



SCHWERPUNKT MOBILITÄT

Das Goldene Kalb
öffentlicher Verkehr

SCHWERPUNKT MOBILITÄT

Verkehrsprojekte für
die Ostschweiz

WIRTSCHAFT & POLITIK

No-Billag-Initiative:
Mutlose Medien

IHK facts

Das Wirtschaftsmagazin Nr. 1/2018



IHK
St.Gallen
Appenzell



Martel Tour des Vins. 93 starke Weine auf Herz und Gaumen prüfen.



Basel
Les Trois Rois
8. März 16 – 20

Luzern
Schweizerhof
12. März 16 – 20

Bern
Schweizerhof
13. März 16 – 20

Zürich
Martel am Bellevue
14. März 15 – 20
15. März 15 – 20

St.Gallen
Martel im Neudorf
16. März 16 – 20
17. März 13 – 17

www.martel.ch/tdv



Liebe Leserin, lieber Leser

Die Analysen und Vorschläge der IHK St. Gallen-Appenzell werden immer wieder als Provokation betitelt. So jüngst vom Chefredaktor des Tagblatts im Zusammenhang mit der Ja-Parole des IHK-Vorstandes zur No-Billag-Initiative. Im Rückblick jedoch zeigt sich regelmässig, dass wir mit unseren Analysen und Lösungsvorschlägen lediglich der Zeit vorausseilen.

2010 veröffentlichte die IHK St. Gallen-Appenzell eine Ausgabe ihrer Schriftenreihe mit dem Titel «Aktuelle Verkehrsprojekte in der Ostschweiz». In der Zwischenzeit sind verschiedene Aspekte dieser Publikation auch auf der politischen Agenda in Bern angekommen. Bereits damals wurde der Brüttener Tunnel als das wichtigste Eisenbahnprojekt aus Ostschweizer Sicht bezeichnet. Nur mit dieser Investition lässt sich der Vollknoten St. Gallen und damit die bessere Anbindung des Rheintals, des Appenzellerlandes und des Oberthurgaus realisieren. Schwierig zu akzeptieren ist, dass sich die politischen Mühlen derart langsam drehen. Wer zu spät kommt, den bestraft bekanntlich die wirtschaftliche Entwicklung.

Die bevorstehenden Diskussionen zu den Investitionen in die Strasse und in die Schiene werden zu einer Nagelprobe für die Ostschweiz. Nur wenn wir regionale Interessen vergessen und mit einer Stimme sprechen, finden wir den Anschluss an die moderne Verkehrsinfrastruktur des Mittellandes.

Ich bin aber überzeugt, dass uns diese wirtschaftsrelevanten Infrastrukturbauten die Augen öffnen werden und wir in Bern unsere Ostschweizer Stärke beweisen können. Dies heisst keinesfalls, dass ich jedes noch so unsinnige Infrastrukturprojekt unterstütze. Vielmehr müssen wir uns ganz nach dem Motto «weniger ist mehr» auf Schlüsselprojekte konzentrieren. Im Interesse der öffentlichen Finanzen gilt es zwischen «nice to have» und «need to have» zu unterscheiden.



Michael Götte

Leiter kantonale Politik IHK St. Gallen-Appenzell



Michael Götte



Universität St. Gallen

Weiterbildung für KMU

«Durch das Intensivstudium KMU konnte ich mein Wissen im General Management und meine Leadership-Fähigkeiten vertiefen und professionalisieren.»

Raphael Erl
Geschäftsführer Spross Ga-La-Bau AG



Intensivstudium KMU

50 Seminartage in 10 Blockwochen
28. Durchführung: April 2018 bis Juni 2019

KMU Leadership

8 Seminartage in 2 Blöcken
14. Durchführung: März/April 2018
15. Durchführung: September/Oktober 2018

KMU Führungskompetenz

6 Seminartage in 2 Blöcken
39. Durchführung: Juni 2018
40. Durchführung: Oktober/November 2018

Nächster Info-Abend:
24. Mai 2018 in Zürich
Anmeldung online

www.kmu.unisg.ch/wb



Natürlich.

Weil es natürlich ist, der Umwelt und ihren Ressourcen Sorge zu tragen. Hier und überall auf der Welt.

Richtig.

Weil es richtig ist, respektvoll und achtsam mit der Natur und ihren Produkten umzugehen und nachhaltig zu handeln.

Gut.

Weil es gut ist, sich selbst etwas Gutes zu tun und das Beste der Natur mit gutem Gewissen zu genießen.

naturaplan



Natürlich. Richtig. Gut.

coop

Für mich und dich.



Von Risiken und Nebenwirkungen

Kommentar zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Was uns die Förderung des öffentlichen Verkehrs wert ist

Verdreifachung der Kosten im Kanton St.Gallen innert 15 Jahren

Schlüsselprojekte für die Ostschweiz

Welche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind wichtig?

Elektromobilität aus dem Rheintal

Josef Brusa arbeitet seit über 30 Jahren an der Mobilität der Zukunft

Lösung für das Verkehrsdilemma?

Sharing Economy und andere Modelle

«Das Bedürfnis nach Elektromobilität steigt»

Die Geschäftsführer der Christian Jakob AG im Interview

IHK-Cockpit – Wirtschaftskennzahlen aus der Ostschweiz

Beschleunigtes Wachstum der Exporte

No-Billag-Initiative

Weshalb die IHK die Ja-Parole beschlossen hat

Entwurf schiesst übers Ziel hinaus

Totalrevision des Datenschutzgesetzes geht zu weit

Leuchtende Kinderaugen an der tunOstschweiz

Alfred Lichtensteiger äussert sich zur tunOstschweiz 2018

Was sind die Digitrends 2018?

3. ICT-Konferenz im Pfalz Keller

Wie sich Geschäftsmodelle verändern

Fünftes EcoOst-Symposium im Einstein Congress

IHK-Auftakt 2018

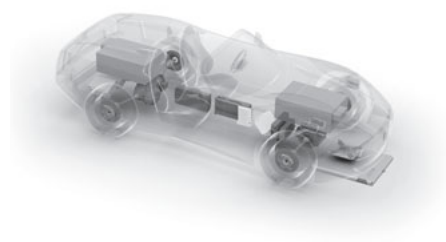
Impressionen von der Neujahrsbegrüssung

IHK-Neumitglieder

BISMAB GmbH

BLITZLICHT 06

SCHWERPUNKT
MOBILITÄT 08



WIRTSCHAFT UND POLITIK 24



KNOW-HOW 30

IHK 33



AKTUELLE FIRMENNEWS 39

AGV-NETZWERK 41

AGENDA 42

EU-Botschafter lernt Ostschweizer Wirtschaft kennen

Kurz vor Weihnachten stattete Michael Matthiessen, Botschafter der Europäischen Union für die Schweiz und das Fürstentum Liechtenstein, der Ostschweiz einen Besuch ab. Der Däne kam auf Einladung der Regierung des Kantons St. Gallen in die Kantonshauptstadt und machte sich dabei auch ein Bild von der Ostschweizer Wirtschaft. Nach einer Firmenbesichtigung bei der FISBA AG in St. Gallen und einem Treffen mit der St. Galler Regierung fiel der IHK St. Gallen Appenzell die Aufgabe zu, einen Roundtable mit über zwei Dutzend Ostschweizer Unternehmerinnen und Unternehmern zu organisieren. Diskutiert wurden mit Matthiessen die Beziehungen der Schweiz zur Europäischen Union, die Umsetzung des Zuwanderungsartikels, die Auswirkungen des Brexit und die enge wirtschaftliche Verflechtung zwischen der Schweiz und der EU. Bei einem Stehdinner im Sitz der IHK endete der Besuch des EU-Botschafters.



Weitere Impressionen



Ostschweizer Integrationspreis wird zum zweiten Mal verliehen

Am Montag, 12. März 2018, findet das zehnte Forum Integration im Pfalz Keller statt. Im Rahmen der Veranstaltung wird nach 2016 zum zweiten Mal auch der Ostschweizer Integrationspreis verliehen – die Laudatio hält Regierungsrat Martin Klöti.

Vier neue Filmporträts geben am Forum einen Einblick in die Situation von Menschen mit Handicap. Nach einem Referat von Bruno Weber-Gobet, Leiter Bildungspolitik von Travail.Suisse, findet eine Podiumsdiskussion unter der Leitung des langjährigen SRF-Bundeshausredaktors Hanspeter Trütsch statt.



Gesucht: Lästige Bürokratie

Jedes IHKfacts stellt bekanntlich ein Thema in den Mittelpunkt und beleuchtet es mit mehreren Artikeln. Für das geplante Schwerpunktthema «Bürokratie» haben wir schon einiges im Köcher, sind aber noch auf der Suche nach weiteren Inputs: Wo haben Sie sich im unternehmerischen Alltag schon über unnötige Bürokratie und sinnlose Vorschriften geärgert? Vielleicht schaffen es auch Ihre Erlebnisse mit dem Verwaltungsapparat ins IHKfacts. Hinweise melden Sie bitte direkt an robert.stadler@ihk.ch.

Wer gewinnt den Prix SVC?

Am Donnerstag, 8. März 2018, wird der Prix SVC Ostschweiz vor rund 1000 Gästen aus Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und Kultur verliehen. Im Finale dürfen Büchi Labortechnik AG (Flawil), Corvaglia Holding AG (Eschlikon), HB-Therm AG (St. Gallen), Namics AG (St. Gallen), MS Direct Group AG (St. Gallen) und Uffer AG (Savognin) auf die Auszeichnung hoffen.

Mit dem Prix SVC Ostschweiz werden erfolgreiche KMU vom Swiss Venture Club (SVC) ausgezeichnet, die überzeugen: mit ihrer Firmenkultur, mit der Qualität der Mitarbeitenden und des Managements, mit ihren Produkten und Innovationen sowie mit einem nachhaltigen Erfolgsausweis.



Innovative Ostschweizer KMU

Das Ostschweizer Technologiesymposium (OTS) ist ein Treffpunkt für innovative Unternehmen und solche, die mit den technologischen Herausforderungen noch besser umgehen möchten: Am 24. August 2018 ist es wieder so weit. Das OTS ist eine Plattform für den praxisbezogenen Wissenstransfer, die mittlerweile jeweils von etwa 300 Personen besucht wird. Das Organisationskomitee ist bereits fleissig daran, wieder einen spannenden und lehrreichen Anlass auf die Beine zu stellen, bei dem auch das Netzwerken nicht zu kurz kommen wird.



Viele Töpfe Eintopf

Beim letzten IHK Business Lunch des Jahres wird jeweils etwas Besonderes geboten. Zum Jahresabschluss 2017 verwöhnte uns das Team des Restaurants Geschmackslokal mit seinen leckeren Eintöpfen. Jeder konnte sich aus den vielen Töpfen in der Tischmitte nach Herzenslust bedienen. Ein richtiges Tavolata-Erlebnis. Eindrücke vom Anlass gibt es im Youtube-Kanal der IHK.

Business Lunch im neuen Format

Die beliebten Business Lunches der IHK starteten am 16. Januar mit neuem Konzept und neuem Namen ins Jahr: «ässe & schwätze» heisst es 2018 im Haus zum Engelskopf. Jeder Mittagsanlass steht unter einem Regionenmotto. Mit Matthias Hüppi konnten wir für den ersten «ässe & schwätze»-Lunch einen prominenten Gast passend zum Motto St. Gallen begrüssen: Der langjährige Moderator und Sportreporter beim Schweizer Fernsehen und neuer Präsident des FC St. Gallen hat sein Amt offiziell genau einen Tag vor seinem Besuch bei der IHK angetreten.



IHK TV



IHK TV:

Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Von Risiken und Nebenwirkungen



Dr. Kurt Weigelt
Direktor IHK

Der öffentliche Verkehr ist bei der Bewältigung grosser Verkehrsaufkommen unschlagbar. Problematisch ist aber die Tatsache, dass Investitionen nicht kritisch hinterfragt werden dürfen. Denn der Ausbau des subventionierten öV-Angebotes hat letztlich zur Zersiedelung der Schweiz beigetragen: Dichtestress ist eine direkte Folge der Eisenbahnpolitik der jüngeren Vergangenheit. Es ist Zeit, die Diskussionen rund um den öffentlichen Verkehr vom ideologischen Ballast der jüngeren Vergangenheit zu befreien. Die technologische Entwicklung wird unsere Mobilität ohnehin grundlegend verändern.

Lang, lang ists her. Anfangs der 80er-Jahre des vergangenen Jahrhunderts erschütterten Schreckensmeldungen über sterbende Wälder die Öffentlichkeit. Ein grossflächiges Waldsterben mit katastrophalen Folgen wurde prognostiziert, vor allem im Alpengebiet. Das Gegenteil ist eingetroffen. Sorge bereiten nicht mehr sterbende Bäume, sondern die zunehmende Verwaldung der Alpweiden. Geblieben sind jedoch die umweltpolitischen, industriepolitischen und gesellschaftlichen Auswirkungen der Waldsterbedebatte. Dazu gehört das Comeback der Eisenbahn.

Goldenes Kalb

Um keine Missverständnisse aufkommen zu lassen: Ich lege beruflich deutlich mehr Kilometer mit der Eisenbahn zurück als mit meinem Auto. Auch bin ich überzeugt, dass der öffentliche Verkehr in der Bewältigung grosser Verkehrsaufkommen unschlagbar ist.

Nachdenklich stimmt jedoch die Tatsache, dass im Zusammenhang mit Investitionen in den öffentlichen Verkehr keine kritischen Diskussionen mehr möglich sind. Die politischen Auseinandersetzungen rund um die Eisenbahn, das Postauto und den Trolleybus erinnern mehr an den Tanz um das Goldene Kalb als an einen ernsthaften Diskurs zum verantwortungsvollen Umgang mit öffentlichen Geldern. Beim Bahnausbau 2035 interessiert lediglich die Frage, ob 11,5 Milliarden oder 13 Milliarden Franken ausgegeben werden sollen. Jede neue Schiene ist per se eine gute Schiene.

Nebenwirkungen

Wesentlich beeinflusst wird die öffentliche Diskussion rund um den öffentlichen Verkehr durch den Umstand, dass dieser nur zu einem kleinen Teil von den Nutzniessern selbst bezahlt werden muss. Die Schweizer Bahnen werden zu rund 60% mit öffentlichen Geldern und nicht von den Kunden finanziert. Ein Arbeitnehmer, der in Bern wohnt und in Zürich arbeitet, bezahlt als Inhaber eines Generalabos für die tägliche Hin- und Rückfahrt rund 16 Franken. Weniger als für ein Mittagessen. Kein Wun-



*Der öffentliche Verkehr in der Stadt St. Gallen oder wenn man vor lauter Bussen nichts mehr anderes sieht.
(Bild: Hansjürg Freund)*



der, dass bei diesen staatlich subventionierten Dumpingpreisen die Nachfrage stärker wächst als das Angebot. Und ebenso wenig überrascht die damit verbundene Zersiedelung der Schweiz. Die Nähe zu einer S-Bahn-Station ist zu einer entscheidenden Frage bei der Wahl des Wohn- und Arbeitsortes geworden. Der vielbeschworene Dichtestress ist eine direkte Folge der Eisenbahnpolitik der jüngeren Vergangenheit.

