

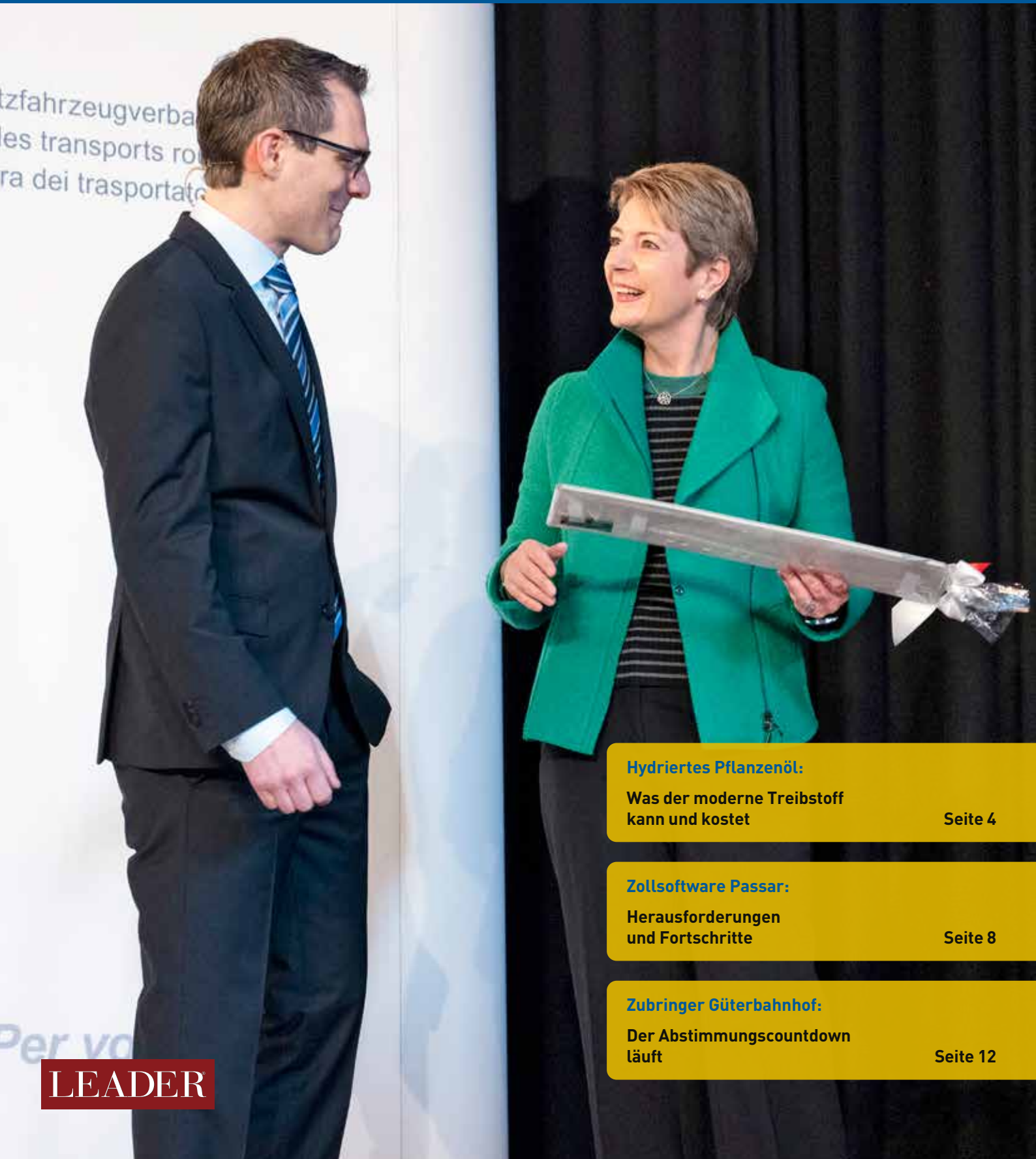
# TRANSPORT

flash

Publikation der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein

CHF 5

Nr. 1 / April 2024



LEADER

## Hydriertes Pflanzenöl:

Was der moderne Treibstoff  
kann und kostet

Seite 4

## Zollsoftware Passar:

Herausforderungen  
und Fortschritte

Seite 8

## Zubringer Güterbahnhof:

Der Abstimmungscountdown  
läuft

Seite 12



365 Tage  
für Sie im  
Einsatz - seit  
1969

**altherr**  
trucks & vans

**EINE  
KLASSE  
FÜR SICH.**



*Der Mercedes-Benz eActros -  
jetzt bei Altherr Probe fahren.*

**altherr** - Ihr Partner für Nutz- und Kommunalfahrzeuge in Nesslau und Schaan.

**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



OMNIPLUS

hoschung

MASCHINENFABRIK  
DUCKER

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



Liebe Leserinnen und Leser

Im Februar hat der Bundesrat das Vernehmlassungspapier zur Weiterentwicklung der LSVA herausgegeben. Nach ersten positiven Signalen seitens UVEK und Bundesrat Röstli gab es Hoffnung, dass die zentralen Anliegen unseres Verbands und unserer Mitglieder berücksichtigt werden würden. Trotzdem musste ich ernüchtert feststellen, dass einige Punkte sehr ideologisch und theoretisch vorgeschlagen werden.

Von der Technologieneutralität würde nicht viel übrigbleiben: nur elektrische Antriebsstränge, basierend auf Batteriespeichern oder Wasserstoff, könnten die tiefste LSVA-Klasse überhaupt erreichen. Wasserstoffverbrenner, Biogas oder eFuels würden automatisch in die mittlere Klasse eingestuft. Ebenfalls soll der Kostendeckungsgrad des Strassengüterverkehrs bezüglich den Externalitäten gesteigert werden.

