

TRANSPORT

flash

Publikation der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein

CHF 5

Nr. 2 / Oktober 2023



Neue Fachkräfte:

Abschlussfeier der
Strassentransportberufe

Seite 4

«we go green!»:

Warum TIT Imhof
auf Biotreibstoff setzt

Seite 8

Alternative Treibstoffe:

Vor- und Nachteile,
Kosten und Verfügbarkeit

Seite 10

LEADER



altherr
trucks & vans

**EINE
KLASSE
FÜR SICH.**

**Der neue
eActros 600**
Jetzt bei Altherr
beraten lassen!



Der neue Mercedes-Benz eActros 600 ist
ab Dezember 2023 bei Altherr bestellbar.

© Daimler Truck AG

altherr - Ihr Partner für Nutz- und Kommunalfahrzeuge in Nesslau (SG)
und Schaan (FL).

altherr
trucks & vans

Altherr Nutzfahrzeuge AG

Untersteig | CH-9650 Nesslau | T. +41 71 994 12 52

Altherr Nutzfahrzeuge AG

Im Rösle 7 | FL-9494 Schaan | T. +423 237 50 50



FUSO

ALHERR

OMNIPLUS

hoschung

MASCHINENFABRIK
DUCKER



www.altherr.ch



Liebe Leserinnen und Leser

Der Bundesrat hat im Frühjahr angekündigt, dass auf das nächste Jahr eine Teuerungsanpassung auf die LSVA vorgenommen werden soll. Die letzte Anpassung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe datiert vom Jahr 2012: 0.97% war der damalige Aufschlag.

Dass in den letzten Jahren alles teurer geworden ist, hat jede Person und jede Unternehmung feststellen können. Dass auch die LSVA angehoben werden soll, ist aus dieser Perspektive einigermassen nachvollziehbar. Aufgrund ähnlicher Teuerungsraten zwischen der Einführung der LSVA und 2012 sowie zwischen 2012 und 2023 war anzunehmen, dass die Anpassung etwa im gleichen Rahmen ausfallen wird.

Dann der Schlag ins Gesicht: Um satte 5% soll die LSVA erhöht werden! Je nach Betrieb macht dies Mehrkosten von einem bis ein- einhalb Prozent aus! Dies zu einem Zeitpunkt rückläufiger Wirtschaftszahlen. Die ASTAG wurde sofort aktiv. Eine Blitzumfrage unter den Mitgliedern zeigte ein deutliches Bild: der Zeitpunkt und die Höhe des Aufschlags sind inakzeptabel! Am 18. September 2023 dann die Antwort von Bundesrat Albert Rösti: die Erhöhung ist frühestens auf den 1. Januar 2025 vorgesehen, also ein Jahr später als kommuniziert. Ein Teilerfolg für die ASTAG. Weiter konnte eine Vernehmlassung zum Teuerungsausgleich erwirkt werden, bei der die ASTAG klar Stellung beziehen wird. Ohne die Intervention unseres Verbandes wären wir bereits im nächsten Jahr mit massiven Mehrkosten konfrontiert gewesen.

Aber Achtung: Auch in unseren Nachbarländern Österreich und Deutschland beabsichtigen die Behörden, die Abgabenlast massiv zu erhöhen. Im nördlichen Nachbarland verdoppelt sich die Maut auf den 1. Dezember 2023 je nach Kategorie beinahe. Die CO₂-Ausstoss-abhängige Maut lässt auch umweltfreundliche Euro-6-Fahrzeuge teilweise sehr teuer werden!

Herzlichst, René Steiner
ASTAG Sektion Ostschweiz und
Fürstentum Liechtenstein

Stauzahlen auf Nationalstrassen: Alarmsignal und Weckruf!

Für die ASTAG ist die Staustatistik des vergangenen und des aktuellen Jahres äusserst besorgniserregend. Die Werte sind so hoch wie noch nie, es droht ein Stillstand auf dem Nationalstrassennetz. Als Folge muss das Transportgewerbe erneut – unverschuldet – enorme Produktivitätseinbussen hinnehmen. Die Verkehrspolitik ist gefordert, die fällige Modernisierung der Strasseninfrastruktur energisch voranzutreiben.



39863 Stauzeiten gab es 2022 landesweit auf Nationalstrassen, bis Ende September dieses Jahres wurden bereits 36'243 Stunden gezählt. Somit haben sich die Stauzeiten seit 2012 verdoppelt. Die ASTAG erachtet die Zahlen als überdeutliches Warnsignal – und zugleich als Wegweiser für den dringend nötigen Ausbau der Strasseninfrastruktur. «Unsere Mobilität gerät zunehmend ins Stocken», hält ASTAG-Zentralpräsident Thierry Burkart fest: «Bis zum absoluten Stillstand fehlt leider nicht mehr viel!»