Gesamtheitliche Betrachtungsweise

Zu den negativen Nebenwirkungen der aktuellen Verkehrspolitik gehört auch die Benachteiligung peripherer Standorte. Raumkonzepte, die sich bei den wirtschaftlichen Entwicklungsgebieten am bestehenden Eisenbahnnetz und damit an einer Infrastruktur aus dem 19. Jahrhundert orientieren, sind untauglich. Problematisch sind aber auch die siedlungsinernen Konsequenzen. Dies zeigt sich beispielhaft in der Stadt St. Gallen. Die zentrale Achse Bahnhofplatz–Marktplatz–Bohl ist bald nur noch ein überdimensionierter Busbahnhof. Dies mit durchaus viel Bewegung während der Stosszeiten, jedoch gähnender Leere, sobald die Pendler den Weg nach Hause gefunden haben. Eine Verkehrsinfrastruktur, die mit Blick auf einige wenige Spitzenzeiten ausgebaut wird, beeinträchtigt unseren Lebensraum. Dies gilt für den öffentlichen Verkehr und den Strassenbau.

Zurück zum gesunden Menschenverstand

Es ist an der Zeit, dass wir die Diskussionen rund um den öffentlichen Verkehr vom ideologischen Ballast der jüngeren Vergangenheit befreien. Der technologische Wandel wird auch die individuelle Mobilität grundlegend verändern. Wenn man die Entwicklung verfolgt, gibt es viele gute Gründe anzunehmen, dass sich der Strassenverkehr

in ein selbstregulierendes System mit hoher Effizienz verwandeln wird. Die Gefahr ist gross, dass wir im Bereich des traditionellen öffentlichen Verkehrs bald einmal vor Investitionsruinen stehen. Vergleichbar mit den Fehlinvestitionen der Elektrizitätswirtschaft wie den Pumpspeicherkraftwerken in unseren Bergen. Auch beim öffentlichen Verkehr ist daher jedes einzelne Ausbauprojekt auf seinen mittelfristigen Nutzen zu überprüfen. Dies gilt insbesondere für die langfristigen Unterhaltskosten. Neubauprojekte machen nur dann Sinn, wenn diese der individuellen Mobilität auch aus Kundensicht überlegen sind. Umerziehung funktioniert nicht. Weiter geht es um Tarifsysteme, die sich der Kostenwahrheit annähern. Jede staatliche Umverteilung führt zu einer Übernutzung und einer Unterfinanzierung. In erster Linie aber braucht es mehr gesunden Menschenverstand. Die Eisenbahn, das Postauto und der Trolleybus sind wichtige Elemente unserer Infrastruktur. Nicht mehr und auch nicht weniger.



Innert 15 Jahren verdreifachten sich im Kanton St. Gallen die Ausgaben für den öffentlichen Verkehr

Teure Förderung des öffentlichen Verkehrs



Dr. Frank Bodmer
Leiter IHK-Research

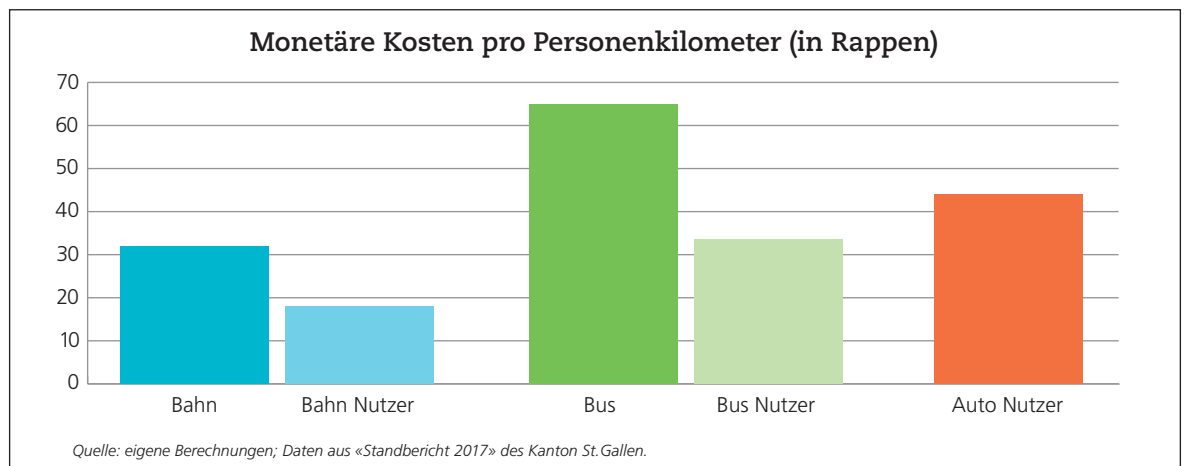
Der Staat fördert den öffentlichen Verkehr mit hohen Summen. Auf diese Weise konnten im Kanton St. Gallen die Nutzerzahlen erhöht werden. Trotzdem sind die Durchschnittskosten nicht gesunken, da die staatlichen Beiträge pro Kilometer erhöht wurden. Massiv gestiegene Ausgaben für den öffentlichen Verkehr sind die Folge. Damit werden auch Angebote gefördert, für die kaum eine Nachfrage besteht.

Für die Politik stehen oft die negativen Effekte des motorisierten Individualverkehrs im Vordergrund. Diese eindimensionale Sicht ist nicht angemessen. In erster Linie erlaubt der Verkehr den Transport von Personen und Gütern und stellt ein zentrales Element einer modernen Volkswirtschaft dar. Die optimale Verteilung zwischen den Verkehrsträgern muss deshalb sowohl den Nutzen als auch die monetären und die externen Kosten der einzelnen Verkehrsträger miteinbeziehen. Beim Nutzen der verschiedenen Verkehrsträger spielen Reisezeit und Komfort eine wichtige Rolle. Der Individualverkehr hat den klaren Vorteil, dass er direkte Punkt-zu-Punkt-Verbindungen, ohne Wechsel des Verkehrsmittels, zulässt. Er ist damit bei mittleren und kurzen Distanzen in der Regel deutlich schneller als der öffentliche Verkehr.¹

Kosten der Verkehrsmittel

Grundsätzlich könnte erwartet werden, dass beim motorisierten Individualverkehr der Komfort einer schnelleren Verbindung mit höheren Kosten erkaufte wird. Das ist aber zumindest für den Kanton St. Gallen nicht durchwegs der Fall. Ein Personenkilometer kostet bei der Bahn 32 Rappen, bei Bussen 65 Rappen (siehe Abbildung 1). Ein im Auto zurückgelegter Personenkilometer liegt mit etwa 45 Rappen dazwischen.² Der Beitrag an die Infrastrukturkosten der Strasse ist dabei bereits eingeschlossen, da diese über Treibstoffzölle und andere Abgaben von den Verursachern selber finanziert werden. Dazu kommen pro gefahrenen Personenkilometer noch etwa 5 Rappen an externen Kosten, welche allerdings auch bei Bussen und in geringerem Mass bei Bahnen anfallen.³

Subventionierung des öffentlichen Verkehrs: Ein Personenkilometer kostet bei der Bahn 32 Rappen, wobei 18 Rappen von der öffentlichen Hand bezahlt werden. Beim Bus beträgt die Subventionierung sogar 34 Rappen pro Kilometer.





Problematische Subventionen

Liegen externe Kosten vor, also Kosten, die von den Verursachern nicht getragen werden, so wäre die ökonomisch korrekte Lösung eigentlich eine Lenkungsabgabe. Diese läge bei rund 5 Rappen pro gefahrenen Personenkilometer, entsprechend der Höhe der externen Effekte. In der Realität wird allerdings etwas ganz anderes gemacht. Es wird nicht der private Verkehr verteuert, sondern der öffentliche Verkehr verbilligt, dies weit jenseits der erwähnten 5 Rappen. Im Kanton St. Gallen zahlen Bund, Kanton und Gemeinden pro gefahrenen Bahnkilometer rund 18 Rappen, pro gefahrenen Buskilometer sogar 34 Rappen (Abbildung 1).

Das ist aus verschiedenen Gründen problematisch. Erstens wird der Verkehr als Ganzes subventioniert, was die Nachfrage künstlich erhöht. Für eine solche Subventionierung gibt es volkswirtschaftlich keinen guten Grund. Zweitens werden Leistungen ausgebaut, nach denen wenig Nachfrage besteht und welche weit von der Eigenwirtschaftlichkeit entfernt sind. Der Anteil der von den Nutzern getragenen Kosten kann bei den Bahnen in St. Gallen bis auf 30% und weniger sinken, wie die vom Kanton publizierten Zahlen zeigen. Bei den Bussen ergeben sich sogar Fälle mit einem Deckungsgrad von weniger als 20%.

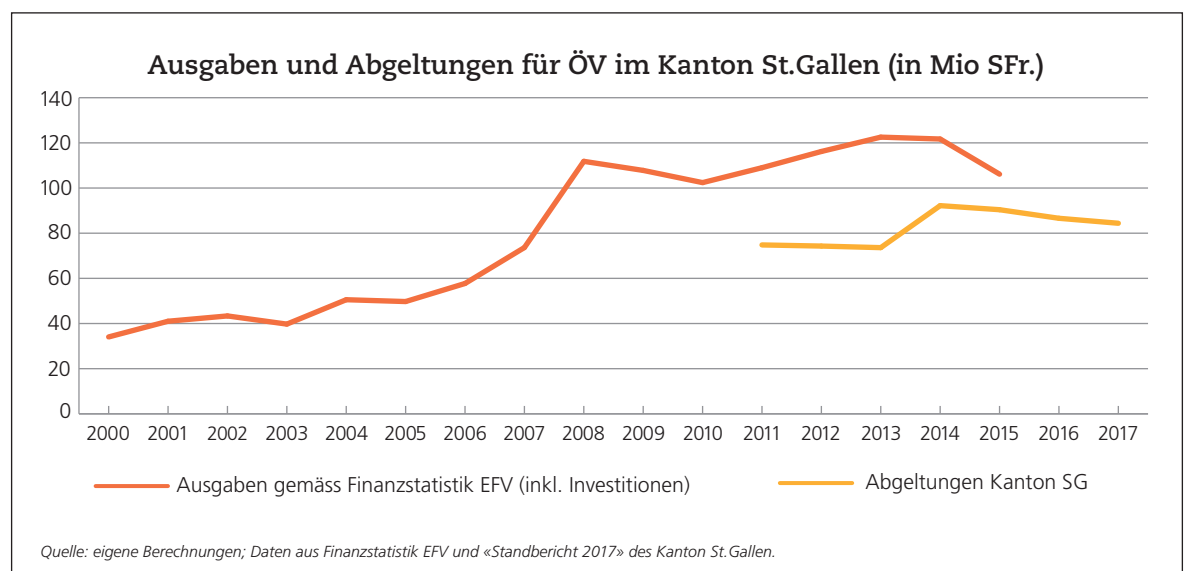
Steigende Ausgaben für die öffentliche Hand

Mit der Subventionierung des öffentlichen Verkehrs wird eine Erhöhung der Nutzerzahlen angestrebt, welche auch erreicht werden konnte. Eigentlich sollten höhere Nutzerzahlen zu sinkenden Durchschnittskosten führen. Viele Kosten des öffentlichen Verkehrs sind nämlich fixer Natur. Von einem solchen positiven Effekt auf die Durchschnittskosten ist in der Praxis aber nichts zu sehen. Der Anstieg

der Nutzerzahlen ging nämlich bei den St. Galler Bahnen mit einem höheren staatlichen Beitrag pro Kilometer einher. Zusammen mit den steigenden Nutzerzahlen führte dies zu einem massiven Anstieg der Ausgaben für den öffentlichen Verkehr.

Im Kanton St. Gallen fand zwischen 2000 und 2015 eine Verdreifachung statt (Abbildung 2). Kanton und Gemeinden wenden zusammen inzwischen mehr als 100 Millionen Franken pro Jahr für den öffentlichen Verkehr auf, dies nach Abzug der Beiträge des Bundes von etwa 40 Millionen Franken. Die Abgeltungen von je rund 40 Millionen Franken für Kanton und Gemeinden stellen dabei nur einen Teil der gesamten Ausgaben dar, da die Investitionen fehlen. Der Investitionsschub wird zudem in den nächsten Jahren und Jahrzehnten zu einem deutlich höheren Unterhalts- und Abschreibungsbedarf führen und die nötigen Abgeltungen weiter erhöhen.

- 1 Beim Komfort dürften keine allgemeingültigen Aussagen möglich sein, da sich die Präferenzen doch sehr stark unterscheiden. Das Auto verlangt den Einsatz eines Fahrers, und die Verkehrslage verlangt mehr oder weniger Nerven. Beim öffentlichen Verkehr stellen überfüllte Verkehrsmittel und Haltestellen ein Problem dar.
- 2 Die Zahlen für den öffentlichen Verkehr stammen aus «Standbericht 2017. Der öffentliche Verkehr im Kanton St. Gallen». Es handelt sich um Vollkosten, welche neben den Betriebskosten auch die Folgekosten für die Infrastruktur und die Fahrzeuge beinhalten. Beim Auto handelt es sich um die Kosten für Betrieb, Unterhalt und Abschreibungen des TCS-Musterautos mit einem Neuwert von etwa 35 000 Franken, nämlich 70 Rappen pro Kilometer, bei einer Belegung von 1,6 Personen pro Auto.
- 3 Laut der Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs des Bundesamtes für Statistik betragen die von den Verursachern im Jahr 2010 nicht getragenen Unfallkosten beim Auto etwa 0,6 Milliarden, die Umwelt- und Gesundheitskosten 4,3 Milliarden Franken. Dagegen lagen die Infrastrukturkosten mit 5,7 Milliarden Franken unter den von den Nutzern bezahlten Steuern und Abgaben von 6,5 Milliarden.



Zwischen 2000 und 2015 haben sich die Ausgaben für den öffentlichen Verkehr verdreifacht. Die vom Kanton publizierten Zahlen zu den Abgeltungen zeigen nur einen Teil der effektiven Ausgaben, da die Investitionen fehlen.

**55 Arztpraxen
28 Töff-Händler
2 Fussballclubs**

Und für über 12'288
weitere KMUs schlägt
unser Herz tagtäglich.

 **asga**
pensionskasse



Renault Nutzfahrzeuge bringen Ihr Geschäft in Fahrt.

Jetzt mit attraktiven Lagerprämien.



Entdecken Sie den neuen Pick-up **Renault Alaskan**. Und nur für kurze Zeit auf Renault Nutzfahrzeuge: **Flottenrabatt** bis 28%, **Business-Prämie** bis Fr. 2 800.–, **Lagerprämie** bis Fr. 1 500.–. Profitieren Sie jetzt!