Die Feststellung der externen Kosten soll dabei dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) übergeben werden. Dies weckt böse Erinnerungen an das Bundesgerichtsurteil von 2012, wo die Stauzeitkosten vermehrt dem Strassentransport und der LSVA angelastet wurden. Der Bundesrat und das ARE hätten somit bei der Berechnung beinahe freie Hand. Nur das EU-Landverkehrsabkommen schützt noch mit einer Grenze der Beträge nach oben. Zentrale Punkte wie Anschubfinanzierung und die Entwicklung der LSVA wurden berücksichtigt, jedoch nur zeitlich begrenzt und abhängig von der Verbreitung der neuen Fahrzeuge.

Die ASTAG hat alle Mitglieder angeschrieben und zur Mithilfe aufgefordert. Ich hoffe, Sie haben diese Chance genutzt und Ihre Feststellungen an den Verband weitergegeben. Warten wir gespannt, wie es weitergeht.

Mit besten Grüßen

René Steiner  
ASTAG Sektion Ostschweiz und  
Fürstentum Liechtenstein

# Tempo 30 bzw. 50 innerorts

Anlässlich einer Abstimmung vor 23 Jahren lehnte das Schweizer Stimmvolk wie auch alle Stände die «Volksinitiative für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen» klar ab.

Ergänzend dazu bekräftigte der Bundesrat im Sommer 2022 explizit, dass auf verkehrsorientierten Strassen innerorts auch künftig grundsätzlich Tempo 50 gilt, damit sichergestellt wird, dass die Funktion des übergeordneten Verkehrsnetzes nicht gefährdet wird und dass der Verkehr auf diesem übergeordneten Netz bleibt.

Nachdem sich die St.Galler Stadt- wie auch die Kantonsregierung letztes Jahr diesen Vorgaben mit der schrittweisen, nahezu flächendeckenden Einführung von Tempo 30 zu widersetzen versuchte, musste der St.Galler Kantonsrat energisch eingreifen. Auf Initiative von Vertretern der SVP-, FDP- und Mitte-Fraktionen konnte – trotz zahlreichen Abweichlern in den Reihen der Mitte – erwirkt werden, dass Lärmsanierungen an Staatsstrassen und Gemeindestrassen erster Klasse durch raumplanerische Massnahmen sowie den Einbau lärmarmen Beläge erfolgen müssen und auf Tempo-30-Zonen verzichtet wird. Sind sie als einzige Möglichkeit aus Sicherheitsgründen erforderlich, so darf die Leistungsfähigkeit der Strasse dadurch nicht beschränkt werden. Per Motion wurde die Regierung zudem eingeladen, dass Kantonsstrassen und Gemeindestrassen erster Klasse als verkehrsorientierte Strassen definiert werden, auf diesen Strassen grundsätzlich die bundesrechtlich vorgesehene Höchstgeschwindigkeit zu signalisieren und dass abweichende Höchstgeschwindigkeiten nur in

Ausnahmefällen signalisiert werden dürfen, sofern und so weit nachgewiesen ist, dass der damit verfolgte Zweck nicht mit anderen Massnahmen erreicht werden kann.

Die linksgrünen Bestrebungen, den Automobilisten und dem Strassentransportgewerbe Steine in den Weg zu legen, konnte im Kanton St.Gallen vorderhand abgewendet werden.



**Bruno Dudli**  
Kantonsrat / Präsident SVP Kreis Wil

## 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, Bruno Dudli | Fotografie: Marlies Beeler-Thurnheer, 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, rene.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

# «HVO bietet eigentlich nur Vorteile»

Hydriertes Pflanzenöl - HVO - ist ein moderner Weg, um hochwertige biobasierte Dieselkraftstoffe herzustellen. Was HVO alles kann, wie es um die Verfügbarkeit steht und was es kostet, wollten wir von Marc Lippuner, Leiter GE Energie, und Andy Gartwyl, Leiter Abteilung Brenn- und Treibstoffe bei der St.Galler LAVEBA Genossenschaft, wissen.

Text: Patrick Stämpfli Bild: zVg



Rechts: Marc Lippuner,  
links: Andy Gartwyl.

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

## «CO<sub>2</sub> sparen und damit die Umwelt schonen kostet halt einen gewissen Mehrpreis.»

### Was genau ist HVO und wie unterscheidet es sich von herkömmlichem Dieselmotorkraftstoff?

**Marc Lippuner:** HVO ist ein dem fossilen Diesel in vielen Parametern überlegener Treibstoff. Von den Molekülen her ist HVO von fossilem Diesel nicht zu unterscheiden. Es besteht zu 100 Prozent aus biogenen Rohstoffen, die in einem Raffinerieprozess in Dieseltreibstoff umgewandelt werden.

### Welche pflanzlichen Rohstoffe werden typischerweise zur Herstellung von HVO verwendet und warum werden sie bevorzugt?

**ML:** Grundsätzlich kann man HVO aus vielen verschiedenen, fetthaltigen Rohstoffen herstellen. Derzeit ist es nur erlaubt, HVO aus 100 Prozent Altspeisefett in die Schweiz zu importieren.

### Welche Umweltauswirkungen hat die Verwendung von HVO im Vergleich zu herkömmlichem Dieselmotorkraftstoff?

**Andy Gartwyl:** HVO beinhaltet fast keinen Schwefel, fast keine polyzyklischen Aromaten und verbrennt daher viel sauberer als der herkömmliche Diesel.

### Inwiefern unterstützt die Verwendung von HVO als biobasierter Kraftstoff die Reduzierung von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor?

**AG:** Je nach Rohstoff und Verarbeitungsprozess kann auf sehr einfache Weise bis zu 90 Prozent CO<sub>2</sub> durch die Verwendung von HVO eingespart werden.