Besonders stark betroffen sind der Güter- und Personentransport auf der Strasse. Mit rund 52000 Einheiten hat sich dieser Fahrzeugbestand zwar seit Jahren kaum verändert. Auch ihre Kilometerleistungen auf dem Nationalstrassennetz sind stabil. Der Schwerverkehr kann so-

mit statistisch erhärtet nicht als Ursache für die wachsende Stauproblematik betrachtet werden. Hingegen sind die Folgen für die Branche verheerend. Die Produktivität der Transportunternehmen nimmt kontinuierlich ab – fast ohne Möglichkeit zu Gegenmassnahmen.

Es bleibt zu hoffen, dass die Stauzahlen in der Verkehrspolitik zu mehr Realismus führen. Wohlstand und Wachstum basieren auf Mobilität und Logistik, und dazu wiederum braucht es eine leistungsfähige, bedarfsgerechte Infrastruktur – sowohl für die Strasse als auch für die Schiene. «Es ist höchste Zeit, die nötigen Kapazitäten zu schaffen», sagt Thierry Burkart: «Wir müssen dafür besorgt sein, dass die Versorgung und Entsorgung in unserem Land weiter reibungslos, zuverlässig und pünktlich funktioniert!»

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, Simone Zuberbühler | Fotografie: Rebekka Grossglauer, 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: Irene Köppel, ikoeppel@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

Richtig Abbiegen! Abschlussfeier der Strassentransportberufe

Der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein ist es immer eine Freude die frischgebackenen Fachkräfte im Strassentransport zu ehren. Die Diplomfeier unterstreicht feierlich das Ende einer anspruchsvollen Ausbildungszeit und ist ein wichtiger Meilenstein im Berufsweg der Lernenden.

Text: Simone Zuberbühler Bilder: zVg

Es war ein imposanter Anblick, wie die Absolventen in den Fahrzeugen zum Mattenhof fahren. Der Berufsstolz war den Strassentransportpraktikern/innen EBA und den Strassentransportfachfrauen/männer EFZ beim Aufreihen der Lastwagen anzusehen.

Marco Frauchiger, Rektor BZwu Wil Uzwil begrüsst die Festgemeinde. Er hielt fest, dass die Verkehrssymbole nicht nur im Strassenverkehr angewendet werden, sondern durch das ganze Leben begleiten. «Richtig Abbiegen braucht Glück und Können. Aber auch den Mut wieder umzukehren, wenn man sich verfahren hat», hielt der Rektor fest. Markus Manser, Berufsbildungsobmann der ASTAG OFL, motivierte die Absolvent/innen dranzubleiben, Neues auszuprobieren und niemals aufzugeben, auch wenn die Berge noch so hoch sein mögen.



Die besten Absolventinnen und Absolventen (v.l.n.r.): Andreas Diem, Dominik Weishaupt, Gina Oswald, Sandro Barbieri.



Magnus Popp, Chefexperte, freute sich auf die schönste Aufgabe des Jahres. Er verteilte allen Absolventen/innen die Fähigkeitszeugnisse. Die besonders guten Leistungen wurden speziell gewürdigt und mit einem Diplom geehrt. Bei den Strassentransportfachleuten EFZ erreichten Sandro Barbieri und Gina Oswald mit einem herausragenden Notendurchschnitt von 5,5 den ersten Platz. Auf dem zweiten Platz folgte Dominik Weishaupt mit einem Schnitt von 5,4 und Andreas Diem rundete das Podest mit einer Durchschnittsnote von 5,3 ab. Bei den Strassentransportpraktikern EBA erreichte Erich Räss ein Spitzenresultat. Besonders erfreulich ist, dass er sich entschlossen hat die EFZ-Lehre gleich anzuhängen. Und einen Abschluss nach Art. 32 (Erwachsenenbildung) hat Martin Bravin gemacht.

Die ASTAG OFL ist stolz auf die neuen Berufsleute, welche diese anspruchsvolle Zeit erfolgreich abgeschlossen haben. Der Abschluss der Ausbildung ist der Startpunkt in eine vielversprechende berufliche Zukunft. Die ASTAG OFL wünscht allen viel Erfolg, nur das Beste auf ihrem weiteren Weg und allzeit gute Fahrt!