Zürcher Strasse 511, 9015 St. Gallen, Telefon 071 274 80 74, www.city-garage.ch

Angebote gültig nur für Geschäftskunden (Flotten ohne Rahmenvereinbarung oder Volumenabkommen) bei Vertragsabschluss und Inmatrikulation vom 01.02.2018 bis 31.03.2018. Die Lagerprämie gilt nur auf gekennzeichneten Fahrzeugen und ist kumulierbar mit der Business-Prämie und dem Flottenrabatt. Preisbeispiel: Master Kastenwagen L1H1 2,8 t 2,3 dCi 110, Katalogpreis Fr. 28 400.–, minus Flottenrabatt Fr. 7 900.–, minus Business-Prämie Fr. 2 800.–, minus Lagerprämie Fr. 1 500.– = Fr. 16 200.–, Flottenrabatt pro Modell: Alaskan 17%; Kangoo Express/Kangoo Z.E. 24%; Trafic 26%; Master 28%. Lagerprämie pro Modell: Kangoo Express/Kangoo Z.E. Fr. 1 000.–; Trafic/Master/Alaskan Fr. 1 500.–. Business-Prämie pro Modell: Kangoo Express/Kangoo Z.E./Alaskan Fr. 1 500.–; Trafic Fr. 2 000.–; Master Fr. 2 800.–. Flottenrabatt, Business-Prämie und Lagerprämie sind nicht gültig für Kangoo Express Medium First. Alle Beträge exkl. MwSt.



Wichtige Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur

Schlüsselprojekte für die Ostschweiz



Michael Götte
Leiter kant. Politik IHK

Die Verkehrsanbindung der Ostschweiz an die übrige Schweiz muss verbessert werden. Langsame Bahnverbindungen und die Überlastung der Autobahninfrastruktur im Raum St. Gallen sind aktuell die zentralen Probleme, welche es zu lösen gilt. Die IHK St. Gallen-Appenzell befürwortet deshalb den Brüttener Tunnel und den Ausbau der Stadtautobahn in St. Gallen. Beide Projekte sind für die gesamte Ostschweiz von zentraler Bedeutung.

Die Ostschweiz hat heute im Vergleich zu anderen Regionen grosse Defizite bei der Erreichbarkeit auf der Schiene. Viele Schweizer Regionen haben in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten von teils sehr kostspieligen Beschleunigungsmassnahmen profitiert. Die Fahrzeiten zwischen Zürich und St. Gallen verharren dagegen weiterhin auf dem Stand des Jahres 1970. Zwischen den beiden Städten liegen zwar nur 60 Kilometer Luftlinie, für die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr braucht es aber nach wie vor mehr als eine Stunde. Darunter leiden nicht nur die Stadt St. Gallen, sondern auch Nutzer aus den Regionen Wil, Toggenburg und den beiden Appenzell. Eine verbesserte Anbindung an den Metropolitanraum Zürich ist überfällig.

Bahnverbindung nach Zürich wird wichtiger

Aus Sicht des Kantons St. Gallen stehen die beiden Fernverkehrslinien Zürich–St. Gallen–St. Margrethen und Zürich–Sargans–Chur im Zentrum. Aktuell nutzen den Abschnitt zwischen Wil und St. Gallen täglich bis zu 26 000 Personen, bis 2030 wird ein Anstieg auf 35 000 Fahrgäste erwartet. Im Abschnitt zwischen Pfäffikon SZ und Sargans sind es heute bis zu 19 500 Fahrgäste pro Tag, 2030 sollen es 27 000 sein. Im Kanton Thurgau wird der Anstieg auf der zentralen Achse Winterthur–Weinfelden–Konstanz voraussichtlich ähnlich hoch ausfallen.

Brüttener Tunnel verbessert Anbindung

Für den Bahnausbau schritt 2030/2035 wird der Bund 11,5 Milliarden Franken investieren, in wichtige Projekte auch in der Ostschweiz. Zentral ist der circa zehn Kilome-

ter lange Brüttener Tunnel zwischen Zürich und Winterthur. Die geplante Investition von 2,5 Milliarden Franken ist nötig, um die Anbindung der Ostschweiz an den Wirtschaftsraum Zürich und den Flughafen zu verbessern. Der Tunnel wird einerseits die Kapazitäten erhöhen und andererseits die Fahrzeiten um rund sechs Minuten verkürzen. Ein weiterer Vorteil gegenüber einem Ausbau der bisherigen Strecke auf vier Spuren ist das Fehlen von Beeinträchtigungen während der Bauzeit.

Bahnkonzept 2030/2035

Als Bahn 2030 werden Planungen des Schweizer Bundesamtes für Verkehr und der Schweizerischen Bundesbahnen für eine Weiterentwicklung des Bahnsystems in der Schweiz über das Jahr 2030 hinaus bezeichnet. Bahn 2030 ist als das Nachfolgeprojekt der Bahn 2000 der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) projektiert. Die Bahn 2000 war in vielen Bereichen für die Ostschweiz von leeren Versprechen ausgegangen.

Nachdem das Parlament der FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) zugestimmt hatte, stimmte das Schweizer Volk im Februar 2014 der FABI-Vorlage mit 62% Ja-Stimmen zu. Der Bundesrat wird voraussichtlich in der Wintersession 2018 einen Vorschlag zum Ausbauschritt 2030 dem nationalen Parlament vorlegen.



Der Brüttener Tunnel erhöht die Bahnkapazitäten zwischen Zürich und Winterthur und verkürzt die Fahrzeit um rund sechs Minuten.



Der Engpass bei der Stadtautobahn ist nicht nur für die Stadt St. Gallen ein Problem, sondern vor allem auch für die Ost-West-Verbindung ins Rheintal oder in den Oberthurgau.



Ostschweizer Nationalstrassennetz mit der geplanten Bodensee-Thurthal-Strasse BTS. Die Verbindung der Autobahnen zwischen St. Margrethen und Bregenz fehlt auf der Karte.



Vollknoten St. Gallen und Vier-Zug-Konzept

Damit der geplante Tunnel den nötigen Mehrwert bringen kann, sind weitere Massnahmen nötig. Aus Sicht von St. Gallen und den beiden Appenzell steht ein «Vollknoten St. Gallen» im Zentrum. Voraussetzung für attraktive Zugverbindungen sind kurze Reisezeiten und optimierte Anschlüsse.

Möglich werden diese über ein funktionsfähiges Knotensystem, bei dem die Fahrzeit zwischen den Vollknoten bei knapp unter einer Stunde liegt, mit weiteren regionalen Knoten in halbstündiger Entfernung. Die Züge treffen sich so zur vollen und halben Stunde in den Knotenbahnhöfen, und es können optimale Umsteigebedingungen in alle Richtungen geboten werden. Der Ausbau von St. Gallen zu einem Vollknoten sowie die Stärkung des Knotens Wil werden ein Vier-Zug-Konzept zwischen Zürich und St. Gallen ermöglichen. Für den Regionalverkehr ergeben sich so optimale Anschlussbedingungen in Wil und St. Gallen, ebenso wie für die Weiterfahrt in Richtung Chur. Der Vollknoten St. Gallen wird nicht nur von der IHK gefordert, sondern wurde auch vom St. Galler Kantonsrat einstimmig unterstützt.

München und Berlin nicht im Fokus

Die IHK St. Gallen-Appenzell setzt im Gegensatz zu verschiedenen anderen politischen Akteuren keine Priorität bei der internationalen Anbindung. Die Mittel sind dort zu investieren, wo für die Ostschweiz am meisten Mehrwert zu erwarten ist. Diesen sehen wir bei den dringend notwendigen Investitionen für die bessere Anbindung an den Grossraum Zürich und nicht in teuren Investitionen in internationale Verbindungen nach München oder gar nach Berlin. Es gilt zwischen «nice to have» und «need to have» zu unterscheiden.

Dritte Röhre und Teilsperre

Mindestens so bedeutend wie die Ausbauschritte im öffentlichen Verkehr sind Investitionen in das Strassennetz. Diese müssen vor allem bei den Nationalstrassen erfolgen. Im Fokus stehen zwei Projekte für die Stadtautobahn St. Gallen, welche inzwischen auch auf nationaler Ebene Gehör gefunden haben und Teil des Strategischen Entwicklungsprogramms des Bundes (STEP) sind. Die dritte Röhre des Rosenbergtunnels unterhalb der Stadt St. Gallen erlaubt eine dringend nötige Erhöhung der Kapazitäten, ohne welche es auf der A1 zum Verkehrskollaps käme. Bis 2030 soll auch die neue Teilsperre beim Güterbahnhof realisiert werden. Die unterirdische Abzweigung würde den innerstädtischen Knotenpunkt Kreuzbleiche entlasten. Und durch die Verlängerung der Teilsperre bis Lustmühle könnte der Verkehr Richtung Teufen bis an den Stadtrand unterirdisch geführt werden. Dies würde die

Kapazitäten in Richtung Appenzellerland erhöhen und zudem den Durchgangsverkehr in der Stadt reduzieren.

Weitere Herausforderungen

Gross sind die Probleme auch im Raum Rapperswil. Ein Nadelöhr ist der Seedamm, welcher pro Tag von über 25 000 Autos passiert wird und sein Kapazitätslimit erreicht hat. Auch in der Stadt Rapperswil kommt es regelmässig zu Staus. Aktuell wird hier ein neuer Anlauf genommen, der dieses Mal hoffentlich auch die Zustimmung der Rapperswiler finden wird. Wil leidet ebenfalls seit Jahren unter massiven Staus. Der geplante Autobahnanschluss Wil-West dürfte eine erhebliche Entlastung für das Zentrum von Wil bringen. Im Rheintal besteht die grösste Herausforderung in der Verbindung der beiden Autobahnen. 1964 wurde auf der N1 in St. Margrethen eine Anschlussrampe für eine Verbindung in Richtung Brengenz gebaut. 54 Jahre später besteht diese Verbindung immer noch nicht. Folgen sind Verkehrsbehinderungen und Staus. Das aktuelle Projekt mit einer direkten Verbindung zwischen St. Margrethen und Dornbirn liegt seit Jahren in Wien und wartet auf seine Verabschiedung.

Es geht um die Ostschweiz

Sowohl beim Vollknoten St. Gallen als auch beim Ausbau der Stadtautobahn geht es nicht in erster Linie um die Stadt St. Gallen. Vielmehr ist ein Ausbau des Vollknotens St. Gallen die entscheidende Voraussetzung für die bessere Anbindung des Appenzellerlandes, des Rheintals und des Oberthurgaus. Dazu braucht es den Brüttener Tunnel. Auch bei der Engpassbeseitigung im Rosenbergtunnel geht es nicht in erster Linie um die Stadt. Ist dieses Nadelöhr zu, wird die Ost-West-Verbindung unterbrochen und die Regionen Rorschach, Rheintal und Oberthurgau bleiben vom Rest der Schweiz abgeschnitten. Die IHK St. Gallen-Appenzell wird sich deshalb dafür einsetzen, dass sich die Ostschweizer Parlamentarierinnen und Parlamentarier in Bern gemeinsam für diese beiden zentralen Projekte engagieren. Nötig ist eine Konzentration auf diese Schlüsselprojekte, damit sie die verbleibenden politischen Hürden nehmen können. Eine Verzettelung der Kräfte durch die Lancierung anderer Varianten und regionale Begehrlichkeiten ist zu vermeiden. Es besteht sonst das Risiko, dass die Ostschweiz beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur einmal mehr leer ausgeht.

Für Josef Brusa ist die E-Mobilität ein Schlüssel zur Lösung des Ressourcenproblems

Elektromobilität aus dem Rheintal



Robert Stadler
Stv. Direktor / Leiter
Kommunikation IHK

Rot-grau steht der Industriebau in Sennwald, mit einer beeindruckenden Alpsteinkulisse im Hintergrund. In dieser ländlichen Region mit intakter Natur wird seit über 30 Jahren an der Zukunft der Mobilität gearbeitet. Für Josef Brusa, den 60-jährigen Gründer und heute VR-Präsidenten des Unternehmens, besteht kein Zweifel daran, wie diese Zukunft aussehen wird: Sie wird den kompletten Umstieg von fossiler auf elektrische Mobilität bringen – und zwar schneller, als viele meinen.

Engineering, nicht Idealismus

Schon während seines Elektroingenieur-Studiums an der NTB Interstaatlichen Hochschule für Technik in Buchs war für ihn klar, dass ihm seine Arbeit nicht nur ein Auskommen, sondern auch Sinn geben muss. Er interessierte sich früh für die wachstumskritischen Berichte des Clubs of Rome, die nach der Erdölkrise veröffentlicht wurden. Sie brachten ihn dazu, sich mit erneuerbarer Energie und Elektromobilität zu beschäftigen. Schnell merkte er, dass hier ein gigantisches Potenzial vorhanden ist: «Die Mobilität verbraucht heute weltweit rund 40% der Energie, aber mit einem katastrophal schlechten Wirkungsgrad von 15%», weiss Brusa. Und zudem setze man für diese Mobilität zu 99% auch noch nicht erneuerbare Ressourcen ein. Für ihn ist deshalb klar, dass sich unser Verhalten bezüglich Ressourcenverbrauch ändern muss. «Das hat wenig mit Idealismus, aber viel mit ratio-

Schon in 25 Jahren verschwinden die letzten Autos mit Verbrennungsmotoren von unseren Strassen. Davon ist Josef Brusa überzeugt. IHKfacts besuchte den Pionier der Elektromobilität in seinem Unternehmen in Sennwald und unterhielt sich mit ihm über die Mobilität der Zukunft. Für den Ingenieur ist die komplette Abkehr von mit fossilen Rohstoffen betriebenen Fahrzeugen nicht nur eine Frage des Umweltschutzes, sondern auch schlicht ein rationaler Schritt.

nalem Engineering zu tun», findet Brusa. Aber gerade als Ingenieur habe er ein Verantwortungsgefühl gegenüber der Gesellschaft. Soll die ganze Menschheit auch in Zukunft genügend Ressourcen haben, müsse man sparsamer damit umgehen, zumal die Weltbevölkerung weiter wächst. «Rund 15% der Menschheit verbrauchen heute rund 50% der Ressourcen», gibt Brusa zu bedenken. Josef Brusa nennt zwei Hebel, bei denen angesetzt werden soll: Zum einen müsse man auf langfristig verfügbare Ressourcen wie erneuerbare Energie setzen und zum anderen sei die Effizienz massiv zu steigern. Dazu zählt er auch ein konsequentes Recycling. «Die Elektromobilität ist ein wichtiger Schlüssel,

um diese Probleme wenigstens in der Mobilität zu lösen.»

Zur Verdeutlichung stellt er folgende Rechnung auf: Bei einem Auto gehe man von einer durchschnittlichen Lebensdauer von 15 Jahren aus. Ein Auto mit Verbrennungsmotor benötige jährlich ungefähr 1 000 Liter Erdöl, ein Elektroauto einmalig eine 500 Kilogramm schwere Batterie. «Nach 15 Jahren haben Sie im einen Fall 15 Tonnen Erdöl verbrannt, während beim Elektroauto die Batterie noch immer da ist.» Diese Batterie lasse sich dann weiter verwenden und schliesslich recyceln. Letztlich drehe es sich immer um die gleiche Frage: Wie kann ich mit möglichst wenig Material und Energie möglichst viele Personen-



Josef Brusa in seinem Unternehmen in Sennwald, wo neue Antriebe und Komponenten für die Elektromobilität entwickelt werden.



kilometer zurücklegen? Und hier habe die Elektromobilität klare Vorteile. Auch weitere aktuelle Entwicklungen wie das Car-Sharing zielen darauf ab, dass der Mitteleinsatz für die Fortbewegung gesenkt und die Effizienz gesteigert wird.