### Welche technischen Anpassungen sind erforderlich, um HVO in bestehenden Dieselmotorkraftstoffinfrastrukturen und Fahrzeugen zu nutzen?

**AG:** Alle Hersteller von schweren Nutzfahrzeugen und auch 3,5-Tonnen-Fahrzeugen lassen die Verwendung von HVO gemäss EN 15940 uneingeschränkt zu. Auch im PW-Bereich sind sehr viele Herstellerfreigaben vorhanden.

### Welche Vorteile bietet HVO im Hinblick auf Motorleistung, Lebensdauer und Wartung im Vergleich zu herkömmlichem Dieselmotorkraftstoff?

**AG:** Die Leistung des Motors bei der Verwendung von HVO ist besser als mit herkömmlichem Diesel. Die Wartungsintervalle müssen nicht verändert werden. Durch den sehr geringen Schwefel- und Aromatengehalt werden die Partikelfilter viel weniger belastet und haben somit eine längere Lebensdauer.

### Gibt es Einschränkungen oder potenzielle Nachteile bei der Verwendung von HVO im Vergleich zu anderen erneuerbaren Kraftstoffen wie Biodiesel?

**AG:** Einer der grossen Vorteile von HVO liegt in der Einfachheit der Anwendung. Man kann es pur verwenden, in jeder beliebigen Mischung, im Wechselbetrieb – einfach problemlos. Es gibt eigentlich nur Vorteile.

### Wie steht es um die Verfügbarkeit von HVO auf dem Markt und wie entwickelt sich die Produktionskapazität?

**ML:** Der grosse Konkurrent um das HVO ist das SAF (Biokerosin), welches mit der gleichen Technologie hergestellt wird und Höchstpreise auf dem Markt erzielt. Es werden weltweit neue Werke gebaut, die Nachfrage ist allerdings auch sehr hoch. Ab dem zweiten Quartal 2024 sollten geringe Mengen an HVO in der Schweiz verfügbar sein.

### Wie teuer ist HVO im Vergleich zu herkömmlichen Kraftstoffen bzw. Diesel?

**ML:** HVO ist ein premium Diesel, der auch teurer als der fossile Diesel ist. Bei der aktuellen Importkalkulation sollte der HVO maximal 10 Rappen pro Liter teurer sein als der fossile Diesel. CO<sub>2</sub> sparen und damit die Umwelt schonen kostet halt einen gewissen Mehrpreis. Die Vorteile überwiegen jedoch bei Weitem.

## «Derzeit ist es nur erlaubt, HVO aus 100 Prozent Altspeisefett in die Schweiz zu importieren.»

Anzeige



Ihr Vertriebspartner  
für Müller Mitteltal

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

Wil – Root – Härkingen – Echandens

**MOBAS®**

**OSTSCHWEIZ DRUCK**

# Druck ist unsere Passion

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

**WIRAG AG**

Nutzfahrzeuge



Wilerstrasse 224  
9532 Rickenbach bei Wil

Stäffelstrasse 1  
8409 Winterthur

**DAF**



**IVECO**

# Rückblick Generalversammlung 2024

Über 230 Mitglieder und hochkarätige Gäste wie Bundesrätin Karin Keller-Sutter und ASTAG-Präsident Thierry Burkhard nahmen an der diesjährigen GV der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein teil.

Bilder: Marlies Beeler-Thurnheer

Weitere Informationen und Fotos finden Sie auf der Webseite der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein.



# Zollsoftware Passar: Herausforderungen und Fortschritte

Mit der Einführung des neuen Warenverkehrssystems Passar soll die Abwicklung von Waren durch die Digitalisierung vereinfacht werden. In einem Gespräch mit einem Vertreter des Zolls und der IHK St.Gallen-Appenzell wird deutlich, wie die neue Software den Arbeitsalltag prägt und welche Hürden noch zu überwinden sind.

Text: Patrick Stämpfli Bilder: zVg



Fredy Weissenbrunner



Remo Wild

Seit dem 1. Juni 2023 ist das Warenverkehrssystem Passar 1.0 in der Schweiz in Betrieb. Die Umstellung erfolgte schrittweise und umfasste zunächst internationale Durchfuhren sowie seit dem 17. März 2024 auch weitere Geschäftsfälle wie Eröffnungen und Beendigungen internationaler Durchfuhren, nationale Durchfuhren und Ausfuhren. Fredy Weissenbrunner, Programmleiter Passar beim Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG), äussert sich zuversichtlich: «Die Systeme arbeiten zuverlässig und performant. Selbstverständlich gibt es noch ein paar Justierungen, was bei einem solchen Grossprojekt normal ist.»

## Schnellere Grenzüberschritte dank App

Die Vorteile der neuen Software für die tägliche Arbeit werden von Fredy Weissenbrunner deutlich gemacht: «Mit Passar und seinen Umsystemen kommen wir unserem Ziel, Zwischenstopps und Schaltergänge an der Grenze zu vermeiden, schrittweise näher.» Besonders die Nutzung der Activ App für automatische Warenanmeldungen und die neue Funktion des Remote Loadings, bei dem Dokumente direkt auf das Smartphone

des LKW-Fahrers geschickt werden, würden zu einem schnelleren Grenzüberschritt beitragen.

Die Einführung von Passar brachte aber auch Herausforderungen mit sich, wie Fredy Weissenbrunner erklärt: «Der Wechsel auf Passar bringt Änderungen auf der technischen wie auch auf der prozessualen Ebene mit sich.» Insbesondere die Umstellung von monolithischen Systemen auf eine verteilte IT-Architektur und die Anpassung an neue Begrifflichkeiten erfordern Anpassungen seitens der Wirtschaftsbeteiligten und der Zollmitarbeitenden.

