was wir einkaufen, im Kühlschrank haben oder zu Hause benötigen, war irgendwann in einem Lager und wurde mit einem Lastwagen transportiert.» Ohne funktionierende Logistik würde der Alltag innerhalb kürzester Zeit stillstehen.

Anzeige



**Starke Logistiklösungen
für unsere Zukunft.**

Reduzieren Sie mit uns Emissionen.

CAMION TRANSPORT



Beste Lehrabschlüsse Strassentransportfachleute EFZ, v.l.n.r.
S. Mazenauer, J. Hirschi, U. Hungerbühler, A. Tiziani



Freie Fahrt ins Berufsleben

Am Berufs- und Weiterbildungszentrum Wil-Uzwil (BZWU) haben 28 Strassentransportfachleute EFZ und drei Strassentransportpraktiker EBA ihren Lehrabschluss gefeiert. In der Aula am Standort Flawil nahmen sie vor zahlreichen Angehörigen, Ausbildnern und Gästen ihre Diplome entgegen.

Text: Franziska Bütler, BZWU Bilder: zVg

Stephan Lüchinger, Prorektor Gewerbe/Technik am BZWU, würdigte die Leistungen der jungen Berufsleute. «Übernehmen Sie das Steuer für Ihren eigenen Weg und begegnen Sie Herausforderungen mit Ruhe und Weitsicht», gab er ihnen mit auf den Weg.

In seiner Ansprache betonte Lüchinger die Bedeutung der Strassentransportberufe für Wirtschaft und Gesellschaft. Der Beruf umfasse weit mehr als das Lenken eines Fahrzeugs und erfordere Verantwortungsbewusstsein, Fachkompetenz und vorausschauendes Handeln. Den weiteren Lebensweg verglich er mit einer Fahrt auf der Strasse und verwies dabei auch auf die Bedeutung der kontinuierlichen Weiterbildung.

Durchhalten bis zum Ziel

Markus Manser, Berufsbildungsbobmann der ASTAG Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein (OFL), blickte auf die Ausbildungsjahre zurück. Er zeigte auf, welche vielfältigen Kompetenzen sich die Lernenden angeeignet hatten, und würdigte ihren Einsatz auf dem Weg zum Abschluss. Gleichzeitig erinnerte Manser daran, dass die Ausbildung nicht immer einfach gewesen sei. Mit Engagement, Ausdauer und Durchhaltevermögen hätten die Lernenden jedoch auch anspruchsvolle Situationen gemeistert und ihr Ziel erreicht. Chefexperte Magnus Popp ehrte die Absolventinnen und Absolventen bei der Diplomübergabe und erinnerte mit humorvollen und anerkennenden Bemerkungen an besondere Eigenschaften und Leistungen der jungen Berufsleute.

“Übernehmen Sie das Steuer für Ihren eigenen Weg und begegnen Sie Herausforderungen mit Weitsicht.”

Die besten Abschlüsse

Besonders geehrt wurden die besten Prüfungsergebnisse. Den ersten Rang bei den Strassentransportfachleuten EFZ erreichte Domenico Hungerbühler (Schönholzer Transport, Märstetten) mit der Note 5,4. Auf Rang zwei folgte Andre Tiziani (Raben Sieber AG, Berneck) mit der Note 5,3. Den dritten Rang teilten sich Julia Hirschi (Mittelland Transport AG, St.Gallen) und Sandro Mazenauer (Emil Egger AG, St.Gallen) mit der Note 5,2. Bei den Strassentransportpraktikern EBA erzielte Alexander Ziltener (Raben Sieber AG, Berneck) mit der Note 5,1 den besten Abschluss.

Eine besondere Anerkennung erhielten zudem Lernende, die sich während ihrer Ausbildung durch ausgeprägten Teamgeist, Hilfsbereitschaft, Loyalität und Freundlichkeit hervorragen hatten.

Beim anschliessenden Apéro wurde gemeinsam auf den erfolgreichen Abschluss und den Start in einen neuen Lebensabschnitt angestossen.