«Es gibt kein Zurück mehr»

Seit Jahrzehnten setzt sich Josef Brusa für die Vision Elektromobilität ein. Doch mittlerweile ist sie keine Vision mehr, sondern steht kurz vor dem endgültigen Durchbruch. Eigentlich müssten damit Josef Brusas Träume in Erfüllung gehen. Doch der Werdenberger sieht dieser Entwicklung mit gemischten Gefühlen entgegen: Mit der wachsenden Bedeutung der E-Mobilität werde dieses Segment auch für grosse Unternehmen immer wichtiger. Und für ein KMU wie die Brusa Elektronik AG werde es schwieriger, sich in diesem «Hai-fischbecken» zu behaupten. «So gesehen hatten wir früher ein bequemes Leben», sagt Brusa schmunzelnd.

Dennoch sei die aktuelle Entwicklung natürlich eine grosse Genugtuung für ihn: «Es braucht keine Beweise mehr, dass Elektromobilität funktioniert. Jetzt ist jedem klar, dass sie sich durchsetzen wird.» So nehme die Zahl an Elektrofahrzeugen in der Schweiz exponentiell zu. Seit rund zehn Jahren würden sich die Verkäufe jährlich verdoppeln. Brusa ist sich sicher: «Jetzt haben wir den «tipping point» erreicht – es gibt kein Zurück mehr.» Festmachen lasse sich diese Entwicklung an den grossen Automobilkonzernen, die weltweit Milliardensummen investieren. Vor allem China sei ein entscheidender Treiber. Denn das Reich der Mitte hat die Devise herausgegeben, dass die Mobilität in Zukunft elektrisch zu sein habe. Und dieser Entscheid hat Gewicht: «Heute werden weltweit pro Jahr rund 100 Millionen Autos hergestellt. Ein Drittel davon stammt aus China», sagt Brusa. Er ist überzeugt, dass die mit solchen Stückzahlen realisierbaren Skaleneffekte den Durchbruch für die Elektromobilität bedeuten werden: «Jetzt geht die Entwicklung sehr schnell voran.»

Herausforderung für Zulieferer

In den Abgasvorschriften sieht er einen weiteren Grund für die zunehmende Elektrifizie-

rung der Mobilität: In Europa, in Amerika und erst recht in China werden die Vorschriften so verschärft, dass sie mit reinen Verbrennungsmotoren gar nicht mehr erfüllt werden können. Für Brusa sind die Tage dieser Technologie deshalb gezählt. Er rechnet damit, dass in etwa zehn Jahren die letzten Verbrennungsmotoren gebaut werden. Geht man von der bereits erwähnten Lebenserwartung von 15 Jahren aus, würden damit in rund 25 Jahren die letzten «herkömmlichen» Autos von den Strassen verschwinden. «Wenn man bedenkt, dass es sich bei der Autoindustrie mit all ihren Zulieferern um eine stark investierte Milliardenindustrie handelt, dann ist dies eine extrem kurze Zeitspanne.» Dieses Tempo wird spezialisierte Automobilzulieferer vor grosse Herausforderungen stellen: «Wer nur Kolbenringe oder Auspuffanlagen herstellt, wird Mühe haben, eine neue Nische zu finden. Denn sie sind zu weit weg von der Elektrifizierung.» Erschwerend komme hinzu, dass ein Elektromobil im Vergleich zum herkömmlichen Auto nur etwa 20% des Personalaufwandes benötigt, weil es so viel einfacher aufgebaut ist.

Hürden der Elektromobilität

Doch bei all den Vorteilen fragt man sich: Wieso hat sich diese Technologie nicht schon lange durchgesetzt? Ist beim Endkonsumenten noch immer die mangelnde Reichweite ein Problem? Josef Brusa winkt ab. «Es sind eher die Anschaffungskosten, die abschrecken. Ein gutes Elektroauto ist noch teuer.» Doch beim genaueren Hinschauen würden sich die höheren Anschaffungskosten relativieren. Wer genügend Kilometer abspule, spare mit einem solchen Fahrzeug am Ende trotzdem. Und auch die Reichweite sei kein Problem: «Wenn ich mehrere Hundert Kilometer am Stück fahre, muss ich ohnehin einmal eine Pinkelpause einlegen. Dann geht das Aufladen im Gleichen.»

Outsider als Geburtshelfer

Die Brusa Elektronik AG entwickelt nicht nur Komponenten für die grossen Automobilhersteller dieser Welt, sondern agiert vor allem auch als Ideenlieferant: «Als Branchen-Outsider können wir uns eher von den konventionellen Denkmustern lösen und einen ande-

ren Zugang wählen», erklärt Josef Brusa das Erfolgsrezept. Zu Beginn gehörte viel Überzeugungsarbeit dazu – zumindest bei den obersten Führungsebenen der Automobilkonzerne, die lange lieber am Althergebrachten festhalten wollten. «In den ersten 30 Jahren haben wir eine Art Geburtshelfer-Rolle für das Elektroauto übernommen. Diese Phase ist durch. Heute beschäftigen sich alle Produzenten und Zulieferer mit Elektromobilität. Jetzt folgt eine neue Phase: die Industrialisierung mit Serienproduktion.»



Brusa Elektronik AG

Mitte der 1980er-Jahre kamen Solarfahrzeuge auf – die Tour de Sol war die Werbeplattform dazu. Daraus ging auch die Brusa Elektronik AG hervor, die 1985 von Josef Brusa gegründet wurde, um Komponenten für Solar- und Elektrofahrzeuge zu entwickeln. Vor einem Jahr beschäftigte das Unternehmen rund 120 Mitarbeitende, heute sind es bereits etwa 180. Grosse Automobilkonzerne wie VW, Volvo, Porsche, Audi oder Honda zählen genauso zur Kundschaft wie kleinere Zulieferbetriebe und werden mit Elektroantrieben und Komponenten wie Ladegeräten oder Batteriemanagementsystemen beliefert. Die Brusa Elektronik AG versteht sich aber auch als Thinktank, der neue Ideen und Konzepte entwickelt und Patente anmeldet.



Agron Lleshi

jägerhof



15 Punkte im GaultMillau 2018:
«...der junge Chef kocht bereits in
der obersten Liga der Stadt.»

Restaurant JÄGERHOF
Brühlbleichstrasse 11 • 9000 St.Gallen • +41 (0)71 245 50 22
info@jaegerhof.ch • www.jaegerhof.ch



**Meine Entsorgung
ist jetzt schon
gesichert ...**

**SOLENTHALER
RECYCLING AG**

www.sorec.ch
CH-9200 Gossau | Telefon 071.385 32 20

 Ihre Rohstoff-Retter

«Gemeinsam Mehrwert schaffen.»

BDO AG

Kontaktieren Sie unsere Experten:

BDO AG Vadianstrasse 59, 9000 St. Gallen, Tel. 071 228 62 00

BDO AG Bahnhofstrasse 2, 9100 Herisau, Tel. 071 353 35 33

BDO AG Walzmühlestrasse 48, 8500 Frauenfeld, Tel. 052 728 35 00

www.bdo.ch



Prüfung | Treuhand | Steuern | Beratung



Sharing Economy und andere Modelle für die Mobilität der Zukunft

Lösung für das Verkehrsdilemma?



Simon Scherrer

Die Digitalisierung hat viele Aktivitäten gewandelt, mit denen Schweizerinnen und Schweizer einen grossen Teil ihres Alltags verbringen. So hat die Omnipräsenz von Bits und Bytes etwa verändert, wie wir arbeiten, uns informieren oder miteinander kommunizieren. Seltsam unbeeindruckt von der Digitalisierung erscheint jedoch eine andere Tätigkeit, auf die wir im Durchschnitt über 80 Minuten¹ täglich verwenden: die Mobilität. Doch Innovatoren im In- und Ausland wollen das verändern – mit Mitteln, die von eher herkömmlichen Konzepten wie Carsharing bis zu entfernt klingender Zukunftsmusik wie Flotten aus selbstfahrenden Taxis reichen.

So unterschiedlich sie sind, versuchen alle innovativen Stossrichtungen im Bereich Mobilität das gewichtigste Dilemma der Verkehrspolitik zu lösen, nämlich jenes zwischen Flexibilität und Auslastung. Ein Privatauto ist zu beliebigen Zeiten und für beliebige Strecken verwendbar, ist allerdings zu durchschnittlich 96% der Zeit unbenutzt²; der öffentliche Verkehr erlöst vom Besitz eines nur spärlich benutzten Gefährts, ist allerdings durch seine Fixierung auf Linien und Fahrplan dem Individualverkehr in puncto Flexibilität unterlegen. Innovationen im Bereich Mobilität stehen darum vor der Herausforderung, die Flexibilität des Individualverkehrs mit der höheren Auslastung des öffentlichen Verkehrs zusammenzuführen. Das Rezept dafür lautet, Personenwagen dynamisch zu teilen – oder neudeutsch: Sharing Economy.

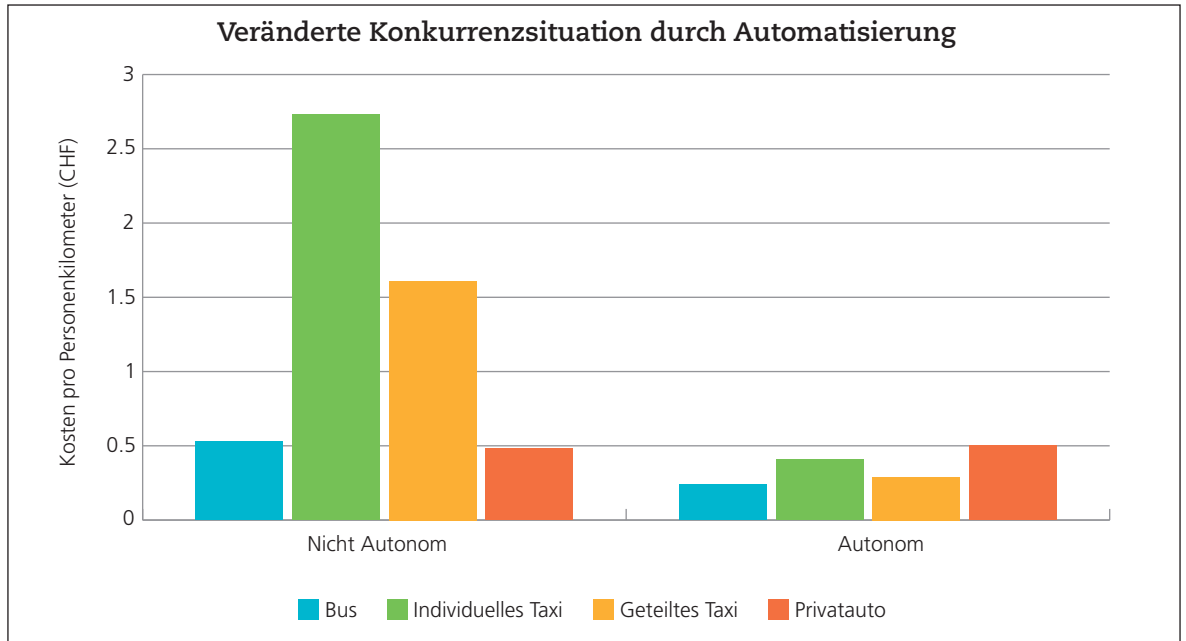
Vom stationsbasierten Carsharing...

Eine konventionelle Variante der Sharing Economy ist Carsharing. Die herkömmlichste Art ist stationsbasiertes Carsharing, wie es etwa von Mobility angeboten wird. Mobility-Mitglieder können auf ein Auto an einer Mobility-Station zugreifen, ihre Fahrt absolvieren und das Auto dann am selben Ort wieder abstellen. Ein Spezialfall von stationsbasiertem Carsharing sind Peer-to-Peer-Sharing-Angebote, wie etwa Sharoo. Bei Sharoo werden die zu mietenden Autos nicht vom Sharing-Anbieter bereitgestellt, sondern von anderen Mitgliedern.

Untersuchungen zeigen, dass solche Carsharing-Angebote tatsächlich den Autobesitz reduzieren³ und zu effizienterem Autogebrauch anregen⁴. Doch stationsbasiertes Carsharing ist alles andere als ein Allheilmittel: Nachweislich werden Carsharing-Angebote von einem sehr begrenzten Milieu genutzt, das jung, gut ausgebildet und urban ist und zudem in Gebieten mit gut ausgebautem öffentlichen Verkehr lebt⁵. Der Grund: Stationsbasiertes Carsharing ist für jene bequem, die einfach zur Station kommen. Das ist für autolose Personen nur bei gut ausgebautem öffentlichen Verkehr der Fall. Umgekehrt zeigte eine Schweizer Umfrage aus dem Jahr 2012, dass der Transfer zur Carsharing-Station von vielen Personen als mühsam empfunden wird⁶.

...zum stationsunabhängigen Carsharing

Eine breitere Adaption erhofft man sich deshalb von stationsunabhängigem Carsharing. Die Idee: Benutzer können die zu mietenden Autos mit einer Smartphone-App auffinden, entsperren und auf einem öffentlichen Parkplatz am Zielort wieder abstellen. Mit dem Angebot «Catch-a-Car» von Mobility existieren solche Angebote seit 2014 auch in der Schweiz, allerdings nur in Basel und Genf. Tatsächlich zeigte eine ETH-Studie aus dem Jahr 2017, dass die Catch-a-Car-Autos besonders dort benutzt werden, wo öffentliche Verkehrsangebote nur spärlich vorhanden sind⁷. Aber dennoch: Dieselbe Studie stellte



Autonome Fahrzeuge führen zu tendenziell tieferen Kosten – besonders bei individuellen Taxis: Nebst tieferen Treibstoff- und Versicherungskosten fallen auch die Fahrerlöhne weg. Gleichzeitig gleichen sich die Kosten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln an.

fest, dass das Benutzermilieu von Catch-a-Car sehr begrenzt bleibt. Ausserdem senkte das Catch-a-Car-Angebot den Autobesitz in Basel, allerdings nur um 363 Autos. Dies entspricht 0,6% des Personenwagenbestands in Basel-Stadt⁸. Eine Revolution sieht anders aus.

Autonomes Fahren dank Lasertechnologie

Revolutionärer erscheinen dahingegen die Pläne von mehreren Silicon-Valley-Giganten, selbstfahrende Fahrzeuge zu entwickeln. Clevere Software assistiert zwar heute bereits beim Einparken oder warnt, wenn der Abstand zum vorangehenden Auto unter eine bestimmte Schwelle fällt. Doch Firmen wie der Elektromobilitätspionier Tesla, die Google-Tochter Waymo oder der Taxivermittler Uber wollen bedeutend weiter gehen: Mittels Laser- und Radartechnologie sollen Fahrzeuge ihr Umfeld in Echtzeit modellieren, dadurch Risiken erkennen und sich völlig autonom durch beliebige Verkehrssituationen bewegen. Würden Fahrer dadurch überflüssig, könnten ganze Taxi-Flotten zu enorm tiefen Kosten betrieben werden und Carsharing-Modelle erhielten eine ganz andere Qualität. So könnte sich in Zukunft jeder per App ein selbstfahrendes Auto rufen, sich über eine gewünschte Strecke chauffieren lassen und im Vergleich zu einem Privatauto sogar noch Geld sparen, so die Verheissung der kalifornischen Innovationspropheten.