Anzeige

Firmenausflug
Schulreise
Hochzeitsfest

HEROLD-TAXI
2222 777

NEU ONLINE BUCHEN heroldtaxi.ch 071 2222 777



Rückblick ASTAG-Sektionshök 2023



Am diesjährigen Sektionshök der ASTAG Sektion Ostschweiz Fürstentum Liechtenstein besuchten über 130 Teilnehmer die saw schmitter ag in Widnau. Sie tauchten dabei in die spannende Welt der Betonelementproduktion ein. Gleichzeitig konnten die Teilnehmenden das SBB-Terminal besichtigen, dass sich auf dem Firmengelände der saw schmitter ag befindet.



Weitere Bilder finden Sie online auf unserer Webseite. Scannen Sie dafür den QR-Code.





«Rückblickend gab es einige echte Herausforderungen»

Die Kampagne «we go green!» ist das Engagement der ASTAG zugunsten von Umwelt und Klima. Gemeinsam bekennen sich die rund 3000 Mitglieder zu einer nachhaltigen Logistik bzw. Mobilität. So auch die die TIT Imhof Gruppe aus Kreuzlingen, die unter anderem auf Biotreibstoff setzt.

Text: Patrick Stämpfli Bilder: zVg

Dominic Imhof, Sie sind Co-Geschäftsführer der TIT Imhof Gruppe. Was war für Ihr Unternehmen die Motivation, konventionelle Antriebe durch Bio-Diesel zu ersetzen?

Mein Vater Thomas Imhof, der die TIT Imhof AG zusammen mit meiner Mutter Ursula 1986 gegründet hat, war schon von Beginn an kontinuierlich auch mit Optimierungen beim Treibstoff beschäftigt. 2007 sind die ersten Fahrzeuge mit 100% Biotreibstoff zum Einsatz gekommen. Ausschlaggebend war von Anfang an die Möglichkeit zur CO₂-Reduktion, wir haben uns auch bei der Stiftung Klimarappen beteiligt.

Welche Vorteile hat Ihr Unternehmen bisher durch den Einsatz von Bio-Diesel in Ihrer Flotte erzielt? Gibt es messbare Auswirkungen auf die Umwelt und die Betriebskosten?

Die Betriebskosten sind unterm Strich in etwa gleich, Biotreibstoff ist im Vergleich etwas günstiger, dafür sind die Wartungskosten aufgrund der spezifischen Eigenschaften höher. Als konkret messbar würde ich die Auswirkungen nicht bezeichnen, aber sie haben ihren Platz im Ganzen unserer Massnahmen zur CO₂-Reduktion.

Welche Herausforderungen haben Sie bei der Implementierung und Nutzung von Bio-Diesel in Ihrer Transportflotte erlebt? Wie sind Sie mit diesen Herausforderungen umgegangen?

Rückblickend gab es einige echte Herausforderungen. Zuerst ist die einzige Produktionsanlage in der Schweiz abgebrannt, sodass wir verschiedene Quellen ausgetestet haben, von altem Frittieröl bis zur Verwendung von tierischen Fetten aus der Kadaververwertung. Auch sind nicht alle Motoren gut mit dem Biotreibstoff zurechtgekommen. Teils sind die LKW dann bei kalten Temperaturen eingefroren, oder Filter sind verdrückt und verstopft und mussten ständig ausgetauscht werden. Mittlerweile vertragen die meisten Euro-6-Fahrzeuge «Bio» wieder besser, wir können ihn daher wieder öfter einsetzen.

Kommen bei der TIT Imhof Gruppe auch andere umweltfreundliche Antriebstechnologien zum Einsatz?

Wir haben 2019 die ersten voll-elektrischen LKW angeschafft und investieren kontinuierlich in die Erweiterung unserer E-Flotte, aktuell sind es zwei Hakenabrollkipper und ein Niederflur-Sammelfahrzeug, 2024 werden fünf weitere Fahrzeuge geliefert. Wir sind absolut von der Technik überzeugt und stellen, wo technisch und finanziell möglich, alles um. Die vollelektrischen Nutzfahrzeuge, E-PWs und auch E-Umschlaggeräte werden bei uns hauptsächlich mit selbstproduzierter Solarenergie und aus unserem Batteriespeicher bedient, so macht das auch wirtschaftlich absolut Sinn. Gleichzeitig beobachten wir natürlich genau, wie sich die Technik entwickelt und sind prinzipiell technologieoffen.

«2007 sind die ersten Fahrzeuge mit 100% Biotreibstoff zum Einsatz gekommen.»

Anzeige



IHR FAHRZEUGBAUER

FÜR QUALITÄT, DIE ANHÄNGT



Neu auch für
Müller-Mittelal
Klimafreundlich an

Wil 071 929 89 20 • Root 041 450 23 33 • Echandens 021 703 03 00
mobas@mobas.ch • www.mobas.ch



Wie reagieren Kunden auf Ihre Bemühungen, umweltfreundliche Antriebstechnologien zu nutzen?