Bester Lehrabschluss Strassentransportpraktiker EBA, Alexander Ziltener

Anzeigen

Ihr Partner für Transport, Logistik und Recycling für Private, Gewerbe und Industrie

Hugelshofer Gruppe • Juchstrasse 45 • CH-8500 Frauenfeld • Telefon +41 52 728 05 11

mit E-LKW umweltfreundlich unterwegs

KUSTER Transporte



CH-8733 Eschenbach **www.kuster-transporte.ch**



wenn bei der ASTAG die verpackung im zentrum steht

Knapp 100 Mitglieder der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL trafen sich zum diesjährigen Sektionshöck bei der Model AG in Weinfelden. Neben Einblicken in die Papier- und Wellkartonproduktion bot der Anlass Gelegenheit für politische Informationen und den Austausch in der Branche.

Bilder: zVg



Über den QR-Code finden Sie weitere Bilder des Anlasses.





ALFAG bringt E-Mobilität auf die Strasse

Der Wandel zum elektrischen Nutzfahrzeug ist längst im Gang. ALFAG begleitet Transportunternehmen auf diesem Weg und verbindet dabei die neuen Möglichkeiten der MAN-E-LKW mit Beratung, Fahrzeugkonfiguration und umfassendem Service.



Seit mehr als sechs Jahrzehnten ist ALFAG im Nutzfahrzeuggeschäft tätig. Das Unternehmen mit Sitz in Weinfelden ist Partner von MAN Truck & Bus Schweiz und bietet seinen Kunden weit mehr als den Verkauf von Lastwagen. Zum Angebot gehören Beratung, Werkstatt und Ersatzteillistik ebenso wie die Konzeption individueller Fahrzeuglösungen. Bei Spezialfahrzeugen übernimmt ALFAG auf Wunsch die Rolle des Generalunternehmers und koordiniert das komplette Fahrzeug inklusive Auf- oder Ausbau.

Mit der Elektrifizierung des Schwerverkehrs kommt eine weitere Aufgabe hinzu. Denn bei einem E-LKW muss besonders genau geklärt werden, welches Fahrzeug zu welchem Einsatz passt. Reichweite, Nutzlast, Aufbau und Batteriekapazität müssen aufeinander abgestimmt werden. Genau hier setzt die Beratung von ALFAG an.

Wie unterschiedlich die Lösungen aussehen können, zeigen bereits ausgelieferte Fahrzeuge. Thurtrans ist für Lidl Schweiz mit einem elektrischen MAN eTGX unterwegs, Hugelshofer Logistik setzt ebenfalls auf den eTGX. Beide Sattelzugmaschinen verfügen über sechs Hochvoltbatterien mit 480 kWh nutzbarer Kapazität. Für die Arnold Produkte AG wurde dagegen ein MAN eTGS mit Milchtank und fünf Batteriepaketen realisiert. Damit reicht das Einsatzspektrum vom klassischen Sattelzug bis zum spezialisierten Transportfahrzeug.

Passend zum Einsatz konfiguriert

Eine wichtige Grundlage dafür bildet das modulare Batteriekonzept von MAN. Je nach Bedarf können die Fahrzeuge mit drei bis sieben Batteriepaketen ausgerüstet werden. Die Batterieausstattung lässt sich damit an den konkreten Einsatz anpassen, statt grundsätzlich die grösstmögliche Kapazität und damit zusätzliches Gewicht mitzuführen.

Auch bei den Fahrzeugvarianten ist die Auswahl breit. Neben verschiedenen Sattelzugmaschinen stehen zwei-, drei- und vierachsige Motorwagen sowie unterschiedliche Chassis- und Federungskonzepte zur Verfügung. Damit lassen sich elektrische Nutzfahrzeuge für sehr unterschiedliche Transportaufgaben konfigurieren.

Für ALFAG verändert die E-Mobilität damit zwar die Technik, nicht aber den grundlegenden Anspruch: Ein Nutzfahrzeug muss zu seinem Einsatz passen und im Arbeitsalltag funktionieren. Die bereits realisierten Fahrzeuge zeigen, dass der Elektroantrieb dabei längst über standardisierte Lösungen hinausgeht. Vom Verteilerverkehr bis zum Milchtankwagen bringt ALFAG E-Mobilität dorthin, wo Nutzfahrzeuge gebraucht werden: auf die Strasse.