Selbstfahrende Autos noch nicht morgen

Dabei ist jedoch umstritten, wie weit entfernt und wie realistisch solche Zukunftsszenarien sind. Um Konsumenten und Regulatoren von der Sicherheit selbstfahrender Autos zu überzeugen, werden Entwickler mit einer gewaltigen

Anzahl von Testkilometern beweisen müssen, dass ihre Gefährte mindestens so sicher sind wie von Menschen gefahrene Autos. In der Schweiz kommt es nur alle 683 Millionen Personenkilometer zu einem Todesfall mit Personenwagen⁹. Um zulässige statistische Vergleiche zu ziehen, sind also Testkilometer in der gleichen Grössenordnung notwendig. Ende 2017 meldete die Firma Waymo, die über das reifste Produkt verfügt, jedoch erst sechs Millionen gefahrene Testkilometer.

Ausserdem: Selbst wenn die Sicherheit bewiesen ist, lassen sich Konsumenten davon nicht unbedingt überzeugen. Selbst in voll automatisierten Zügen, wo die Automatisierung heute bereits wesentlich weiter gediehen ist, sitzen heute oft noch «falsche» Fahrer, und zwar auf Wunsch der Passagiere. In einer Studie aus dem Jahr 2015 gaben 93% aller befragten Frauen und 72% aller befragten Männer an, dass sie sich nach wie vor Fahrer im Zug wünschen, selbst wenn diese nicht fähig wären, den Zug zu steuern¹⁰.

Selbstfahrende Taxiflotten

Selbst wenn autonome Autos einmal marktreif und akzeptiert sind, ist nicht geklärt, inwiefern sie autonomen Taxiflotten zum Durchbruch verhelfen würden. Eine vom Nationalfonds finanzierte, detaillierte Kostenanalyse versuchte diese Frage im Kontext der Schweiz zu klären¹¹. Klare Antworten sucht man in der Studie jedoch vergebens.

Automatisierung beeinflusst die Preise pro Personenkilometer über zahlreiche, nicht immer offensichtliche und letztlich auch spekulative Kanäle. Beispielsweise ist es wahrscheinlich, dass autonome Fahrzeuge zu tieferen

Arbeitszeiten und Spesen mobil erfassen

i Software-Präsentation:
Arbeitszeiterfassung
20.3.2018 in Wittenbach-SG
22.3.2018 in Olten
Anmeldung www.abacus.ch



Beschleunigen Sie Ihre Arbeitsprozesse mit der Business-App AbaCliK und vermeiden Sie Mehrfacherfassungen dank der Synchronisation mit der Abacus Business Software:

- Präsenz- oder Arbeitszeiten
- Leistungen, Spesen, Quittungen
- Persönliche Daten, Ferientage oder Absenzen (ESS)

www.abaclick.ch

Jetzt kostenlos bei App Store oder Google Play herunterladen

ABACLICK
by Abacus

Treibstoff- und Versicherungskosten führen, da sie effizienter und sicherer fahren als Menschen. Umgekehrt dürften autonome Fahrzeuge in der Anschaffung etwas teurer sein als konventionelle. Den grössten Einfluss dürfte die Automatisierung tatsächlich auf die Kosten eines Personenkilometers im Taxi haben: Da die Fahrerlöhne den grössten Teil jener Kosten ausmachen und durch Automatisierung komplett wegfallen, prognostizieren die Autoren ein drastisches Sinken der Taxikosten, nämlich von 2.72 Franken auf 41 Rappen pro Personenkilometer. Der Grund, warum die Kosten nicht noch weiter sinken, sind die Reinigungskosten, für welche die Autoren eine fünf-fache Steigerung im Vergleich zu herkömmlichen Taxis erwarten.

Im Vergleich dazu ermitteln die Autoren Kosten von 50 Rappen pro Personenkilometer für ein autonomes Privatauto und 29 Rappen pro Personenkilometer für einen automatisierten Stadtbus. Klar ist also, dass die Konkurrenz zwischen Privatautos, automatisierten Taxis und öV intensiver werden wird. Wie sich die Konsumenten allerdings unter Zunahme von weiteren Präferenzen wie Fahrzeit, Privatsphäre und Fahrgefühl entscheiden werden, wird nur der Markt selbst zeigen können.

- 1 Bundesamt für Statistik, Tagesdistanz, Tagesunterwegszeit und Anzahl Etappen nach Verkehrsmittelklasse und Zweck – Schweiz, 16.05.2017
- 2 The Economist, The long, winding road for driverless cars. 25.05.2017
- 3 Martin, E., Shaheen, S. and Lidicker, J., 2010. Impact of carsharing on household vehicle holdings: Results from North American shared-use vehicle survey. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, (2143), pp. 150-158.
- 4 Leclerc, B., Trépanier, M. and Morency, C., 2013. Unraveling the travel behavior of carsharing members from global positioning system traces. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, (2359), pp. 59-67.
- 5 Burkhardt, J. and Millard-Ball, A., 2006. Who is attracted to car-sharing?. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, (1986), pp. 98-105.
- 6 Ciari, F. and Axhausen, K.W., 2012, January. Choosing carpooling or carsharing as a mode: Swiss stated choice experiments. In 91st Annual Meeting of the Transportation Research Board, Washington, DC.
- 7 Becker, H., Ciari, F. and Axhausen, K.W., 2017. Modelling free-floating car-sharing use in Switzerland: A spatial regression and conditional logit approach.
- 8 Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, T11.1.01 – Fahrzeugbestand seit 1950
- 9 Bundesamt für Statistik, Verkehrsunfälle.
- 10 Fraszczyk, A., Brown, P. and Duan, S., 2015. Public perception of driverless trains. Urban Rail Transit, 1(2), pp. 78-86.
- 11 Bösch, P.M., Becker, F., Becker, H. and Axhausen, K.W., 2017. Cost-based Analysis of Autonomous Mobility Services. Arbeitsberichte Verkehrs- und Raumplanung, 1225.

Markus Schwingel und Daniel Engelberger, die Geschäftsführer der Christian Jakob AG, im Gespräch

«Das Bedürfnis nach Elektromobilität steigt»



Robert Stadler
Stv. Direktor / Leiter
Kommunikation IHK

2016 waren in der Schweiz mehr als 5,9 Millionen motorisierte Strassenfahrzeuge immatrikuliert, davon 4,5 Millionen PWs. Dies entspricht einer Zunahme um 30% seit dem Jahr 2000. Als Garagisten müssen Sie daran Freude haben oder wie erleben Sie die Entwicklung?

Daniel Engelberger: Wir sind dankbar, dass wir in einem wachsenden Markt mit zwei beliebten Premiummarken aktiv sind. Als Kehrseite der Medaille gilt es jedoch auch zu berücksichtigen, dass sich die Margen und Serviceintervalle halbiert haben.

Wird die Zahl der Fahrzeuge im gleichen Mass weitersteigen? Welchen Einfluss wird Carsharing auf die Anzahl Fahrzeuge haben? Gerade in Städten ist feststellbar, dass immer weniger ein eigenes Auto besitzen.

Markus Schwingel: Ein solches Wachstum ist aufgrund der Bevölkerungszahl nicht mehr realistisch, nichtsdestotrotz wird in den nächsten 10 bis 20 Jahren eine Zunahme der Elektro- und Plug-in-Hybrid-Modelle sowie der alternativen Mobilitätskonzepte stattfinden, dies jedoch auf einem sehr tiefen Niveau. In den städtischen Gebieten wird das Carsharing einen grösseren Einfluss haben als in den ländlichen Gebieten – auf die Anzahl verkaufter Fahrzeuge wird Carsharing aber kaum einen Einfluss haben.

Die Christian Jakob AG vertritt die Marken BMW und MINI an den Standorten St. Gallen und Widnau. Vor fünf Jahren wurde das Unternehmen von Markus Schwingel und Daniel Engelberger übernommen. Im Interview mit IHKfacts verraten die beiden, von welcher Entwicklung der Mobilität sie ausgehen, wie sich die Kundenbedürfnisse verändern oder welche Zukunft der Verbrennungsmotor hat. Eines ändert jedenfalls nicht: der Wunsch nach individueller Mobilität.

In eine ähnliche Richtung geht, dass Jüngere wie die Generation Y weniger Wert legen auf Statussymbole wie schöne Autos. Welche veränderten Kundenbedürfnisse stellen Sie fest?

Markus Schwingel: Ein grosses Bedürfnis der jüngeren Kunden ist die Konnektivität, also dass zum Beispiel im Auto Mails oder Kalenderdaten abgerufen werden können. Diese Vernetzung erhöht den Komfort und trägt zur Sicherheit bei.

Daniel Engelberger: Bei den Kundenbedürfnissen sind vor allem regionale Unterschiede festzustellen. In Grossstädten verliert die individuelle Mobilität tendenziell an Bedeutung. Im ländlicheren Raum wie bei uns in der Ostschweiz sieht das hingegen anders aus.

Elektromobilität ist gross im Kommen und profitiert von einem sauberen Image. Gibt es bald nur noch elektrische Fahrzeuge auf den Strassen?

Daniel Engelberger: Wir rechnen, dass im Jahr 2025 jedes dritte verkaufte Fahrzeug ein elektrifiziertes Fahrzeug sein wird, das heisst, ein Elektro- oder Plug-in-Hybrid-Modell.

Josef Brusa (siehe Artikel Seite 16) glaubt, dass bereits in 10 bis 15 Jahren keine Autos mit reinen Verbrennungsmotoren mehr produziert werden...

Markus Schwingel: Wenn man von elektrifizierten Autos spricht, also von Hybridfahr-

zeugen und nicht reinen Elektroautos, könnte diese Prognose möglicherweise sogar stimmen. Die Nachfrage nach elektrifizierten Autos steigt zweifellos. Dennoch sind wir überzeugt, dass der Verbrennungsmotor noch einige Zeit seine Berechtigung haben wird.

Wie setzt sich bei Ihren eigenen Kunden der Anteil zusammen? Wie viel Prozent der verkauften Neuwagen sind Elektro- oder Hybridfahrzeuge, wie viel Diesel oder Benziner?

Daniel Engelberger: Aktuell machen die elektrifizierten Fahrzeuge (Elektro- und Hybridfahrzeuge) rund 12% aus. Diesel- und Benzinmotoren teilen sich den restlichen Anteil mit je 44%. Hier ist der Trend ganz klar, dass elektrifizierte Fahrzeuge zunehmen werden, während Benzin- und Diesel leicht rückläufig sind.

Welche Erwartungen äussern Ihre Kunden in Bezug auf Elektromobilität?

Markus Schwingel: Reichweite und eine gute Infrastruktur mit Ladestationen sind die Haupterwartungen unserer Kundinnen und Kunden. Und wir spüren ein Interesse an Elektromobilität.

Allein schon, dass wir von der BMW Group bis im Jahr 2025 25 neue elektrifizierte Modelle – davon zwölf voll elektrische – erhalten werden, zeigt, dass das Bedürfnis nach Elektromobilität steigt.



Markus Schwingel und Daniel Engelberger vor einem BMW i8, einem Plug-in-Hybriden.

Welche Hürden sind momentan noch zu beseitigen, um der Elektromobilität zum Durchbruch zu verhelfen?

Daniel Engelberger: Es sind dies mehrere Faktoren wie die Infrastruktur der Ladestationen, Ladezeiten, Reichweite, Anschaffungskosten und die Nachhaltigkeit (Recycling der Batterie), Stromversorgung sowie Kaufanreize durch Staat und Politik.

Sie rufen nach Unterstützung durch den Staat?

Markus Schwingel: Nein, das ist natürlich nicht gemeint. Aber die weitere Entwicklung hängt auch von den gesetzlichen Rahmenbedingungen ab. Wenn zum Beispiel die CO₂-Zielvorgaben für Neuwagenflotten verschärft respektive mit höheren Sanktionen belegt werden, dann beschleunigt dies den Wandel hin zur Elektromobilität.

Mit Tesla bei der Elektromobilität und Google beim autonomen Fahren mischen neue Anbieter den Automarkt auf und fordern die deutschen Autohersteller heraus. Was haben die traditionellen Autohersteller dem entgegenzusetzen?

Daniel Engelberger: Der Wettbewerb belebt das Geschäft und fördert Innovationen. Somit werden sich alle Automobilhersteller dem Markt stellen und mit neuen Dienstleistungen und marktgerechten Produkten die Zukunft der Mobilität gestalten. Mit über 100.000 verkauften elektrifizierten Fahrzeugen im Jahr 2017 ist BMW bereits heute Marktführer im Bereich der Elektromobilität.

Der Dieselmotor war der Stolz der deutschen Automobilindustrie. In der Schweiz ist der Anteil an Dieselfahrzeugen in den vergangenen Jahren laufend angestiegen. Diese Entwicklung dürfte zu Ende sein, da das Image des Diesels mittlerweile gelitten hat. Gewisse grosse Städte haben bereits ein Verbot für Dieselfahrzeuge beschlossen. Wie erleben Sie die Diskussionen mit Ihren Kunden?

Markus Schwingel: Entgegen den Medienberichten führen wir mit unserer Kundschaft fast keine Diskussionen zu diesem Thema, im Gegenteil: Die Nachfrage nach modernen Dieselmotoren mit Abgasnorm ab Euro 6 ist nach wie vor sehr hoch und die Nachfrage ist stabil.

Eine Vision, die zum Teil bereits Realität ist, ist das autonome Fahren: Autos brauchen keinen Fahrer mehr, sondern steuern den Wagen künftig selbst. Ist das nicht ein Risiko für sportliche Marken wie BMW, wenn auf unseren Strassen alle Autos konstant, sparsam und gleichförmig unterwegs sind? Denn in einer solchen Zukunft spielen die (Leistungs-)Unterschiede der Autos keine grosse Rolle mehr.

Daniel Engelberger: Wir stehen vor allem für Freude am Fahren. Freude am Fahren bedeutet auch, entspannt, sicher und vernetzt unterwegs zu sein. Genau dies bieten alle BMW- und MINI-Modelle, z.B. ist es möglich, Nachrichten zu empfangen und zu versenden, die Agenda wird im Fahrzeug angezeigt, es gibt Assistenzsysteme wie Spurhalteassistent etc. Und Elektromobilität macht speziell im Bereich Beschleunigung noch mehr Fahrfreude – das müssen Sie bei einer Testfahrt einmal erleben.



Wie beurteilen Sie die Geschäftslage?

FEBRUAR 2017



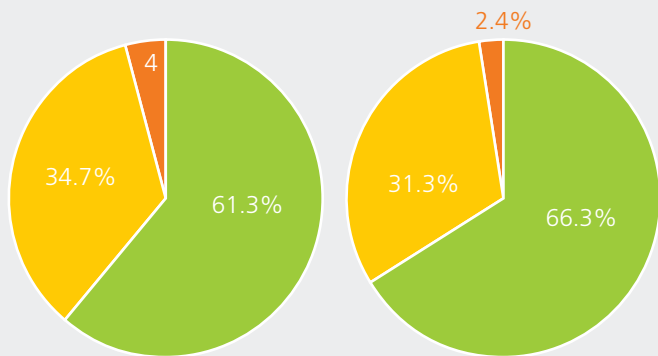
DEZEMBER 2017



AUGUST 2017



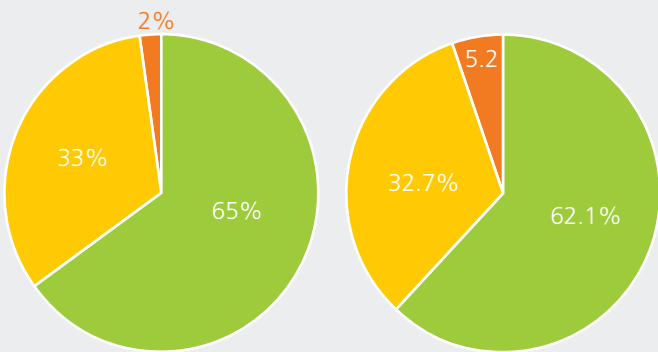
Beurteilung der Geschäftslage nach Sektoren



2. Sektor

3. Sektor

Beurteilung der Geschäftslage nach Unternehmensgrösse



bis 50 Mitarbeitende

über 50 Mitarbeitende

Wie beurteilen Sie die Geschäftserwartungen?