Unsere Kunden schätzen unsere Bemühungen und betrachten sie sicher als positiven Mehrwert. Bei einigen Auftraggebern ist es bereits Auflage und fließt in die CO₂-Bilanzierung ein. Hier wird sich in Zukunft sicher die Nachfrage zum CO₂-Ausstoss, der beim Transport anfällt, vermehren – wir sind gerüstet. Wir informieren auch aktiv und nutzen gerne die Möglichkeit, die uns die ASTAG mit der «we go green»-Plattform gibt. Inwiefern dies schon zur Kundenbindung beiträgt, lässt sich noch nicht sagen. Positiv beeinflusst es spürbar unsere Belegschaft, die unsere nachhaltige Ausrichtung mitträgt und erfolgreich umsetzt. Ich bin absolut davon überzeugt, dass alle Bemühungen - und dazu zählen selbstverständlich auch die Antriebstechnologien – in Summe zu einem stabilen Wachstum unseres Unternehmens beitragen.

«Positiv beeinflusst es spürbar unsere Belegschaft, die unsere nachhaltige Ausrichtung mitträgt und erfolgreich umsetzt.»



Welche alternativen Treibstoffe haben Zukunft?

Es gibt eine Vielzahl von alternativen Treibstoffen zu Benzin und Diesel, die heutzutage verfügbar sind. Doch was sind die Vor- und Nachteile? Wie hoch die Kosten und wie gut die Verfügbarkeit? Wir haben dazu Martin Osterwalder, Co-CEO der Osterwalder Gruppe um eine kurze Einschätzung einiger Alternativ-Treibstoffe gebeten.

Text: Patrick Stämpfl Bild: zVg



Batterie-Elektrisch (BEV)

Vor-/Nachteile?

Vorteile: praktisch überall verfügbar; kaum Abhängigkeiten von Energielieferanten; Fahrzeug kann laden, während es steht
Nachteile: längere Betankungs- resp. Ladezeit; je nachdem, wo getankt werden muss, hohe Kosten wegen Roaming; Reichweite

Verfügbarkeit in der Schweiz?

Sehr gut, aktuell über 15'000 Lademöglichkeiten

Kosten?

Sehr tief, wenn das Auto zu Hause geladen wird. An öffentlichen HPC-Stationen ähnlich wie bei fossilem Treibstoff.

Hat dieser Treibstoff Zukunft?

Ja, definitiv. BEV wird in Zukunft eine wichtige und grosse Rolle spielen.

Wasserstoff-Elektrisch (FCEV)

Vor-/Nachteile?

Vorteile: sehr hohe Energiedichte und dadurch sehr kurze Betankungszeit; hohe Reichweite
Nachteile: aufwendiger Produktionsprozess; durch schlechteren Wirkungsgrad relativ teuer

Verfügbarkeit in der Schweiz?

Mittlerweile sehr gut.

Kosten?

Für PW-Fahrer vergleichbar mit Benzinern, für Truck-Betreiber gegenüber einem Diesel deutlich höher

Hat dieser Treibstoff Zukunft?

Im Schwerverkehr ja.

Biodiesel

Vor-/Nachteile?

Vorteile: weniger CO₂-Ausstoss als fossiler Diesel
Nachteile: nur begrenzt verfügbar

Verfügbarkeit in der Schweiz?

Gut, wird fast flächendeckend fossilem Treibstoff beigemischt

Kosten?

Höher als fossiler Diesel, durch Steuerbefreiung aber konkurrenzfähig

Hat dieser Treibstoff Zukunft?

Ja, Anteil an Biogenen Treibstoffen kann je nach Fahrzeug zu 100% eingesetzt werden

CNG (Compressed Natural Gas)

Vor-/Nachteile?

Nachteile: Kann nicht in herkömmlichen Verbrennungsmotoren eingesetzt werden; ist fossil

Verfügbarkeit in der Schweiz?

Sehr gut

Kosten?

Wie Benzin

Hat dieser Treibstoff Zukunft?

Nein

Synthetische Kraftstoffe

Vor-/Nachteile?

Vorteile: kann in herkömmlichen Verbrennungsmotoren eingesetzt werden, CO₂-neutral, kann als Speicher für überschüssige Grüne Energie verwendet werden
Nachteile: hoher Energiebedarf in der Produktion

Verfügbarkeit in der Schweiz?

Noch nicht verfügbar

Kosten?

Hohe Produktionskosten

Hat dieser Treibstoff Zukunft?