## Erfahrungswerte fehlen noch

Remo Wild, Leiter Exportdienste und Mitglied der Geschäftsleitung der IHK St.Gallen-Appenzell äussert sich zurückhaltend zum aktuellen Stand von Passar: «Zum gegenwärtigen Zeitpunkt können wir kein abschliessendes Urteil fällen. Es fehlen noch aussagekräftige Erfahrungswerte, da beispielsweise bei der Ausfuhrliste nicht alle Informationen angedruckt werden.» Dennoch wird die Einführung von Passar in Etappen auch von der IHK begrüsst.

Die IHK hat sich bereits vor der Einführung von Passar aktiv darum bemüht, Informationen über das System bereitzustellen, da es allgemein noch an Wissen mangelt. Zudem wurden Fachseminare angeboten, um praxisbezogene Informationen zur Zollanmeldung über Passar zu vermitteln. «Obwohl zu diesem Zeitpunkt das System noch nicht einsatzbereit war, konnten wir den Teilnehmenden unter anderem einen Vergleich der Ausfuhrliste zwischen «e-dec Export» und «Passar Ausfuhr» aufzeigen», erklärt Wild.

## «Die Systeme arbeiten zuverlässig und performant.»

Die häufigsten Fragen und Probleme der Unternehmen drehen sich gemäss Remo Wild um Unsicherheiten bezüglich des Zeitpunkts und des Vorgehens der Umstellung ihrer Prozesse sowie konkrete Fragestellungen zur Handhabung von Passar auf Sachbearbeiterebene.

## Passar gemeinsam weiterentwickeln

Fredy Weissenbrunner betont die Bedeutung des Dialogs für die Weiterentwicklung von Passar: «Wichtig ist dabei, dass wir den offenen und konstruktiven Dialog mit den Wirtschaftsbeteiligten sowie auch mit den Mitarbeitenden weiterführen.» Nur so könnten relevante Erkenntnisse gewonnen und Passar gezielt weiterentwickelt werden, auch mit Blick auf die geplante Phase 2, die Anfang 2025 starten soll und die Einfuhr von Waren in die Schweiz sowie weitere Spezialverfahren digitalisieren wird.





# Krankheit – Arztzeugnis – Lohnfortzahlung



Die Arbeitsunfähigkeit eines Mitarbeiters führt zu weitreichenden Konsequenzen im Arbeitsverhältnis (Lohnfortzahlung, Sperrfrist, etc.). Dabei kommt in der Praxis dem Arztzeugnis eine grosse Bedeutung zu. Oft sehen sich Arbeitgeber aber mit nicht nachvollziehbaren Krankschreibungen konfrontiert. Was gibt es dann für Möglichkeiten?

Text: Marion Enderli Bilder: zVg

Wird ein Arbeitnehmer krank und kann er dadurch nicht arbeiten, so hat ihm der Arbeitgeber für eine beschränkte Zeit den darauf entfallenden Lohn zu entrichten. Die Lohnfortzahlungsdauer ist abhängig vom Dienstalter. Im ersten Dienstjahr ist der Lohn zu 100 % ab dem ersten Tag für drei Wochen zu entrichten. Anschliessend ist die Dauer abhängig von der örtlich anwendbaren Skala (Zürcher, Berner oder Basler Skala) und der volle Lohnanspruch ist bis zu mehreren Monaten geschuldet.

Es ist zulässig von dieser gesetzlichen Lösung abzuweichen, sofern sie für den Arbeitnehmer mindestens gleichwertig ist. Zudem ist zu beachten, dass die Vereinbarung schriftlich sein muss, sofern es nicht in einem Gesamtarbeits- oder Normalarbeitsvertrag geregelt ist. Als gleichwertig gilt beispielsweise eine Krankentaggeldversicherung, welche während 720 Tage 80 % vom Lohn erbringt. Dabei sind auch bis zu drei Karenztage zulässig.

Ob nun eine Lohnfortzahlungspflicht (bei ausbleibender Arbeitstätigkeit) besteht, hängt davon ab, ob der Mitarbeiter arbeitsfähig ist oder nicht. In der Praxis ergeben sich darüber oft Diskussionen. Die Arbeitsunfähigkeit ist vom Arbeitnehmer zu beweisen. Das dafür oft verwendete Arztzeugnis stellt dabei eine Behauptung dar und erbringt keinen strikten Beweis. Der Beweiswert eines Arztzeugnisses hängt im Wesentlichen davon ab, wie umfassend es ist, auf welchen Untersuchungen es beruht und wie detailliert es erfolgt. Oft sind Arztzeugnisse aber sehr pauschal abgefasst und lassen den Arbeitgeber im Unklaren, was tatsächlich noch möglich ist oder nicht. Es lohnt sich daher, den Mitarbeiter aufzufordern, ein detailliertes Arztzeugnis einzureichen und ihm dazu eine klare Arbeitsplatzbeschreibung auszuhändigen. Dadurch kann und soll der Arzt beurteilen, welche Arbeiten zum Beispiel noch möglich sind und welche nicht, ob der Mitarbeiter ferienfähig ist und ob eine Verbesserung der Arbeitsfähigkeit zu erwarten ist.

Durch ein detailliertes Arztzeugnis kann sich beispielsweise zeigen, dass der Mitarbeiter für gewisse Arbeiten durchaus noch eingesetzt werden kann und der Arbeitgeber kann durch die entsprechende Zuweisung solcher Arbeiten den Mitarbeiter im Betrieb wieder integrieren. Bestehen weiterhin Zweifel an der Arbeitsunfähigkeit kann eine vertrauensärztliche Untersuchung angeordnet werden. Hierbei empfiehlt es sich, die Modalitäten schriftlich im Arbeitsvertrag zu regeln. In der Praxis erweist es sich im Übrigen an diesem Punkt oft als hilfreich, sich mit der Krankentaggeldversicherung abzusprechen. Da die Krankentaggeldversicherung in dieser Zeit den Lohnanspruch abgibt, hat sie ein eigenes Interesse daran, die Arbeitsunfähigkeit abklären zu lassen.