FEBRUAR 2018



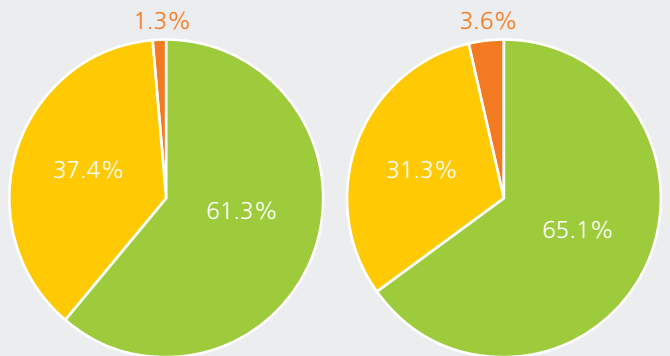
DEZEMBER 2017



AUGUST 2017



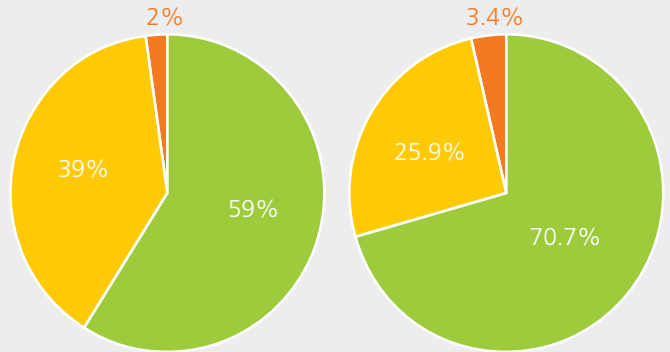
Beurteilung der Geschäftserwartungen nach Sektoren



2. Sektor

3. Sektor

Beurteilung der Geschäftserwartungen nach Unternehmensgrösse



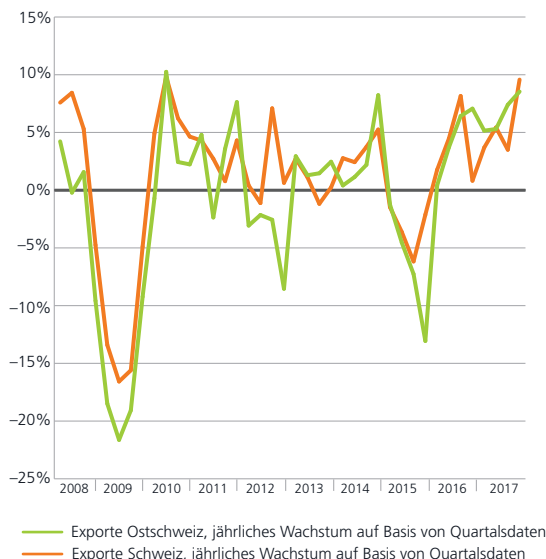
bis 50 Mitarbeitende

über 50 Mitarbeitende

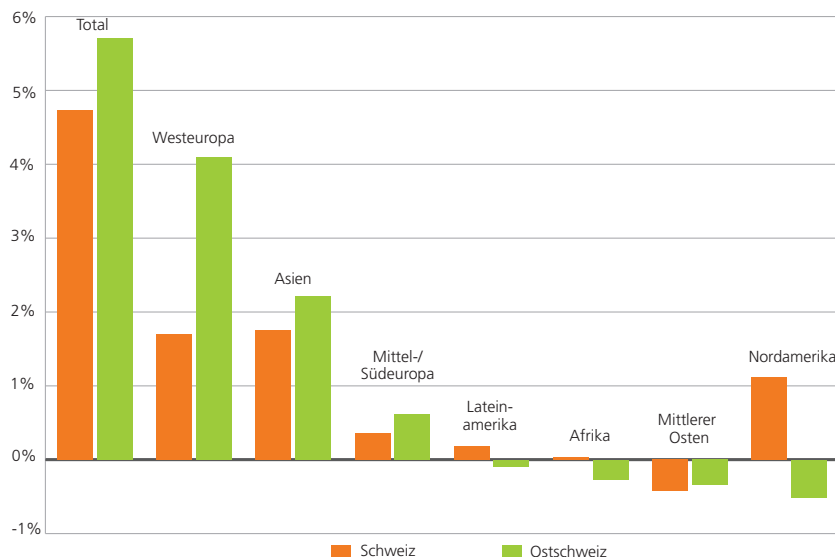
gut befriedigend schlecht

Quelle: Konjunkturumfrage auf www.ihk.ch

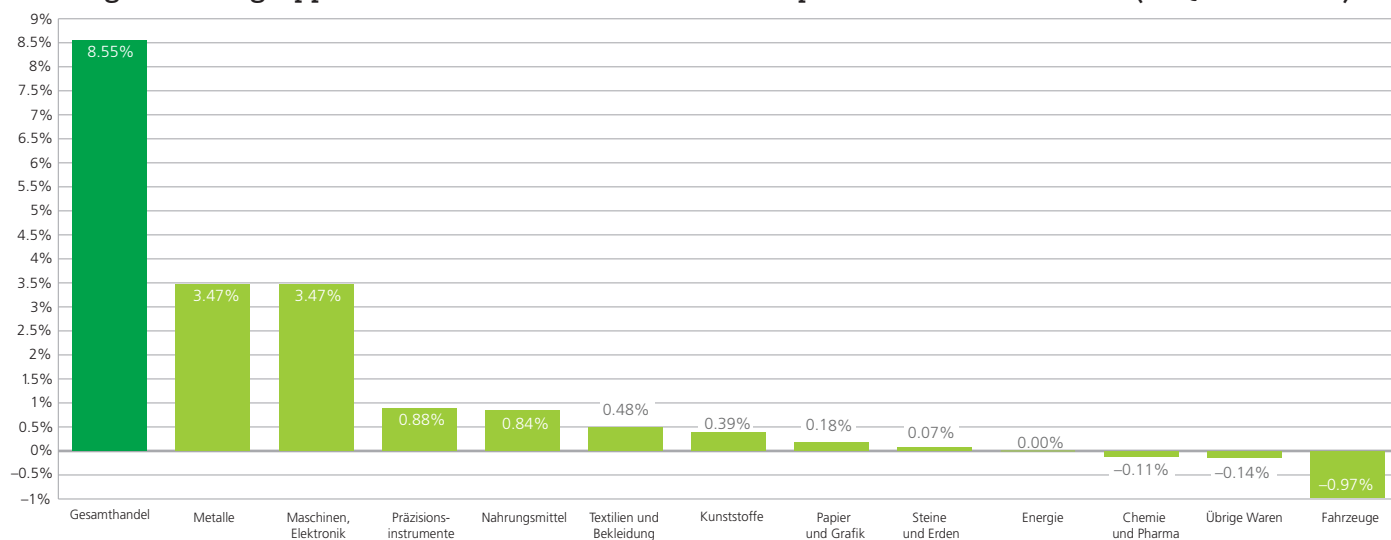
Wachstum der Exporte Schweiz und Ostschweiz



Jährliches Wachstum der Exporte und Beitrag der Regionen, 2017



Beitrag der Gütergruppen an das Wachstum des Gesamtexports aus der Ostschweiz (4. Quartal 2017)



Beschleunigtes Wachstum der Exporte

Das Wachstum der Exporte hat sich im 4. Quartal 2017 noch einmal beschleunigt. Praktisch alle Branchen leisteten einen Beitrag zu diesem guten Resultat. Die stärksten Impulse kamen wiederum von Metallen und Maschinen/Elektronik, gefolgt von Präzisionsinstrumenten und Nahrungsmitteln. Im gesamten Jahr 2017 war ein Wachstum von 5,7% zu verzeichnen, deutlich höher als auf Niveau Schweiz.

Die Ostschweizer Exporte übertrafen 2017 damit auch endlich wieder die Werte von 2014, der Einbruch nach dem Frankenschock konnte damit ausgeglichen werden. Die steigende Nachfrage stammte vor allem aus Westeuropa. Zunehmend wichtig sind aber auch die asiatischen Märkte. Dagegen war bei den Exporten in Richtung Nordame-

rika ein Rückgang zu verzeichnen. Dieser resultierte zu einem grossen Teil aufgrund sinkender Nahrungsmittlexporte aus dem Kanton St. Gallen, welche wohl durch tiefere Getränkeexporte aus dem Rheintal verursacht wurden. Mit der grossen Bedeutung des westeuropäischen Marktes hebt sich die Ostschweiz nach wie vor deutlich von der restlichen Schweiz ab.

Dr. Frank Bodmer, Leiter IHK-Research

Quellen: Eigene Berechnungen auf Basis von Daten der EZV (Quartalszahlen korrigiert um die Anzahl Arbeitstage).

STUTZ

Überall in der
OSTSCHWEIZ

Eine sichere Partnerschaft im Hoch- und Tiefbau

www.stutzag.ch

jobs.ch EXPERT | JOB SCOUT24 | jobwinner.ch | jobup.ch | stellen.ch
JOBS4SALES | ICTcareer | FINANCE 24/7 | medTalents | INGJOBS
MONSTER | ostjob.ch | UNIVERSALJOB | TOPJOBS | ALPHACH
myjob.ch | UNIVERSALJOB
jobpla | zentraljob | UNIVERSALJOB
indeed | LEBENS LAUF.CH | **MIP SWISS**

Finden Sie Ihr Personal Einfach und professionell!

Mit MIPswiss präsentieren wir Ihre Vakanz auf allen wichtigen Stellenplattformen der Schweiz. Profitieren Sie zusätzlich auch von unseren Zusatzleistungen in den Print- oder Mobile-Medien zu unschlagbaren Top-Preisen.

Gerne beraten wir Sie persönlich.



*Wir arbeiten
für Ihren Erfolg!*

UNIVERSALJOB



UNSERE NEUE ADRESSE Universal-Job AG, Oberer Graben 15 / Neugasse 48, 9000 St. Gallen · 071 228 63 63 · st.gallen@universal-job.ch



HEV Verwaltungs AG
Stand Nr. 9.1.030

Tel. 071 227 42 60
info@hevsg.ch

**Immo Messe
Schweiz**
16. - 18. März

«Immobilienverkauf?
Fragen Sie nach unseren
Messekonditionen»



www.hevsg.ch

St. Gallen | Rapperswil | Wattwil | Wil | Buchs SG



Abstimmung vom 4. März 2018: Weshalb die IHK für die No-Billag-Initiative einsteht

Mutlose Ostschweizer Medien



Robert Stadler
Stv. Direktor / Leiter
Kommunikation IHK

Die Ja-Parole der IHK zur No-Billag-Initiative hat zum Teil für mediales Aufsehen gesorgt. Dabei ist festzuhalten: Der Vorstand trifft seine Entscheide sachlich und ohne taktische Überlegungen. Die regionalen Gegner der Initiative weichen der Grundsatzdiskussion aus und erheben die Abstimmung zur Schicksalsfrage für die eigenen, subventionierten Sender. Dabei ergeben sich ohne Billag-Zwangsgebühren auch für regionale Medien neue Chancen.

Der Vorstand der IHK St. Gallen-Appenzell hat die No-Billag-Initiative zur Annahme empfohlen und dies Mitte Januar kommuniziert. Der Entscheid zugunsten der Initiative wurde teilweise überrascht aufgenommen. Doch im Vorstand fiel er klar aus. Dies hauptsächlich aus zwei Gründen: Wie schon bei der Abstimmung zum revidierten Radio- und Fernsehgesetz wird die Doppelbelastung von Privathaushalten und Unternehmen unverändert als falsch beurteilt. Und zweitens ist der Vorstand überzeugt, dass staatliche Quasi-Monopole keine taugliche Antwort auf die Herausforderungen des digitalen Wandels sind. Politische oder taktische Überlegungen spielen bei den Entscheiden des IHK-Vorstandes keine Rolle. Immer geht es um die Sache.

Verhältnis 14 zu 1000

Nicht ganz überraschend weichen die regionalen Befürworter zwangsfinanzierter Medien dieser Grundsatzdiskussion aus und machen stattdessen aus der Abstimmung zum nationalen Service public eine Schicksalsfrage für ihre eigenen, subventionierten Fernseh- und Radiosender. Dabei wird Entscheidendes unter den Tisch gekehrt.

Nimmt man den Bevölkerungsanteil als Massstab, dann liefern die Haushalte und die Unternehmen der Kernregion Ostschweiz gegen 100 Millionen Franken an Billag-Gebühren ab. TVO erhält davon 2,6 und der Radiosender Toxic.fm 0,5 Millionen Franken. Zudem unter-

hält die SRG in der Ostschweiz ein Regionalstudio mit 14 Journalisten. Im Vergleich: In der Südschweiz arbeiten weit über 1 000 SRG-Angestellte. Nicht viel besser sieht es in der nationalen Berichterstattung aus. Die Deutschschweiz spielt sich bei der SRG primär im Grossraum Zürich ab. Derweil darf sich unsere Region mit für Grossstädter exotischen Traditionen wie dem Silvesterchlausen dem Schweizer Fernsehpublikum präsentieren.

Mediale Zwangsjacke

Das Bundesgesetz und die Verordnung über das Radio und Fernsehen lesen sich wie eine Mischung aus kommunistischem Manifest und kriegswirtschaftlicher Notstandsgesetzgebung. Auf weit über hundert Seiten wird den konzessionierten Medien bis ins letzte Detail vorgeschrieben, wer wann wie viel Werbung machen darf. Die Ostschweiz wird versorgungstechnisch in eine Region Ostschweiz Ost, eine Region Stadt St. Gallen und eine Region Südostschweiz zerlegt. Und dies in Zeiten der grenzenlosen digitalen Kommunikation. Die Logik dahinter ist offensichtlich: Es geht darum, echten Wettbewerb zu verhindern und das SRG-Monopol zu garantieren. Entschädigt werden die regionalen Veranstalter für diese mediale Zwangsjacke mit Brosamen aus dem Billag-Gebührentopf. Angesichts des Engagements der Ostschweizer Medien für das Quasi-Monopol der SRG ist dies politisch klug investiertes Geld.

Neue Chancen

Werden die Billag-Gebühren abgeschafft, wird eine grundlegende Neuordnung der Medienlandschaft eingeleitet. Ohne den langen Schatten der SRG ergeben sich auch für regionale Medien zahllose neue Chancen. Es ist schwer zu verstehen, dass die meisten Verantwortlichen der Ostschweizer Medienunternehmen dies nicht erkennen wollen.