Ja



Achtungserfolg für Margrit Aerne

Margrit Aerne, Geschäftsführerin und Verwaltungsratspräsidentin der familieneigenen Transportfirma Geflügeltrans AG in Lanterswil, wurde am diesjährigen Unternehmerinnenpreis der KMU Frauen Thurgau dritte. Aerne begann ihre Laufbahn mit einer Ausbildung als Pflegefachfrau und führt heute den Familienbetrieb, den sie nach der Gründung im Jahr 2000 mit aufgebaut hat. Die ASTAG OFL gratuliert Margrit Aerne herzlich zur Nomination und zum dritten Platz.



Wichtiger Meilenstein

Der 20. September 2023 war ein wichtiger Meilenstein zur Realisierung der Engpassbeseitigung in der Ostschweiz. Der Ständerat hat nach ebenso klaren Beschlüssen des Nationalrates mit einem deutlichen Entscheid das Projekt der Engpassbeseitigung im Grossraum St.Gallen (3. Röhre Rosenbergertunnel & Anschluss Güterbahnhof) genehmigt. Kurz darauf hat der St.Galler Kantonsrat mit fast 80 Prozent der Stimmen das Jahrhundertprojekt ebenfalls bestätigt. Damit nimmt das Projekt Engpassbeseitigung eine weitere entscheidende Hürde und kann nun detailliert ausgearbeitet werden.

Neues Taxireglement

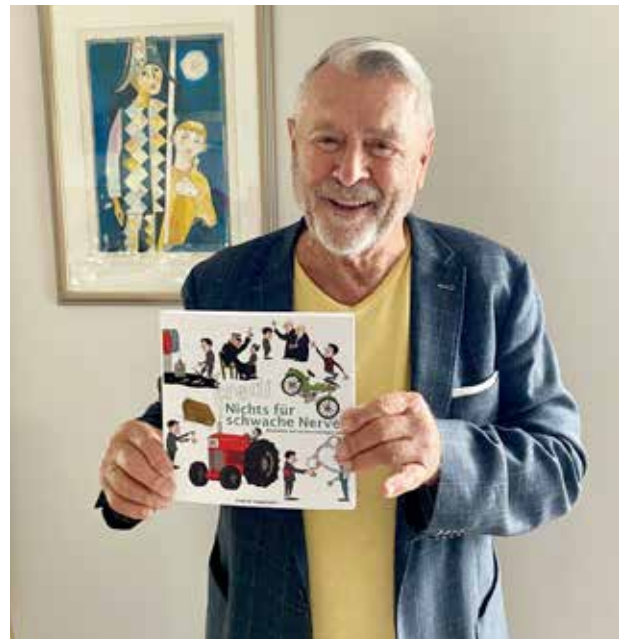
Das geltende Taxireglement der Stadt St.Gallen entspricht teilweise nicht mehr dem übergeordneten Recht, was eine Totalrevision nötig macht. Die Vernehmlassung zum neuen städtischen Personenbeförderungsreglements ist am 31. Juli 2023 abgelaufen – die ASTAG OFL hat die Möglichkeit wahrgenommen und sich an der Vernehmlassung ebenfalls beteiligt. Die Ergebnisse werden aktuell vom Stadtrat ausgewertet und zusammengestellt. Das neue Reglement sieht ein Regulierungsmodell vor, welches zwischen dem Taxigewerbe mit und ohne Standplatzbewilligung, dem App-basierten Personenbeförderungsdienst sowie dem Limousinendienst unterscheidet.

Kurzmeldungen

Neuorganisation der CZV-Prüfungen

Ab dem 1. Januar 2024 wird die Durchführung der CZV-Prüfung neu organisiert. Die neue Prüfungsorganisation der CZV-Kurse besteht aus der ASTAG und Les Routiers Suisses. Neu werden zwei der bisherigen mündlichen Prüfungen als elektronische Prüfung beim Strassenverkehrsamt angeboten. Für die Prüfungsinhalte und die Vorbereitung ergeben sich keine wesentlichen Änderungen.

Mehr Infos dazu finden Sie auf www.cambus.ch.



Fredi Hugelshofer als Buchautor

Fredi Hugelshofer (84), Ehrenmitglied der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein, langjähriger Sektionspräsident, Transportlegende und Patron hat seine Lebensgeschichte in einem kurzweiligen Buch mit dem Titel «Fredri – nichts für schwache Nerven» niedergeschrieben. Ebenso hat er anlässlich des 145-jährigen Jubiläums der Hugelshofer Gruppe mit «Hommage an die Vorfahren der Dynastie Hugelshofer» eine eindrucksvolle Chronik verfasst. Beide Bücher können bei der Hugelshofer Gruppe bezogen werden.