Gelingt dem Arbeitnehmer letztlich der Beweis nicht, dass er krankheitsbedingt arbeitsunfähig ist, hat er seine Arbeitsleistung zu erbringen. Andernfalls ist keine Lohnfortzahlung geschuldet.

Anzeige

Verkauf und Reparatur  
von Lastwagen, Lieferwagen  
und Bussen der Marken  
MAN und NEOPLAN





# Auf in die elektromobile Zukunft

E-Antrieb, Wasserstoff oder E-Fuels – aktuelle Studien zeigen auf, dass am E-Antrieb nichts vorbeiführt, wenn Transportunternehmen heute eine dekarbonisierte Lösung für ihre Flotte suchen. Thomann hat die Fahrzeuge, die Infrastruktur und den praxisstarken Rundumblick dafür.



Der LKW E-Tech T von Renault Trucks überzeugt sowohl technologisch wie ökonomisch.

Prognosen der Transportleistung in der Schweiz weisen eine über 30-prozentige Zunahme zwischen 2025 und 2050 aus, das bei der Schiene wie bei der Strasse. Entsprechend aktuell sind die Vorhaben von Transportunternehmen, mit ihren Fahrzeugen jetzt in eine CO<sub>2</sub>-neutrale Zukunft zu starten.

## Beratungs-Knowhow entscheidend

«Wir bieten seit Jahren Komplettlösungen für die Elektromobilität», sagt Thomann-CEO Andrea Niggli. Die 360°-Unterstützung der Kunden umfasst vier Phasen: individuelle Bedürfnisse gemeinsam definieren, den besten Lösungsansatz entwickeln, Eck-

punkte spezifizieren (z. B. Lade-Infrastruktur, Wartungsoptimierung), Projekt umsetzen. Es ist klar, dass der Umstieg von Dieslern auf E-Nutzfahrzeuge bzw. zu einer ganzen elektrifizierten Flotte vom Kunden teilweise grundlegende Anpassungen in der Logistikplanung und beim Flottenmanagement verlangt. «Dieses Umdenken ist unverzichtbar – und genau darin unterstützt unser Team die Kunden umfassend, und zwar vom Kauf bis zur Betriebsüberwachung», betont Andreas Gähwiler, Verkaufsleiter LKW. Über den Kauf hinaus bietet Thomann auch attraktive Bedingungen für die (Langzeit-) Miete. Nachstehend ein kleiner Einblick in die Welt der

E-Nutzfahrzeuge im Angebot der Thomann Nutzfahrzeuge AG.

## E-Tech LKWs von Renault Trucks

Die Franzosen forcieren den Übergang zur kohlenstofffreien Mobilität schon länger und starteten die Serienfertigung von E-Trucks im März 2020. «E-Tech» ist die dabei die Dachmarke für alle LKWs und Transporter. Im Jahr 2023 hat Renault Trucks zwei schwere E-LKWs auf den Markt gebracht, den E-Tech T für den Regionalverkehr und den E-Tech C für den Baustelleneinsatz. Das zulässige Gesamtgewicht beträgt für beide Modelle 44 Tonnen.



Volvo Truck bietet eine vollständige Palette an E-LKWs.

Die Fahrzeuge werden von zwei oder drei Elektromotoren mit einer Gesamtleistung von bis zu 490 kW (666 PS) angetrieben. Zwei bis sechs Lithium-Ionen-Batteriepacks mit einer Kapazität von 180 bis 540 kWh ermöglichen ohne Nachladen eine Reichweite von bis zu 300 km. Mit einer einstündigen Nachladung an einer 250-kW-Ladesäule sind – mit sechs Batteriepacks – sogar bis 500 km möglich.

Die beiden Trucks lassen sich mit drei Arten von Nebenantrieben (PTO) ausstatten. «Das ermöglicht den Einsatz unterschiedlichster Aufbauten und Aufbau-Antriebe, nämlich elektrisch, elektromechanisch oder über das Getriebe», verdeutlicht Verkaufsberater Erich Hofmann.

Konkret ist ein elektrischer Anschluss an die Hochvoltanlage verfügbar, beispielsweise für Kühlaggregate. Verschiedene ans Getriebe angeflanschte Versionen treiben z. B. Kompressoren oder Hydraulikpumpen an. Auch die Achs-Konfigurationen bzw. Ausführungen sind wählbar: 4x2- und 6x2-Sattelzugmaschine sowie 4x2-, 6x2- und 8x4-Tridem-Motorwagen. Insgesamt bietet Renault Truck den Kunden sehr viel Spielraum, um individuelle Bedürfnisse abzudecken.

### E-Tech Transporter im städtischen Bereich

Für Transportleistungen in Städten und Agglomerationen empfehlen sich die E-Tech Modelle Master und Trafic. Den robusten Master gibts in drei Längen, drei Höhen und drei Karosserien (Van, Plattform und Fahrgestell mit Fahrerhaus). Das Ladevolumen liegt zwischen 8 m<sup>3</sup> und 22 m<sup>3</sup>. Unter realen Betriebsbedingungen beträgt die Reichweite mit einer 52-kW-Batterie bis zu 200 km. Auch der E-Tech Trafic lässt sich auf die Kundenbedürfnisse konfigurieren. Es sind die Modelle Kastenwagen, Doppelkabine oder Pritschenwagen verfügbar, und zwar in zwei Längen und zwei Höhen.