Was es braucht, ist eine Medienpolitik, die sich dem kulturellen Wandel stellt. Vor allem aber brauchen wir mutige Journalisten und Verlagshäuser, die ihren eigenen Fähigkeiten vertrauen und an eine selbstbewusste Ostschweiz glauben.



Bundesrat legt eine Totalrevision des Datenschutzgesetzes vor

Entwurf schießt weit über Ziel hinaus

Der Bundesrat hat einen Entwurf für ein neues Datenschutzgesetz vorgelegt. Ziel ist es, das Schweizer Recht mit jenem der EU und des Europarates zu harmonisieren. Der bundesrätliche Vorschlag geht jedoch deutlich zu weit. Statt die vorhandenen Spielräume auszuloten, werden den Schweizer Unternehmen unnötige Hürden auferlegt. Das trifft vor allem die KMU, findet Raoul Egeli in seinem Kommentar zum totalrevidierten Datenschutzgesetz.

Raoul Egeli
Präsident Creditreform International

«Für die Bearbeitung von besonders schützenswerten Personendaten und das Profiling muss die Einwilligung ausdrücklich erfolgen», heisst es im Artikel 5 Absatz 6 des bundesrätlichen Entwurfs für das totalrevidierte Datenschutzgesetz. Dieser Paragraph hätte, nebst vielen weiteren, das Zeug, der Schweizer Wirtschaft und namentlich den KMU die Verarbeitung von Personendaten faktisch zu verunmöglichen – mit fatalen Folgen insbesondere für die Beurteilung der Kundenbonität. Es lohnt sich, einen Blick auf ein Wort zu werfen, das nicht Klarheit, sondern Unklarheit bringt: Profiling. Es bezeichnet die Bewertung bestimmter Merkmale aufgrund einer automatisierten Bearbeitung

von Personendaten, insbesondere der Arbeitsleistung, der wirtschaftlichen Verhältnisse, der Gesundheit, des Verhaltens, der Vorlieben, des Aufenthalts und der Mobilität, wie es in der Begriffserklärung im Gesetz heisst. So weit, so gut, könnte man meinen. Doch der Teufel steckt im Detail. Die KMU übernehmen in vielen Bereichen die Vorfinanzierung in Form eines Lieferantenkredites. Somit müssen sie beurteilen können, ob ein Kunde in der Lage ist zu zahlen. Sie fallen aber aufgrund der Formulierung der wirtschaftlichen Verhältnisse unter das Profiling. Insbesondere der Aufenthaltsort einer Person ist für jeden Vertragspartner eine wichtige Grundlage für eine spätere Durchsetzung einer Forderung oder eines Vertrages. Diese Einschränkung bedeutet deshalb auch die Einschränkung der Vertragsfreiheit. Die in Artikel 19 geregelte Informationspflicht bei automatisierten Einzelentscheidungen bezieht auch das Profiling mit ein. Den betroffenen Personen sei dabei auch die Möglichkeit zu eröffnen, «ihren Standpunkt darzulegen», heisst es im Gesetzestext. Dazu kommt eine extrem eng gefasste Regelung der Ausnahmen, denn diese sollen nur gelten, wenn die Entscheidung in einem «unmittelbaren Zusammenhang» mit dem Abschluss oder der Abwicklung eines Vertrages steht. Das ist nicht hilfreich. Entweder steht die Entscheidung im Zusammenhang mit einem Vertrag oder nicht.

Spielraum nicht ausgeschöpft

Mit der Vermischung der Begriffe der «automatisierten Einzelentscheidung» und des «Profiling» schießt der bundesrätliche Gesetzesvorschlag auch über das Ziel hinaus, das Schweizer Recht jenem der Europäischen Union anzugleichen. Die neue Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) der EU tritt im Mai in Kraft. Sie ist für alle Mitgliedsstaaten verbindlich, entfaltet ihre Wirkung aber auch auf die Schweiz. Hiesige Unternehmen, die ihr Angebot an in der EU ansässige Personen richten oder Daten dieser Personen bearbeiten, sind der DSGVO unterstellt. Auch der Europarat hat das Datenschutzübereinkommen (CON-108) erneuert. Mit der Revision des Schweizer Datenschutzgesetzes sollen nun zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen werden: die Ratifizierung der CON-108 und das von der EU für den zukünftigen Austausch von Personendaten verlangte «angemessene» Niveau der Datenschutzgesetzgebung. Doch der «Swiss Finish» geht, nicht nur beim Profiling, viel zu weit. Statt den Handlungsspielraum auszuschöpfen und die Angemessenheit der DSGVO zu prüfen, wird diese möglichst wortgetreu übernommen, bei einigen Punkten gar noch verschärft. Denn gerade jene Schweizer Unternehmen, die die Europäische Union interessieren, weil sie Daten von in der EU lebenden Personen bearbeiten, sind ja schon der DSGVO unterstellt. Der Schweizer Übereifer ist nicht angebracht.

Begrüssenswerte Aufteilung angesichts der grossen Mängel

Die Staatspolitische Kommission des Nationalrats hat sich anlässlich der Sitzung vom 11./12. Januar 2018 für eine Aufteilung der Revision des Datenschutzgesetzes ausgesprochen. In einem ersten Schritt soll das Gesetz aufgrund der Schengen-Verträge europakompatibel gemacht werden, um darauf die Totalrevision ohne Zeitdruck angehen zu können. Diese Etappierung ist angesichts der grossen Mängel des Entwurfs sehr zu begrüßen.



Das neue Datenschutzgesetz auferlegt den KMU übertriebene administrative Hürden.

Das gilt auch für die KMU. Ihnen werden administrative Hürden auferlegt, die in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen. So wird das Führen eines Verzeichnisses der Bearbeitungstätigkeiten verlangt. Zwar wurde nach der Vernehmlassung eine Ausnahmeregelung eingeführt, die es dem Bundesrat erlaubt, Firmen mit weniger als 50 Mitarbeitenden von dieser Aufgabe zu entbinden. Diese Grenze ist willkürlich, berücksichtigt sie doch das tatsächliche Risiko einer Persönlichkeitsverletzung nicht. Die Unternehmen sollen auch zu einer Datenschutzfolgeabschätzung verpflichtet werden, sofern eine Bearbeitung ein «hohes Risiko für die Persönlichkeit oder die Grundrechte der betroffenen Person mit sich bringen kann». Mit der vorliegenden Definition des Profiling ist davon auszugehen, dass sehr viele Unternehmen eine Datenschutzfolgeabschätzung vorzunehmen hätten. Das bringt vor allem für KMU einen enormen Verwaltungsaufwand ohne erkennbaren Nutzen für die betroffenen Personen. Unberücksichtigt bleibt für die Risikobewertung die Umsetzung anderer Massnahmen in den Unternehmen.

Einladung zum Missbrauch

Auch die vorgeschlagene Meldepflicht bei Verletzung der Datensicherheit ist in dieser Form nicht zielführend. Anstatt quantitativer Vorgaben wird die Meldung jeder einzelnen Verletzung verlangt. Ein Nutzen ist weder für Konsumenten noch Unternehmen zu erkennen. Zum Missbrauch lädt das erweiterte Auskunftrecht betroffener Personen ein. Es ist nicht klar, ob nur über die gespeicherten Daten oder auch über die eigentlichen Doku-

mente Auskunft erteilt werden muss. Damit könnten rechtsmissbräuchlich Beweismittel beschafft werden.

Von grösster Bedeutung sind die in Artikel 27 gelisteten Rechtfertigungsgründe für die Bearbeitung von Personendaten. Unbestritten ist die schon bisher geltende Einschränkung, dass keine besonders schützenswerten Personendaten bearbeitet werden dürfen. Durch die Hintertür wird dieser Katalog nun mit der Einführung des Profiling erheblich ausgeweitet. In vielen Fällen dürfte eine Datenbearbeitung damit gar nicht mehr möglich sein. Unnötig eingeschränkt wird die Datenbearbeitung auch zur Ermittlung der Kreditwürdigkeit. Nicht nachvollziehbar ist die Einführung einer Frist für die Datenbearbeitung von fünf Jahren. Das ist praxisfremd.

Fragwürdig sind mehrere der neuen Kompetenzen des Eidgenössischen Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragten (EDÖB). So kann dieser Untersuchungen schon bei Anzeichen eines Verstosses durchführen. Das geht zu weit. Ein begründeter Verdacht muss vorliegen. Nicht in den Kompetenzbereich einer Aufsichtsbehörde gehören zudem Sanktionen. Das ist Sache der Strafbehörde. Dem EDÖB steht es auch nicht zu, Leitfäden und Arbeitsinstrumente für die betrieblichen Datenschutzverantwortlichen zu erstellen. Der Beauftragte erhält hier quasi eine gesetzgeberische Kompetenz. Der Beauftragte soll seine Aufwendungen den Unternehmen in Form einer Gebühr in Rechnung stellen dürfen. Der Staat darf aber keine Gebühren für vorgeschriebene Aufgaben einer beaufsichtigten Person verlangen. Völlig überrissen ist

auch der Bussenrahmen von 250 000 Franken. Das Strafgesetzbuch sieht für Übertretungen eine maximale Busse von 10 000 Franken vor. Zudem wird die Verjährungsfrist auf fünf Jahre ausgeweitet. Gemäss Art. 109 StGB beträgt diese für Übertretungen nur drei Jahre. Diese Ausweitung der Kompetenzen bedeutet auch eine Personalaufstockung. Der EDÖB stellt schon in Aussicht, dass er mehr Personal benötigen wird.

Unverständlich bleibt das in der Zivilprozessordnung vorgeschlagene kostenlose Klagerecht bei Verletzung des Datenschutzes. Zu befürchten ist eine Flut von unnötigen Klagen. Und es ist auch nicht einzusehen, dass die Kosten dieser Klagen der Allgemeinheit überwältzt werden.

Das Fazit: Eine Überarbeitung des Gesetzesentwurfs tut dringend not. Es gilt, nach einer angemessenen Lösung zu suchen, die den Unternehmen keine unnötigen Belastungen aufbürdet und den Spielraum gegenüber der EU und dem Europarat auslotet. Der wirtschaftliche Wettbewerb ist schon hart genug.



Zur Person

Raoul Egeli (49) ist seit 2008 Präsident des Schweizerischen Verbands Creditreform und seit 2014 Präsident von Creditreform International sowie Mitglied der Gewerbekammer des SGV. Zudem ist er Geschäftsführer der Creditreform Egeli Gesellschaften in Basel, St. Gallen und Zürich. 2009 bis 2013 war er Zentralpräsident von TREUHAND|SUISSE. Er ist Autor mehrerer Fachbücher rund um das Thema Kredit- und Forderungsmanagement.



Alfred Lichtensteiger zur diesjährigen tunOstschweiz.ch

Forschen, entdecken und leuchtende Kinderaugen

An der OFFA findet die Erlebnisschau tunOstschweiz.ch bereits zum dritten Mal statt: Kinder und Jugendliche können dabei nach Lust und Laune forschen, staunen und entdecken. Ziel ist es, sie für die faszinierende Welt der MINT-Fächer zu begeistern und so dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken. Alfred Lichtensteiger, Präsident von tunOstschweiz.ch, hat mit grossem Engagement dafür gesorgt, dass die Erlebnisschau auch 2018 wieder stattfinden kann.

Robert Stadler
Stv. Direktor / Leiter Kommunikation

Die ersten beiden Durchführungen der Erlebnisschau tunOstschweiz.ch waren sehr erfolgreich. Weshalb kommt tunOstschweiz.ch so gut an?

Alfred Lichtensteiger: Das ist einfach: Weil sie wirkt! Auch bei der zweiten Durchführung im 2016 durften wir wieder über 3 500 Kinder an der Sonderschau begrüßen. Das Schönste ist es, zu sehen, wie sie an den Ständen der Aussteller verweilen und die verschiedensten Sachen ausprobieren und mit einem Strahlen im Gesicht zu den Eltern rennen und fragen, ob sie nicht noch ein wenig länger bleiben dürfen. Ich glaube, darum kommt die tunOstschweiz.ch gut an.

Wenn die Resonanz so positiv ist, müsste es für Sie als Präsidenten von tunOstschweiz.ch wohl nicht so schwierig sein, Partner und Sponsoren zu finden, um die Erlebnisschau auch in Zukunft durchführen zu können. Oder täuscht dieser Eindruck?

Leider ist es nicht so einfach. Zum einen sind die Unternehmungen zurückhaltender geworden und zum anderen fällt es ihnen schwerer, den indirekten Nutzen in der Sache zu sehen. Trotzdem darf ich sagen, dass die Region Ostschweiz im Vergleich zu anderen Regionen aktiv ist und die Aktualität der Angelegenheit erkannt hat. Wir sind froh, dass die Finanzierung der dritten Ausgabe trotzdem sichergestellt werden konnte.

Was sagen Sie denn einem Unternehmer, der sich noch nicht ganz sicher ist, ob er dieses Projekt unterstützen soll oder nicht?

Man könnte es etwa so darstellen: Jeden Tag ohne Grund und bei schlechtem Wetter freundlich zu sein und trotzdem ein Lachen zu schenken, ist nicht einfach. Aber wenn dann etwas zurückkommt, ist es umso wertvoller. Die Investition in Fachkräfte ist eine Angelegenheit, die einen grossen Weitblick verlangt. Innovation, Digitalisierung und Prozessoptimierungen sind wichtig. Aber selbst das beste Produkt kann ohne Mitarbeitende nicht hergestellt werden.

Kommt hinzu, dass das Werben um Fachkräfte und interessierte Lernende mittlerweile ein integrierter Bestandteil der Unternehmenskommunikation ist. Entsprechend gilt

auch dort Henry Fords Grundsatz «Wer nicht wirbt, stirbt».

Kritisch gefragt: Hat denn die tunOstschweiz.ch einen direkten Nutzen für die Ostschweizer Wirtschaft respektive für das einzelne Unternehmen?

Wenn ich Ihnen hierauf eine belegte, messbare Antwort geben könnte, hätten wir keine Probleme mehr, die Finanzierung dieses Projektes sicherzustellen. Die direkte Wirkung eines Engagements (ob als Finanzierungspartner oder Aussteller) können wir im Moment noch nicht messen.

Fakt ist: «Nichts ist schlimmer als nichts tun.» In diesem Sinne bieten wir den Unternehmungen eine simple Lösung, ihre Firmenwerte der Öffentlichkeit zugänglich zu machen und fortlaufende Neuzugänge von

*Alfred Lichtensteiger
präsidiert den Verein
tunOstschweiz.ch.*





Nachwuchskräften sicherzustellen. Ich bin fest davon überzeugt, dass es sich auf die Stimmung in der Ostschweizer Wirtschaft auswirkt. Dass dem so ist, zeigt der Erfolg des Projektes – auch in den anderen Regionen. An dieser Stelle möchte ich mich ganz herzlich bei der Wirtschaft und den Stiftungen für die Unterstützung bedanken.

Es gibt Stimmen, die sagen, die tunOstschweiz.ch sei einfach eine weitere Berufsschau. Stimmt das?