ALFAG WEINFELDEN AG
Amriswilerstrasse 108
8570 Weinfelden
Tel. 071 626 60 30
info@alfag.ch

Fürstentum Liechtenstein – Zollunion ja, Binnenverkehr nein

Die Zollunion lässt den Verkehr zwischen der Schweiz und Liechtenstein wie Binnenverkehr erscheinen. Für Transportunternehmen ist er jedoch grenzüberschreitend. Das hat Folgen bei Fahrtschreiber, ARV, Transportlizenz und Fahrverboten.

Text: Marion Enderli Bild: zVg



Die Schweiz und das Fürstentum Liechtenstein bilden seit vielen Jahrzehnten einen gemeinsamen Wirtschafts- und Währungsraum. Grundlage dafür bilden der Zollanschlussvertrag aus dem Jahr 1923 sowie zahlreiche bilaterale Abkommen. Vor dem Hintergrund dieser Zollunion erstaunt es nicht, dass der Warenverkehr als Binnenverkehr wahrgenommen wird. Dies trifft jedoch nicht zu: Was für Güter gilt, gilt nicht automatisch auch für den Güterverkehr. Letztlich bleibt der Transport von Gütern zwischen der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein ein grenzüberschreitender Verkehr und es sind diverse länderspezifische Besonderheiten zu beachten – hier sind einige davon.

Fahrtschreiber und Lizenz: Grenze macht den Unterschied

Seit dem 1. Januar 2025 müssen Fahrzeuge im internationalen Verkehr mit dem intelligenten Fahrtschreiber ausgestattet sein (seit dem 19. August 2025 ist nur noch die Version 2 (GEN2 V2) zugelassen). Verkehrt ein Fahrzeug nur in der Schweiz, darf weiterhin mit einem älteren Fahrtschreiber gefahren werden. Wer nun ins Fürstentum Liechtenstein fährt, ist grenzüberschreitend tätig und das Fahrzeug muss zwingend mit einem intelligenten Fahrtschreiber (GEN2 V2) ausgestattet sein.

In diesem Zusammenhang ist auch zu beachten, dass Lieferwagen über 2.5 t seit dem 1. Juli 2026 im internationalen Verkehr der ARV 1 unterstellt sind und folglich mit einem Fahrtschreiber ausgestattet sein müssen. Im schweizerischen Binnenverkehr gilt nach wie vor, dass Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht des Zugfahrzeugs unter 3.5 t (bei Sattelzügen 5 t) nicht der ARV 1 unterliegen. Auch hier gilt der Verkehr zwischen der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein nicht als Binnen-, sondern als grenzüberschreitender Verkehr. Wer also mit einem Lieferwagen über 2.5 t ins Fürstentum Liechtenstein fährt, muss sicherstellen, dass das Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtschreiber ausgestattet ist und der Fahrer die ARV-Vorschriften einhält.

Ähnlich gestaltet sich die Situation bei der Transportlizenz. Seit dem 1. Mai 2025 gilt die Lizenzpflicht auch für Lieferwagen ab 2.5 t. Davon ausgenommen sind Unternehmen, die Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht zwischen 2.5 t und 3.5 t ausschliesslich innerhalb der Schweiz einsetzen. Auch hier stellt der Einsatz des Fahrzeugs im Fürstentum Liechtenstein einen grenzüberschreitenden Sachverhalt dar, der die Lizenzpflicht auslöst.

“Wer ins Fürstentum Liechtenstein fährt, ist grenzüberschreitend tätig.”

Mehr Feiertage, mehr Fahrverbote

Beim Sonntagsfahrverbot an Feiertagen ergeben sich ebenfalls Besonderheiten, die über die kantonalen Unterschiede hinausgehen. Im Fürstentum Liechtenstein gelten zusätzlich zu den in der Schweiz anerkannten Feiertagen zahlreiche weitere Feiertage: Drei Könige, 1. Mai, Fronleichnam, Maria Himmelfahrt, Maria Geburt, Allerheiligen und Maria Empfängnis. An diesen Tagen gilt das Sonntagsfahrverbot und dieses umfasst auch den Durchgangsverkehr. Dies im Unterschied zu den kantonalen Feiertagen in der Schweiz (wie z.B. Allerheiligen oder 1. Mai), an denen der Durchgangsverkehr durch den entsprechenden Kanton stets erlaubt ist.