### Die E-Palette von Volvo Trucks

Die Schweden produzieren Stand heute als weltweit einziger Hersteller eine komplette Palette an E-LKWs in Serie. Der Volvo FH Electric zum Beispiel wurde für den schnellen und komfortablen Transport grosser Gütermengen entwickelt. Der 44-Tönnner bringt es auf 490 kW Leistung und auf eine Reichweite von bis zu 300 km. Er eignet sich zudem für Baustellen und für den Kranbetrieb in städtischen Gebieten, in denen es besonders auf niedrige Lärm- und Abgasemissionen an-

kommt. Durch und durch anwenderfreundlich lassen sich Fahrerhaus, Sattelzugmaschine oder Fahrgestell, Achsen und Batteriekapazität individuell konfigurieren.

### Transporter IVECO eDaily

Im Marktgebiet Graubünden ist Thomann autorisierter Partner für IVECO Daily Fahrzeuge. Mit Gesamtgewichten von 3.3 bis 7 Tonnen und einem Ladevolumen bis zu 19.6 m<sup>3</sup> eröffnet der eDaily eine Fülle von Einsatzmöglichkeiten. Spezielle Erwähnung verdient das Fahrerlebnis, welches IVECO kontinuierlich verbessert hat und damit branchenweite Standards setzt.

#### Thomann E-Leistungen in den fünf Betrieben:

- E-LKWs in Schmerikon, Chur-Industriestrasse, Frauenfeld und Arbon
- E-Omnibusse in Schmerikon, Chur-Oberalpstrasse und Arbon
- E-Transporter in Schmerikon und Chur-Industriestrasse, Frauenfeld und Arbon.

Interessierte wenden sich an  
[emobilitaet@thomannag.com](mailto:emobilitaet@thomannag.com)



Thomann: IVECO-Stützpunkt in Graubünden.

**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](http://thomannag.com)

# Zubringer Güterbahnhof: Der Abstimmungscountdown läuft



Voraussichtlich im Herbst 2024 wird das Stimmvolk über den Zubringer Güterbahnhof in St.Gallen entscheiden können. Warum die Gegner des Projekts falsch liegen und wie man sich bei der IG Engpassbeseitigung auf den Abstimmungskampf vorbereitet, wollten wir von deren Präsident Dr. Walter Locher wissen.

Text: Patrick Stämpfli Bild: Marlies Beeler-Thurnheer

**Walter Locher, das Projekt der St.Galler Engpassbeseitigung mit der dritten Röhre, dem Anschluss Güterbahnhof und dem Tunnel zur Liebegg kommt in eine entscheidende Phase, im Herbst soll darüber abgestimmt werden. Wie ist die Stimmung derzeit bei der IG Engpassbeseitigung?**

Wir gehen davon aus, dass die Abstimmung über die STEP-Projekte, d.h. über die sechs Nationalstrassenabschnitte im Raume Basel, Schaffhausen, Bern, Nyon und St.Gallen, im November stattfinden wird. Die Stimmung bei der IG Engpassbeseitigung ist sehr positiv.

**Die Gegner des Zubringers befürchten mehr Verkehr in der Stadt St.Gallen. Warum liegen sie falsch?**

Das Gegenteil ist der Fall: Mit der dritten Röhre Rosenbergentunnel, dem Anschluss Güterbahnhof

und dem Anschluss Liebegg wird der zunehmende Verkehr in der Stadt St.Gallen zielgerichtet und unterirdisch direkt aus dem Verkehrsnetz der Stadt genommen und abgeführt. Ohne Engpassbeseitigung wird das Strassennetz in 10 bis 15 Jahren aufgrund der Verkehrsmengenausweitung kollabieren. Tägliche Staus würden die Folge sein.

**Der Zubringer verunmögliche zudem eine rasche Realisierung der Areal-Aufwertung, heisst es bei den Gegnern weiter. Was sagen Sie zu diesem Vorwurf?**

Es stimmt überhaupt nicht, dass die Arealaufwertung durch den Zubringer verunmöglicht wird. Die Gegner sind sich uneins, was auf dem oberirdischen Areal (die Autobahn verläuft unterirdisch) entstehen soll. Es fällt auf, dass die Gegner bis heute nie irgendwelche Ideen über die Arealaufwertung präsentiert haben.

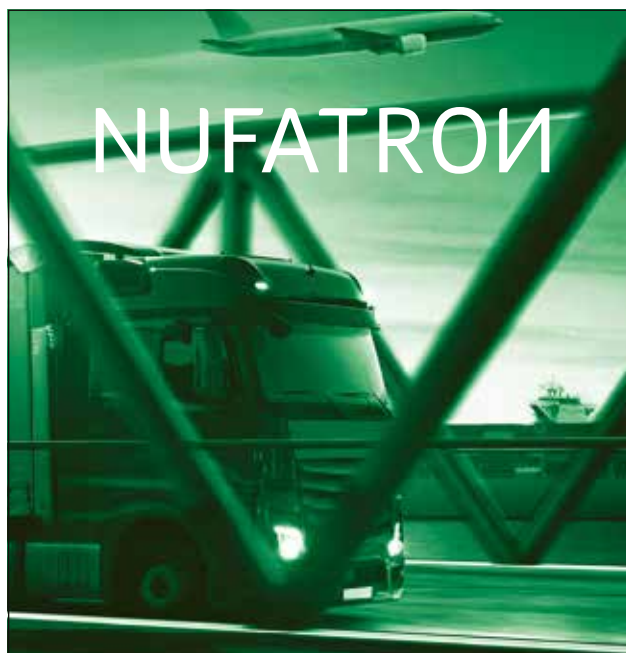
**Wie bereitet man sich bei der IG Engpassbeseitigung auf den Abstimmungskampf vor?**

Die IG Engpassbeseitigung bereitet sich auf verschiedenen Kanälen, so unter anderem auch über die beteiligten Verbände und Parteien, intensiv auf den Abstimmungskampf vor. Auch spezielle Aktionen sind derzeit in Planung. Sie sollen die Bevölkerung auf die erheblichen Vorteile, die das Projekt mit sich bringt, nachhaltig sensibilisieren.