Budgetschonende Nutzfahrzeug-Mobilität

Die Thomann Nutzfahrzeuge AG mit Standorten in Schmerikon, Frauenfeld, Arbon und Chur entlastet die Kunden erfolgreich mit dem Angebot «Metermiete», welches die Liquidität schont und die Kosten steuerbar macht.



Auch für LKWs jeder Ausführung der Marke Renault Trucks ist die Metermiete eine lohnenswerte Alternative.

«Wir wollen als Schrittmacher für Lastwagen- und Transporter-Kunden da sein», sagt CEO Andrea Niggli. Damit diese Firmen sofort mit den optimalen Fahrzeugen mobil sind und Investitionen nicht auf die lange Bank zu schieben brauchen, gibt's bei Thomann ein gut genutztes, spezielles Mietangebot.

Langzeit-Metermiete® ab 45 Rappen/km

«Bei uns konnte der Kunde schon immer kaufen oder mieten», sagt Christoph Kaufmann, Verkaufsleiter Transporter. Im Mietwesen hat der Kunde die Wahl zwischen Tages-/Monatsmiete, der Langzeitmiete zum monatlichen Fixpreis und der «Langzeit-Metermiete».

Bei der «Metermiete» bezahlt der Kunde nur noch die gefahrenen Kilometer, sei es als Monatspauschale oder gemäss monatlicher Kilometerleistung. Das Angebot gilt für Fahrzeuge der Marke Renault Trucks und Volvo Trucks sowie für IVECO Daily Transporter im Verkaufsgebiet Graubünden, dies selbstverständlich inklusive Elektro-Fahrzeugen. Der Kilometerpreis wird für jeden Mietkunden individuell kalkuliert und bleibt über die gesamte vereinbarte Laufzeit fix. «Somit können

Transportunternehmen und KMU-Betriebe sämtlicher Branchen die Mobilitätskosten verlässlich steuern und haben stets die volle Transparenz», so Andrea Niggli. Die Vertragsleistungen seitens der Thomann Nutzfahrzeuge AG sind dabei absolut vollständig. Namentlich sind Wartung und Reparaturen am gesamten Fahrzeug sowie eine definierte Anzahl Reifensätze pro Jahr im Kilometerpreis eingeschlossen.

Kostenvorteile auch bei Abgaskontrollen

Thomann hat in allen fünf Betrieben in die aktuellste Messtechnik der Russpartikel-Konzentration investiert. Dadurch vermeiden Kunden mit Dieselfahrzeugen gravierende Kostenüberraschungen an diesem teuren Bauteil. Die vorbeugenden Messungen im Rahmen von Wartungen usw. straffen die Garagenzeiten, senken Fahrzeug-Ausfallzeiten und sorgen insgesamt für mehr Strassenzeit der Fahrzeuge. Gleichzeitig kann sich der Kunde permanent sicher sein, dass sich seine Fahrzeuge in ordnungsgemässen und verkehrssicherem Zustand befinden und damit die per 1.1.2023 eingeführten Vorschriften eingehalten sind.



Kunden-Statement zur Metermiete

Das branchenführende, fast 120-jährige Familienunternehmen De Zanet AG in Kaltbrunn ist im Strassenbau und Tiefbau tätig und hat sich für die Langzeitmiete von bis anhin vier Renault Master mit Ladefläche der Marke Renault Trucks entschieden. «Das haben wir noch keine Sekunde bereut, denn wir schätzen den verlässlichen und unkomplizierten Service und die gute Zusammenarbeit mit der Firma Thomann», erläutert Rena De Zanet, Geschäftsführerin. «Für die Langzeitmiete sprechen planbare Kosten, die sich gut in unsere langfristige Investitionsplanung einfügen lassen».



THOMANN
NUTZFAHRZEUGE AG
SCHMERIKON · CHUR · FRAUENFELD · ARBON

Schmerikon (Hauptsitz)

Telefon 055 286 21 90

Frauenfeld

Telefon 052 723 20 20

Chur Industriestrasse

Telefon 081 286 76 46

Arbon

Telefon 071 446 77 11

Chur Oberalpstrasse

Telefon 081 258 43 33

thomannag.com

Versichert und alles kein Problem?

Die obligatorische Motorfahrzeughaftpflichtversicherung kommt für Schäden auf, die ein Lenker mit seinem Fahrzeug verursacht. Ist damit aber wirklich alles abgedeckt? Im Rahmen der Via-Sicura-Gesetzesänderung wurde bereits vor einigen Jahren das Regressobligatorium eingeführt. Was hat es damit auf sich?