Zusammenfassend zeigt sich, dass zwar zolltechnisch kein klassischer grenzüberschreitender Verkehr vorliegt, dass aber aufgrund verschiedener Länderbestimmungen doch grenzüberschreitende Besonderheiten zu beachten sind. Zollunion bedeutet also nicht gleichzeitig Binnenverkehr.

Kurzmeldungen

Kompromiss bei LSVA unter Dach und Fach

Die Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ist beschlossen. National- und Ständerat haben die letzten Differenzen bereinigt und die Revision am 2. Oktober 2026 verabschiedet. Der Kompromiss sieht vor, dass Änderungen bei der Einstufung von Lastwagen in die LSVA-Abgabekategorien sieben Jahre im Voraus angekündigt werden müssen. Diese Regelung gilt ab 2030. Damit bleibt die für 2029 geplante Abklassierung der Euro-6-Lastwagen möglich. Die ASTAG begrüsst die Revision grundsätzlich. Für die Transportbranche sind verlässliche Rahmenbedingungen und langfristige Planungssicherheit von zentraler Bedeutung.

Chauffeurtreff fördert den direkten Austausch

Bereits zum vierten Mal trafen sich auf der Raststätte Thurau bei Wil Berufschauffeure, Polizei und Branchenvertreter zum persönlichen Austausch. Organisiert wurde der Chauffeurtreff von der Kantonspolizei St.Gallen, der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL und Les Routiers Suisses.

Bei Kaffee, Gipfeli und Sandwiches konnten Fragen aus dem Berufsalltag direkt mit Fachleuten besprochen werden. Im Zentrum standen unter anderem Arbeits- und Ruhezeiten, Gefahrgutrecht, Ladungssicherung und der Einsatz des Fahrtschreibers. Die ASTAG informierte zudem über Branchenanliegen und Weiterbildungsmöglichkeiten, Les Routiers Suisses über ihre Kursangebote. Aufgrund der positiven Resonanz soll der Chauffeurtreff auch in den kommenden Jahren weitergeführt werden.



Weitere Informationen und Bilder:



Dieselpreise: ASTAG fordert Bundesrat zum Handeln auf

Die stark gestiegenen Dieselpreise setzen das Schweizer Strassentransportgewerbe zunehmend unter Druck. Für viele Transportunternehmen führen die hohen Treibstoffkosten zu erheblichen Mehrbelastungen und verschärfen den wirtschaftlichen Druck zusätzlich. Die ASTAG hat sich deshalb mit einem dringlichen Schreiben an Bundesrätin Karin Keller-Sutter gewandt. Sie fordert den Bundesrat auf, rasch zu handeln und konkrete, wirksame sowie zeitlich begrenzte Entlastungsmassnahmen für die Transportbranche zu ergreifen. Die Transportunternehmen stellen täglich die Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung sicher und sind auf bezahlbare Rahmenbedingungen angewiesen. Aus Sicht der ASTAG besteht deshalb dringender Handlungsbedarf.



Container-Frachtsätze bleiben unverändert

Die Frachtsätze in der Schweizer Containerlogistik werden für 2027 nicht angepasst. Das geht aus dem am 6. Oktober aktualisierten Swiss Containertrucking Calculator der ASTAG hervor. Unverändert bleiben sowohl die Ansätze für Containertransporte als auch jene für das Be- und Entladen in den Containerdepots. Der Calculator dient Transportunternehmen als betriebswirtschaftliche Berechnungsgrundlage für ihre individuelle Preiskalkulation.

Bund plant Schnellladenetz für E-LKW

Entlang der Schweizer Nationalstrassen soll ein Netz öffentlich zugänglicher Schnellladestationen für Elektro-Lastwagen entstehen. Das Bundesamt für Strassen ASTRA sieht dafür rund zehn Standorte auf ausgewählten Rastplätzen und bei Schwerverkehrskontrollzentren vor. Die privaten Betreiber übernehmen Planung, Finanzierung, Bau und Betrieb der Anlagen. Das Vorhaben ist Teil der Roadmap Elektromobilität 2030.