**Wie ist Ihre Prognose? Wird das Stimmvolk dem Zubringer zustimmen?**

Wir sind davon überzeugt, dass die Stimmbevölkerung, wenn sie die Vorteile des Projektes erkennt, dem Vorhaben zustimmen wird, wie sie es bereits 2016 bei 66% Stimmbeteiligung mit 66% Zustimmung getan hat.

Anzeige



tranSvias

Digitale Logistik  
Telematik & Auftragsmanagement

mobil  
und  
effizient



www.nufatron.ch

eps | software  
engineering

# Kurzmeldungen

## Änderung in der Verkehrszulassungsverordnung (VZV)

Anfang Mai 2023 hat der Bundesrat Anpassungen der Verkehrszulassungsverordnung (VZV) beschlossen. Damit soll die Aus- und Weiterbildung weiter optimiert werden. Zu den wichtigsten Änderungen gehört, dass Chauffeure aus dem Ausland (EU/EFTA) ab 1. März 2024 ihren ausländischen Führerausweis Kat. C/D nicht mehr in einen CH-Führerausweis umtauschen müssen, wenn sie berufsmässig ein Fahrzeug mit CH-Kontrollschildern lenken. Damit setzt der Bundesrat ein langjähriges ASTAG-Anliegen um. Aber ACHTUNG! In der Schweiz absolvierte CZV-Kurse werden in einem solchen Fall im Ausweisland nicht gutgeschrieben. Die ASTAG bleibt diesbezüglich am Ball, um hier eine mögliche Anpassung zu erwirken.

Anzeige

## IN TIEFER TRAUER



Leider müssen wir, die GREAG AG, uns von unserem geliebten Firmengründer **Werner Greutmann** verabschieden. Er ist nach einem kurzen und schweren Leidensweg am 8. März 2024 in seinem Zuhause verstorben.

«DU BIST NICHT MEHR DA, WO DU WARST,  
ABER DU BIST ÜBERALL, WO WIR SIND»

## Strassenverkehrsabgaben: ASTAG hat Bedenken

Die ASTAG Sektion OFL äussert Bedenken zum IX. Nachtrag des Gesetzes über die Strassenverkehrsabgaben im Kanton St.Gallen, insbesondere zur höheren Besteuerung von Lieferwagen mit alternativen Antrieben und zur eigenständigen Anpassung der Fördermassnahmen durch den Regierungsrat, was Unsicherheiten für das Gewerbe birgt. Dies hat die Sektion im Februar dieses Jahres in einem Schreiben an Regierungsrätin Susanne Hartmann (Vorsteherin Bau- und Umweltdepartement Kanton St.Gallen) und Regierungsrat Marc Mächler (stv. Vorsteher Sicherheits- und Justizdepartement) festgehalten.

## Erster Chauffeur/-innen-Treff ein voller Erfolg

Unter dem Motto «Machen Sie Pause mit uns» luden die Kantonspolizei St.Gallen, ASTAG OFL und Les Routiers Suisse am 3. November 2023 zum ersten Chauffeur/-innen-Treff der auf der Raststätte Thurau ein. Rund 40 Chauffeurinnen und Chauffeure nahmen die Gelegenheit für den gemeinsamen Austausch wahr. Dank den Fachspezialisten der Verkehrspolizei konnten spezifische Fragen unkompliziert geklärt werden. Der nächste Treff findet am 11. Juni 2024 wieder auf der Raststätte Thurau statt..

## Neue Fahrtschreiber für LKW und Cars

Seit dem 21.08.2023 müssen Lastwagen und Reisecars bei der 1. Inverkehrsetzung obligatorisch mit dem neuesten, intelligenten Fahrtschreiber (sog. GEN2 V2 = Generation 2, Version 2) ausgerüstet sein. Bis zum 31.05.2024 dürfen Fahrzeug, die ausschliesslich im Binnenverkehr eingesetzt werden, noch mit dem bisherigen Fahrtschreiber (sog. GEN2 V1) zugelassen werden. Allerdings müssen alle Fahrtschreiber GEN2 V1, die ab dem 21.08.2023 zugelassen wurden, bis zur ersten Nachprüfung – spätestens also nach 24 Monaten – ersetzt werden durch einen Fahrtschreiber GEN2 V2.

## Erhöhung Mitgliederbeiträge

An der diesjährigen Generalversammlung der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein haben die Mitglieder der Erhöhung der Mitgliederbeiträge zugestimmt. Da das Verbandsvermögen in den vergangenen Jahren bewusst reduziert wurde, wurde bislang – trotz regelmässiger Verluste – auf eine Erhöhung verzichtet. Um jedoch vor allem auch bei politischen Projekten wieder zeitnah agieren zu können und finanzielle Mittel zur Verfügung zu haben, wurde eine Beitragserhöhung unumgänglich. Ebenfalls zugestimmt haben die Mitglieder der Anpassung des Lohnreglements.