Text: Marion Enderli Bilder: zVg

Wer ein Fahrzeug einlöst, muss zwingend eine Motorfahrzeughaftpflichtversicherung abschliessen. Diese kommt für sämtliche Personen- und Sachschäden auf, die durch den Betrieb des Fahrzeugs entstehen. Gegenüber dem geschädigten Dritten unterliegt die Versicherung dem sogenannten Einredenausschluss. Das heisst, die Versicherung darf dem Geschädigten keine Einreden entgegenhalten, die sich aus dem Versicherungsvertrag mit dem Fahrzeughalter ergeben. Dies bedeutet, dass die Versicherung gegenüber dem Dritten den Schaden immer ersetzen muss, selbst dann, wenn der Unfall absichtlich herbeigeführt wurde. Im internen Verhältnis, also zwischen der Versicherung und dem Versicherungsnehmer sieht dies jedoch anders. Je nach Verschulden des Lenkers kann die Versicherungspflicht eingeschränkt werden oder gänzlich wegfallen.

Keine Leistung bei Absicht

Wird ein Unfall absichtlich herbeigeführt, ist die Versicherung im Innenverhältnis nicht leistungspflichtig. Ihr steht somit das Recht zu, den Schaden, den sie dem Geschädigten ersetzen musste, vollumfänglich gegenüber dem Versicherungsnehmer geltend zu machen. Es handelt sich dabei um einen sogenannten Regress. Wird ein

Ereignis grobfahrlässig herbeigeführt, richtet sich die Leistungskürzung nach dem Grad des Verschuldens – je höher das Verschulden umso höher der Regress. Handelte der Lenker hingegen nur leicht fahrlässig, ist ein Regress von Gesetzes wegen ausgeschlossen.

Oft bieten die Versicherungen Grobfahrlässigkeitsschutzklauseln an. Gegen einen Prämienaufschlag verzichtet die Versicherung auf den Regress, wenn ein Ereignis grobfahrlässig herbeigeführt wird. Damit musste der Versicherungsnehmer bis anhin auch bei Grobfahrlässigkeit nicht damit rechnen, finanziell für den Schaden belangt zu werden. Im Rahmen der Via-Sicura-Gesetzgebung wurde diese Möglichkeit eingeschränkt. Somit können gewisse Grobfahrlässigkeits-Ereignisse nicht mehr vom Regress ausgenommen werden. Und der Gesetzgeber ging noch weiter und hat den Versicherungen in diesen Fällen sogar die Pflicht auferlegt, Regress zu nehmen. Es wurde ein sogenanntes «Regressobligatorium» geschaffen.

Fahren unter Alkoholeinfluss

Wird ein Unfall in angetrunkenem oder fahrunfähigem Zustand oder durch ein Raserdelikt verursacht, muss die Versicherung Regress nehmen.



Der Umfang des Rückgriffs richtet sich nach dem Verschulden und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit. Lenkt beispielsweise jemand mit 0.5 Promille ein Fahrzeug und verursacht eine Streifkollision an einem parkierten Fahrzeug fällt dies unter das Regressobligatorium und der Unfallverursacher wird der Versicherung einen Teil des Schadens, den sie bezahlt hat, zurückerstatten müssen.

Wer somit bei der Versicherung Grobfahrlässigkeit eingeschlossen hat, ist zwar in den meisten Fällen vor einem Rückgriff durch die Versicherung geschützt, nicht aber, wenn das Ereignis absichtlich, in angetrunkenem oder fahrunfähigem Zustand oder durch ein Raserdelikt herbeigeführt wurde.

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



DER GOLDENE RÜCKSPIEGEL

«Winkifrau» in Kreuzlingen

Seit drei Jahren steht eine 72-jährige Frau jeweils von Montag bis Freitag bei jedem Wetter am Kreisel beim Autobahnzubringer Kreuzlingen Süd und winkt allen LKW-Fahrerinnen und -Fahrern zu. Die Kreuzlingerin, die ihren Namen nicht preisgeben möchte, aber mittlerweile «Winkifrau» genannt wird, tut dies gemäss eigenen Angaben aus Dank und weil sie den Fahrern Freude schenken möchte, besonders an anstrengenden Tagen. Sie freue sich, wenn die Fahrer hupen und zurückwinken. Das würden auch die meisten tun – ausser die Österreicher, sagt sie. Sie schätze die Bodenständigkeit und Unkompliziertheit der Chauffeure und geniesse die Gespräche mit verschiedenen Menschen. Die «Winkifrau» verteilt auch Schokoladenherzen und erhält manchmal auch selber Geschenke. Einige Fahrerinnen und Fahrer kennt sie unterdessen persönlich. Zwei Mal durfte sie sogar schon im Lastwagen mitfahren, einmal sogar einen ganzen Tag lang mit einer Chauffeuse. Winken will die 72-jährige Kreuzlingerin, solange es ihr gut geht.