WebGU-Frachtsätze steigen um zwei Prozent

Die ASTAG aktualisiert ihr GU-Kalkulationsprogramm für 2027. Die neue Version ist seit 1. September 2026 aufgeschaltet. Dabei werden die im WebGU hinterlegten Fracht- und Minimalkostensätze um zwei Prozent angepasst. Für 2026 hatte die ASTAG auf eine Anpassung verzichtet, für 2025 waren die Ansätze um 1,5 Prozent erhöht worden. WebGU dient Transportunternehmen als Kalkulationsinstrument für Stückgut sowie Teil- und Komplettladungen. Die hinterlegten Werte sind ausschliesslich Berechnungsgrundlagen für die betriebsinterne Kalkulation und stellen weder eine Tarifvorgabe noch eine Preisempfehlung dar.



Einheitliche Regeln für Ausnahmetransporte

Die Begleitung von Ausnahmetransporten durch private Dienstleister soll schweizweit einheitlich geregelt werden. Der Bund will dafür gemeinsame Standards schaffen. Private Ausnahmetransportbegleiter warnen den übrigen Verkehr und sorgen für eine möglichst hindernisfreie Fahrt. Die Aufgabe wurde früher von der Polizei übernommen und wird heute teilweise an private Anbieter übertragen. Mit den neuen Vorgaben sollen die Verkehrssicherheit gewährleistet, die Infrastruktur geschützt und die Polizeikräfte entlastet werden. Die Vernehmlassung läuft bis zum 20. November 2026.



Neue Zollabläufe im Rheintal

Seit dem 1. Oktober 2026 gelten an mehreren Zollstellen im Rheintal neue Abläufe für den kommerziellen Warenverkehr. Grund dafür sind «Smart Border Austria» und die Umstellung auf Passar 2.0. Unter anderem sind in Wolfurt keine Einfuhrabfertigungen mehr möglich. Betroffen von den Änderungen sind auch die Zollstellen Schaanwald, Oberriet, Kriessern, Diepoldsau, Au und St. Margrethen. Das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit empfiehlt Transportunternehmen, sich mit den neuen Abläufen vertraut zu machen und ihre Prozesse entsprechend anzupassen.

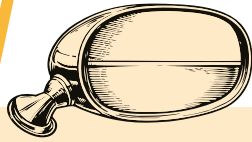
E-Lieferwagen bis 4,25 Tonnen werden Lieferwagen gleichgestellt

Seit dem 1. Oktober 2026 gelten für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge bis 4,25 Tonnen weitgehend dieselben Regeln wie für konventionelle Lieferwagen bis 3,5 Tonnen. Unter anderem entfällt die Fahrtschreiberpflicht, reine Lieferwagenfahrer werden von der ARV 1 befreit, auf Autobahnen sind bis 120 km/h erlaubt und das Signal «Verbot für Lastwagen» gilt nicht mehr. Auch die Kontrollintervalle werden angepasst. Hintergrund ist das höhere Gewicht der Batterien, durch das E-Lieferwagen bisher teilweise wie schwere Motorfahrzeuge behandelt wurden.

DKV stellt Schweizer Mautservice für 2G-Boxen ein

DKV Mobility hat den Schweizer Mautservice für die DKV BOX EUROPE mit 2G-Technologie per 30. September 2026 deaktiviert. Für die Nutzung des Schweizer Mautservices von DKV ist damit ein Wechsel auf ein 4G-fähiges Gerät erforderlich. Als Alternative können Fahrten über den Webshop des Bundesamts für Zoll und Grenzsicherheit angemeldet werden. Dort lassen sich Fahrten bis zu fünf Tage im Voraus buchen und Kilometerangaben innerhalb von fünf Tagen nach der Fahrt korrigieren.

Der Goldene Rückspiegel



Peter Schilliger, FDP-Nationalrat LU

Hartnäckigkeit zahlt sich aus. Ende 2021 reichte der Luzerner FDP-Nationalrat Peter Schilliger seine Motion «Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern» ein. Sein Anliegen: Verkehrsorientierte Strassen sollen ihre Funktion als Hauptachsen behalten und der Verkehr nicht durch Temporeduktionen in die Quartiere verdrängt werden. Der Bundesrat empfahl die Motion zunächst zur Ablehnung. Doch Schilliger überzeugte das Parlament: Nach dem Nationalrat stimmte im März 2024 auch der Ständerat zu. Nun wird sein Vorstoss umgesetzt. Der