## DER GOLDENE RÜCKSPIEGEL

### Dr. Walter Locher

Auf Ende Mai 2024 beendet der Wirtschaftsanwalt Dr. Walter Locher seine langjährige Tätigkeit im St.Galler Kantonsrat, den er im Amtsjahr 2010/2011 auch präsidiert hatte. Locher kann sich damit verstärkt auf seine beruflichen Tätigkeiten, aber auch auf sein Mandat als Präsident der IG Engpassbeseitigung konzentrieren, im Rahmen dieser er sich seit Jahren unermüdlich für die rasche Erweiterung der für die Ostschweiz bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur im Grossraum St.Gallen einsetzt. Seine bislang grössten Erfolge als IG-Präsident konnte er 2016 feiern, als er die Abstimmung zur linken Güterbahnhofinitiative gewonnen hat und 2022, als der Bundesrat im Rahmen der «A1 Engpassbeseitigung» die dritte Röhre des St.Galler Rosenberg隧nels genehmigte. Leider hat das derzeit rot-grün dominierte St.Galler Stadtparlament das Projekt Engpassbeseitigung im vergangenen Jahr aus dem Richtplanentwurf gestrichen, weshalb Lochers Kampf noch nicht ausgefochten ist. Für seinen weiterhin beharrlichen Einsatz für eine vernünftige Verkehrsinfrastruktur wünschen wir Walter Locher viel Erfolg und verleihen ihm zum Dank in dieser Ausgabe den «Goldenen Rückspiegel».

### Agenda

#### 11. Juni 2024

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

#### 5. Juli 2024, abends

QV-Abschlussfeier STF/STP, Flawil

#### 9. September 2024, 17.00 Uhr

Sektionshöck, Grüninger Mühlen AG, Flums

#### 19. bis 21. September 2024

Berufsmesse Thurgau, Weinfelden

#### 15./16. November 2024

Berufswahlevent, Flums

#### 22. März 2025, 09.00 Uhr

Generalversammlung ASTAG OFL, Weinfelden

### Neumitglieder der ASTAG Sektion Ostschweiz / FL

Eintritte vom 1. Oktober 2023 bis 31. März 2024:

elno gmbh, Jona, SG

Nue Drive Fahrschule, Gossau, SG



## DER ROSTIGE AUSPUFF



### Ruedi Blumer

Mit fünf Milliarden Franken will das Bundes-Parlament den grössten Autobahn-Ausbau seit vielen Jahren realisieren. Durch Investitionen in Betrieb, Unterhalt und punktuelle Erweiterungen über das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) soll die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes erhalten werden. Dazu gehört neben den baureifen Projekten Wankdorf-Schönbühl, Schönbühl-Kirchberg, dem Rheintunnel in Basel und dem Fäsenstaubtunnel in Schaffhausen auch der St.Galler Rosenbergtunnel. Gegen die Finanzierung dieser wichtigen Ausbauprojekte ist von mehreren Verbänden das Referendum ergriffen worden – auch vom Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) um Präsident und SP-Kantonsrat Ruedi Blumer. Er und seine Mitstreiter wollen das Geld lieber in den öffentlichen Verkehr und die Veloinfrastruktur fließen lassen.

Was der VCS dabei aber offenbar vergisst: Nicht alle Schweizer führen ein urbanes Leben in der Stadt. Die komplette Mobilität einer Grossstadt auf den ÖV bringen zu wollen, ist utopisch. Somit wird das Volk 2024 über das Projekt abstimmen müssen. Für diese unnötige Verzögerung und Behinderung wichtiger Entwicklungsprojekte auf den Strassen verleihen wir Ruedi Blumer und dem Referendumskomitee den «rostigen Auspuff».

### CZV-Kurse im Sektionsgebiet

**22.04.2024** Mehrzweckkurs Basiskurs und Aufbaukurs Kl. 1 SDR/ADR, Buchs SG

**22.04.2024** Mehrzweckkurs Basiskurs und Aufbaukurs Kl. 1 und Aufbaukurs Tank SDR/ADR, Buchs SG

**27.04.2024** Verkehrssicherheit / Unfallverhütung - Part III, Wil SG

**13.05.2024** Mehrzweckkurs Basiskurs und Aufbaukurs Kl. 1 SDR/ADR, Buchs SG

**13.05.2024** Mehrzweckkurs Basiskurs und Aufbaukurs Kl. 1 und Aufbaukurs Tank SDR/ADR, Buchs SG

**31.05.2024** Auffrischkurs SDR/ADR, Buchs SG

**03.06.2024** Mehrzweckkurs Basiskurs und Aufbaukurs Kl. 1 und Aufbaukurs Tank SDR/ADR, Buchs SG

**03.06.2024** Mehrzweckkurs Basiskurs und Aufbaukurs Kl. 1 SDR/ADR, Buchs 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](http://www.nufa.li)



## MACHEN SIE PAUSE

MIT UNS! Chauffeur/-innen Treff

Am 11. Juni lädt die Kantonspolizei St.Gallen mit der ASTAG und Les Routiers Suisse bereits zum zweiten Mal zur **offerierten Pause** an der Raststätte Thurau Nord an der Autobahn A1 ein.

### THEMEN

Chauffeurverordnung  
Gefahrgutrecht-Transporte  
Ladungssicherung  
Fahrzeugtechnik

### WO

Raststätte Thurau Nord,  
Autobahn A1  
Thurau 926, 9523 Züberwangen

### WANN

11. Juni 2024  
08:30 Uhr bis 13:00 Uhr





**LAVEBA Energie**

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

## Produkte- und Dienstleistungsvielfalt Regional, schnell und unkompliziert.



### **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®**

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 und auch für den Kanton Graubünden. Unser Komplettangebot mit original Herstellerfreigaben und Sortenrationalisierung vereinfacht Ihre tägliche Arbeit und bietet Ihnen einen klaren Mehrwert. Mit unserem Schmierstofflager in St. Gallen können wir einen prompten und zuverlässigen Lieferservice garantieren.

Mehr erfahren unter [www.laveba.ch](http://www.laveba.ch)