Für so viel herzlichen Einsatz für die Transportbranche verleihen wir der «Winkifrau» aus Kreuzlingen ebenso herzlich den Goldenen Rückspiegel.

Bild: Sabrina Bächli

Agenda

16. März 2024, 09.00 Uhr

Generalversammlung, Wattwil

5. Juli 2024, abends

QV-Abschlussfeier STF/STP, Flawil

9. September 2024, ca. 16.00 Uhr

Sektionshöck, Ort noch offen

19. bis 21. September 2024

Berufsmesse Thurgau, Weinfelden

CZV-Kurse in der Ostschweiz

17.11.2023

Auffrischkurs SDR/ADR, DHL Logistics (Schweiz) AG, Buchs SG

02.12.2023

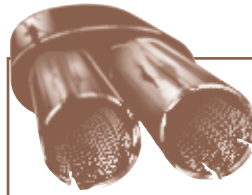
Verhalten im Strassenverkehr & Bedienung Emotach, LARAG AG, Wil SG

13.12.2023

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

26.02.2024

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



DER ROSTIGE AUSPUFF



St.Galler Stadtparlament

Die Mehrheit des St.Galler Stadtparlaments hat Ende August den geplanten Autobahnzubringer Güterbahnhof als Teil des Projekts «Engpassbeseitigung» aus dem Richtplan gekippt. Diese Entscheidung steht in eklatantem Widerspruch zu den klaren Entscheiden von Bundesrat, Nationalrat, Regierung und Kantonsrat St.Gallen sowie der städtischen Stimmbewölkerung zu diesem Jahrhundertprojekt. Anstatt Visionen für eine städtische Entwicklung des Güterbahnhofsareals sowie zur Verbesserung der Verkehrssituation zu entwickeln, gefällt sich die rot-grüne Mehrheit des Stadtparlaments offenbar in ihrer demokratiefeindlichen und rechtswidrigen Verweigerungshaltung. Es scheint, als stehe die derzeitige rot-grün-grünliberale Linksmehrheit im St.Galler Stadtparlament über dem Volk und dem Recht, zumal klare Entscheidung des Bundes und des Kantons, aber auch der eigenen Bevölkerung missachtet würden.

Das Verhalten von Rot-Grün ist für uns starker Tobak und verdient den rostigen Auspuff!

Neumitglieder der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

Eintritte vom 1. April 2023 bis 30. September 2023:

Daniel Gallati Transporte, Felben-Wellhausen, TG
Loris Künzle, Oberaach, TG
KEA Transport GmbH, Jona, SG

ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

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



NUFA AG

Ihr Volvo Trucks Vertragspartner in der Ostschweiz
und Liechtenstein

Gewerbeweg 15 | 9490 Vaduz | Tel. +423 239 19 90 | www.nufa.li



WIRAG AG

Nutzfahrzeuge



Wilerstrasse 224
9532 Rickenbach bei Wil

Stäffelstrasse 1
8409 Winterthur





Brenn- und Treibstoffe

Die LAVEBA Genossenschaft mit der Marke AGROLA, ist Ihr Partner für Brenn- und Treibstofflieferungen. Dank eigenen Tanklager und Direktimporten können wir einen prompten und zuverlässigen Lieferservice garantieren.



AdBlue®

AdBlue®

Die Dieselmotoren benötigen zur Reduktion der Abgasschadstoffe das Produkt AdBlue®. LAVEBA ist eine der führenden Anbieter und kann Sie beim Einsatz kompetent beraten.



FUCHS Schmierstoffe

Die LAVEBA ist autorisierter FUCHS Schmierstoff Partnerhändler für die Ostschweiz. Unser Komplettangebot mit original Herstellerfreigaben und Sortenrationalisierung vereinfacht Ihre tägliche Arbeit und bietet Ihnen einen klaren Mehrwert.



Online-Einkaufen rund um die Uhr unter www.agrolasg.ch



LAVEBA Genossenschaft
Vadianstr. 29 | 9001 St. Gallen
Telefon +41 58 400 66 11
info@agrolasg.ch

Ihr Energie Team in St.Gallen:



vlnr: Thomas Baumann, Jürg Menet, Jan Kessler, Marc Lippuner, Walter Räss, Palmira Di Leo, Michael Wüthrich, Dunja Zumstein, Andy Gartwy!