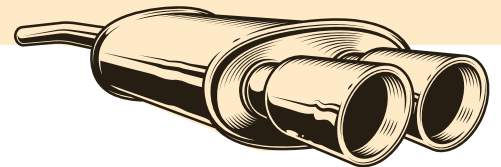
Bundesrat hat am 12. August 2026 die Signalisationsverordnung angepasst. Künftig muss bei einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen in einem Gutachten nachgewiesen werden, dass dadurch kein unerwünschter Ausweichverkehr auf siedlungsorientierte Strassen entsteht. Für Tempo-30-Zonen in Quartieren ändert sich dagegen nichts. Die neuen Bestimmungen treten am 1. Oktober 2026 in Kraft. Für seinen Einsatz für eine klare Hierarchie

im Strassennetz und gegen die Verlagerung des Verkehrs in die Wohnquartiere gebührt Peter Schilliger der Goldene Rückspiegel.

Der rostige Auspuff

Christof Hartmann, Regierungsrat SG

Ertragsneutral sollte sie sein, die neue St.Galler Motorfahrzeugsteuer. Herausgekommen ist etwas anderes: Seit Anfang 2026 werden Personenwagen und Motorräder nicht mehr nur nach Gewicht, sondern zu 30 Prozent auch nach Motorleistung besteuert. Das Ergebnis sorgte rasch für Ärger. 90'000 Fahrzeughalter erhielten eine höhere Rechnung als im Vorjahr, und statt der angekündigten Ertragsneutralität nahm der Kanton insgesamt 18,3 Millionen Franken mehr ein. Die durchschnittliche Steuerrechnung stieg von 453 auf 507 Franken. Der Kantonsrat hat inzwischen die Notbremse gezogen und Korrekturen verlangt. Unter anderem soll die Motorleistung als Bemessungsgrundlage wieder verschwinden und die versprochene Ertragsneutralität hergestellt werden. Für eine Steuerreform, die kostenneutral sein sollte, den Fahrzeughaltern aber Millionen zusätzlich aus der Tasche zieht und bereits kurz nach ihrer Einführung korrigiert werden muss, geht der Rostige Auspuff an Christof Hartmann, den Vorsteher des zuständigen Sicherheits- und Justizdepartementes.



Agenda

20./21. November 2026

Berufswahlevent Flums, Flumserei

20. März 2027, 09.00 Uhr

Generalversammlung ASTAG OFL, Dorftreff, Eschenbach

9. Juli 2027, abends

QV-Abschlussfeier STF/STP, Flawil

7. September 2027, ca. 17.00 Uhr

Sektionshöck, Ort noch offen

23. bis 25. September 2027

Berufsmesse Thurgau, Weinfelden

Neumitglieder der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

Eintritte vom 1. April 2026 bis 30. September 2026:

Hasli Transport Roat, Rüttenenstrasse 3, 8554 Müllheim-Wigoltingen
MCSG Solutions GmbH, Obstgartenstrasse 13, 9300 Wittenbach
CCS Carry CLEAN Swiss GmbH, Diepoldsauerstrasse 3, 9443 Widnau
Götte Holztransporte GmbH, Breitenau 501, 9655 Stein SG
ThurNex GmbH, Spulackerstrasse 15, 8274 Tägerwilten

CZV-Kurse im Sektionsgebiet

14. – 16.10.2026

Mehrzweckkurs Basiskurs und Aufbaukurs Kl. 1 SDR/ADR,
(3 Tage / Anrechnung CZV 1 Tag), Buchs SG

13./14.11.2026

Auffrischkurs SDR/ADR,
(2 Tage / Anrechnung CZV 1 Tag), Buchs SG

09. – 11.12.2026

Mehrzweckkurs Basiskurs und Aufbaukurs Kl. 1 SDR/ADR,
(3 Tage / Anrechnung CZV 1 Tag), Buchs SG

21.01.2027

Umschlag von flüssigen Abfällen der Saug- und Spülwagen
(Saugen und Entsorgen), Versuchsstollen Hagerbach AG, Flums



Weitere Weiterbildungsangebote der ASTAG

ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

Oberer Graben 12
9001 St.Gallen
T 071 228 10 40

VOLVO

POWER. PERFORMANCE. PRECISION



IHR VOLVO TRUCKS PARTNER

NUFA AG

www.nufa.li

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 CO₂-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



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

Telefon +41 58 400 66 11 | info@agrolasg.ch

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