Nein. Eine tun-Erlebnisschau hat ein viel jüngeres Zielpublikum. Entsprechend sind die Stände der Aussteller konzipiert. Sie zielen viel mehr auf ungezwungene Interaktion ab. Es werden keine konkreten Berufsbilder vorgestellt, sondern vielmehr Aktivitäten daraus für Kinder erlebbar gemacht. Wir möchten mit der tunOstschweiz.ch den Rahmen für Schlüsselerlebnisse schaffen. Schlüsselerlebnisse, welche dazu führen, dass Kinder von sich aus, aus eigenem Interesse beginnen, sich mit der Materie zu beschäftigen. Das Interesse führt zu Motivation und das wiederum gibt die wertvollsten Mitarbeitenden der Zukunft.

Im Rahmen der OFFA findet tunOstschweiz.ch zum dritten Mal statt. Was hat sie 2018 Besonderes zu bieten?

Wir freuen uns, dieses Mal an allen fünf Tagen den Magic-Science-Mann Urs Gfeller mit

seiner Show «Wissenschaft macht Spass!» im Programm zu haben. Täglich um 11 Uhr zeigt er die Chemie, Physik etc. von ihrer schönsten Seite. Da kommen selbst Erwachsene ins Staunen.

Wie geht es mit tunOstschweiz.ch und dem Format «tun» in der ganzen Schweiz weiter?

Es besteht weiterhin Handlungsbedarf und das Konzept überzeugt. Deshalb hat sich die Stiftung tunSchweiz.ch auch für tun-Erlebnisschauen in der Westschweiz ausgesprochen, während die Fortführung der bestehenden Erlebnisschauen sichergestellt wird.

Für dieses Jahr sind drei tuns geplant (tunOstschweiz.ch, tunZentralschweiz.ch, tunSolothurn.ch). Im 2019 sind dann wieder die tunBasel.ch und die tunBern.ch an der Reihe. Ausserdem ist ein Relaunch der tunZürich.ch angedacht.

Noch zum Schluss: Was war Ihr Lieblingsmoment an der letzten tunOstschweiz.ch und was hat Sie stolz gemacht?

Ganz klar: Das Leuchten in den Augen der faszinierten Kinder, welche ihre Eltern um mehr Zeit bitten. Und stolz machte mich die Begeisterung von Unternehmungen, Politikern und den Bildungsdepartementen der Kantone St. Gallen, Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden und Thurgau.



tunOstschweiz.ch

Technologie, Naturwissenschaften und das damit verbundene Know-how sind unverzichtbar für eine Schweizer Wirtschaft, die auch in Zukunft im internationalen Wettbewerb bestehen soll. Vor allem hoch qualifizierte Fachleute wird es auch in Zukunft brauchen, damit der Denk-, Entwicklungs- und Werkplatz Schweiz erhalten werden kann. Das Projekt tunOstschweiz.ch leistet dazu bereits zum dritten Mal einen Beitrag. Die diesjährige tunOstschweiz.ch findet vom Mittwoch, 11., bis Sonntag, 15. April, im Rahmen der OFFA statt und ist täglich von 10–18 Uhr geöffnet. Sie bietet über 25 Forscher-Stationen und 38 spannende Experimente sowie um 11 Uhr eine tägliche Magic-Science-Show. Informationen: www.tunOstschweiz.ch

BRIDGING EUROPE AND ASIA.

Along the Silk Road.



We are where you are.

Gebrüder Weiss ist Ihr Partner für ganzheitliche Logistiklösungen – von Europa bis Asien. Wir bringen Ihre Produkte effizient in Ihre Zielmärkte. Mit zahlreichen eigenen Standorten entlang der historischen Seidenstrasse verbinden wir regionales Know-how mit höchsten Qualitätsstandards. Wohin dürfen wir für Sie unterwegs sein? www.gw-world.com/silkroad



Gebrüder Weiss 
Transport und Logistik

Werben Sie im IHKfacts

Katia Zambelli | katia.zambelli@ihk.ch | Tel 071 224 10 14



Moderne Verpflegungsautomaten für Gewerbe, Industrie und Büro

LEOMAT 
automatisch gut verpflegt

Wiesenstrasse 2
9327 Tübach SG
Telefon 071 844 80 50
Telefax 071 844 80 30
info@leomat.ch
www.leomat.ch



Schwyster 

Schwyster's Catering
Das persönliche Catering
für Ihren Anlass

Schuppisstrasse 17
9016 St. Gallen | Tel. 071 228 50 70
catering@schwyster.com | www.schwyster.com



3. ICT-Konferenz am 25. April 2018 im Pfalz Keller

Was sind die Digitrends 2018?

Mit welchen Zukunftsfragen der Digitalisierung beschäftigen sich die Unternehmen in der Ostschweiz? Welche Herausforderungen und Chancen des technologischen Wandels kommen auf uns zu? Erfahren Sie an der dritten ICT-Konferenz der IHK und des Vereins IT St. Gallen mehr zu solchen Fragen. In viertelstündigen Kurzreferaten werden Trends der Digitalisierung vorgestellt, die nicht nur das Fachpublikum, sondern jede Branche zu interessieren hat.

Robert Stadler
Stv. Direktor / Leiter Kommunikation

Ende 2015 forderte die IHK St. Gallen-Appenzell beim Konjunkturforum «Zukunft Ostschweiz» eine IT-Bildungsoffensive für die Ostschweiz. Seither ist vieles passiert: Im Kanton St. Gallen haben SVP, CVP-GLP und FDP mittels Motion eine IT-Bildungsoffensive gefordert, die Regierung hat diesen Auftrag mit einer Vorlage mit einem Investitionsvolumen von 75 Millionen Franken erfüllt und bald wird auch das St. Galler Stimmvolk über die IT-Bildungsoffensive abstimmen können. Um dieser Entwicklung weiteren Schwung zu verleihen, hat die IHK im Nachgang zu «Zukunft Ostschweiz» eine ICT-Konferenz initiiert. Ziel war es, zusammen mit dem Verein IT St. Gallen die verschiedenen Institutionen und Unternehmen zusammenzubringen, zu vernetzen und den Wissenstransfer zwischen den Ostschweizer ICT-Akteuren zu fördern.

Trends, die bewegen (werden)

Dieses Jahr organisieren der Verein IT St. Gallen und die IHK St. Gallen-Appenzell mittlerweile die dritte ICT-Konferenz. Der Anlass hat bisher jedoch jedes Jahr einen etwas anderen Charakter erhalten. Bei der ersten Durchführung ging es vor allem darum, die verschiedenen Institutionen zu vernetzen. Bei der letztjährigen ICT-Konferenz standen Kürzestpräsentationen verschiedenster Unternehmen im Zentrum. In knapp 40 Speed Presentations wurde eine breite Palette an Ostschweizer ICT-Projekten vorgestellt.

Auch für die dritte Durchführung am 25. April 2018 im Pfalz Keller in St. Gallen haben sich die Organisatoren etwas Neues einfallen lassen: Unter dem Titel «Digitrends 2018» werden Referenten in einem Kurzreferat von 15 Minuten einen Trend der Digitalisierung vortragen, der uns in naher Zukunft bewegen

wird oder gar schon bewegt. Mit dem Anlass sollen ausdrücklich nicht nur Informatik-Spezialisten angesprochen werden, sondern alle Unternehmen, die sich für die digitalen Trends interessieren. Mit der Veranstaltung möchten wir die ICT-Kompetenzen der Ostschweizer Informatik ins Schaufenster stellen und die Teilnehmenden für Trends sensibilisieren, die auch ihre Branchen tangieren werden.

5 × 15 Minuten

Unternehmen aus dem Mitgliederkreis von IT St. Gallen und der IHK wurden angeschrieben, um mögliche Referatvorschläge einzureichen – von der (überschätzten?) Blockchain über Cloud, Edge und Fog Computing bis zu Machine Learning oder anderem. Mittlerweile haben wir knapp 20 Themenvorschläge erhalten. Eine Arbeitsgruppe aus Vertretern des Vereins IT St. Gallen, des Instituts für Wirtschaftsinformatik der Universität St. Gallen und der IHK St. Gallen-Appenzell wird nun aus den eingegangenen Vorschlägen fünf Referate auswählen. Demnächst erfahren Sie unter www.ihk.ch mehr zu den Referaten und den Inhalten der diesjährigen ICT-Konferenz.



Links: Impression von der letztjährigen ICT-Konferenz an der FHS St. Gallen. Rechts: Paul Sevinç, Präsident Verein IT St. Gallen.

ICT-Konferenz 2018: Digitrends

Mittwoch, 25. April 2018, ab 17 Uhr,
Pfalz Keller, St. Gallen
Co-Veranstalter sind der Verein IT St. Gallen
und die IHK St. Gallen-Appenzell

Fünftes EcoOst-Symposium in St. Gallen

Wie sich Geschäftsmodelle verändern



Robert Stadler
Stv. Direktor / Leiter
Kommunikation IHK

Digitalisierung – ein Begriff, der omnipräsent ist und den einige schon fast nicht mehr hören können. Aber man kann es drehen und wenden, wie man will: Die Digitalisierung verändert Gesellschaft und Wirtschaft fundamental und hat die Kraft, lange Zeit bestens funktionierende Geschäftsmodelle zu zerschlagen. Auch beim diesjährigen EcoOst-Symposium wurde dies deutlich. HSG-Professor Oliver Gassmann, seit 2008 Direktor des Instituts für Technologiemanagement, lieferte im ersten Referat die wissenschaftlichen Grundlagen zum Tagungsthema. Er erklärte, dass ein Geschäftsmodell Antworten auf vier grundlegende Fragen liefern muss: Wer ist unser Zielkunde? Was bieten wir ihm? Wie erbringen wir die Leistung und wie stellen wir diese her? Und wie wird Wert erzielt?

Grossen Einfluss auf Marktchancen

Von einer Geschäftsmodellinnovation spricht man gemäss Gassmann dann, wenn sich mindestens zwei dieser vier Antworten deutlich verändern. 90 % der Geschäftsmodellinnovationen seien allerdings Rekombinationen des Bisherigen. Das Neu- oder Weiterentwickeln von Geschäftsmodellen sei denn auch keine Kunst, sondern ein Handwerk, aber für den langfristigen Unternehmenserfolg entscheidend. Manager seien zwar grundsätzlich überzeugt, dass Innovationen von Geschäftsmodellen einen grösseren Einfluss auf den Wettbewerbsvorteil haben als Produkt- oder

Geschäftsmodelle standen im Zentrum des diesjährigen EcoOst-Symposiums. Während HSG-Professor Oliver Gassmann die wissenschaftliche Basis lieferte, vertieften drei Persönlichkeiten aus der Praxis das Thema aus ihrer Sicht und erklärten, wie sich Geschäftsmodelle an ihre Branchen anpassen lassen: Roland Ledergerber für das Bankengeschäft, Walter Oberhänsli für die Apotheken und Zeno Böhm für den lokal fragmentierten Elektroinstallationsmarkt.

Prozessinnovationen. Trotzdem werde in den Unternehmen oft zu wenig auf die Weiterentwicklung von Geschäftsmodellen geachtet. Um diesen Wandel zuzulassen, brauche es die entsprechende Unternehmenskultur.

Anpassung oder Kontinuität?

Die im Einstiegsreferat gelegte wissenschaftliche Basis wurde durch drei Referate aus der unternehmerischen Praxis vertieft. Roland Ledergerber, CEO der St. Galler Kantonalbank, machte eine Auslegeordnung der Bankenbranche in der Schweiz. Durch Regulierung, Negativzinsen und Digitalisierung seien die Margen gesunken und Kosten sowie Risiken gestiegen. Die Konsolidierung am Schweizer Bankenmarkt sei in vollem Gang. Wie reagiert man als Bank auf diese veränderten Bedingungen? Für Roland Ledergerber ist eine «disruptive» Bank – eine Bank ohne Niederlassungen, ohne Gebühren, ohne Backoffice oder ohne Berater – keine Lösung. Die zentralen Differenzierungsfaktoren einer Bank bleiben Vertrauen, Sicherheit und Verlässlichkeit. Es brauche deshalb eine Balance zwischen Anpassung und Kontinuität. Die schrittweise Transformation erlaube es, die Vertrauensbasis zu erhalten und gleichzeitig die Herausforderungen der Digitalisierung zu meistern.

Spielregeln verändern

Die Gruppe Zur Rose aus Frauenfeld ist ein gutes Beispiel für Geschäftsmodellinnovation:

Sie ist Europas grösste Versandapotheke und eine der führenden Ärztgrossistinnen der Schweiz. Gründer und CEO Walter Oberhänsli stellt fest, dass der generelle Trend zu E-Commerce auch vor dem Gesundheitswesen nicht haltmacht. Heute reiche es nicht mehr, ein Produkt von A nach B zu senden oder es im stationären Geschäft anzubieten, ist Oberhänsli überzeugt. Die Zukunft liege im Omnichannel. Gemeint ist damit das kanalübergreifende Einkaufen: Online bestellen und in der Apotheke abholen – oder umgekehrt. Um diesem Kundenbedürfnis zu begegnen, baut die Zur-Rose-Gruppe ihre stationäre Präsenz in der Schweiz zusammen mit der Migros weiter aus.

Lokal und schweizweit

Eine ganz andere Geschäftsmodellinnovation hat die Burkhalter-Gruppe umgesetzt. Sie besteht aus 45 operativen Gesellschaften, die weitgehend autonom geführt sind und an



knapp 100 Standorten in der ganzen Schweiz Elektronikleistungen am Bauwerk erbringen. CFO Zeno Böhm brachte das Geschäftsmodell mit «lokale Auftragsabwicklung, regionales Know-how und schweizweite Kompetenz» auf den Punkt. Durch die Eigenständigkeit der lokalen Gesellschaften können sich diese optimal an die geografisch und kulturell unterschiedlichen Strukturen anpassen und auf eine starke Kundenbindung zählen. Gleichzeitig ist es den einzelnen Gesellschaften möglich, Fachwissen aus den regionalen Kompetenzzentren zu beziehen, das lokal nicht vorhanden wäre.

Martin O. begeistert

Unter der Leitung von Moderatorin Sabine Bianchi vertieften die vier Referenten in zwei Podiumsgesprächen die Tagungsthemen. Für eine gleichzeitig thematische wie musikalische Vertiefung sorgte Martin O.: Der Stimmakrobat schuf im Einstein-Saal nicht nur eine grossartige Stimmung, sondern lieferte auch humorvolle Zusammenfassungen der Referate. Mit einem Steh-Dinner im ganz besonderen Ambiente und vielen Networkingmöglichkeiten wurde der Anlass beendet.

Das EcoOst-Symposium wurde wie bereits im Vorjahr live im Internet übertragen. Die Referate können im YouTube-Kanal der IHK aufgerufen werden.



272

Gute Wahl

**MEHR LUST
auf
exzellente
Eventgastronomie**

www.mehrlust.ch
Heinz Sieber - 9444 Diepoldsau

**Kommunikations- und
IT-Lösungen für KMU.**

**ELEKTROTECHNIK
Huber+Monsch**
Starkstrom | Automation | Telematik | Informatik
www.hubermensch.ch

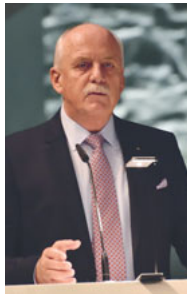
**Wir verbinden Menschen
und Technik.**

**Die Oberwaid –
der ideale Support für Ihr Business**

Sie wünschen sich zufriedene Business-Gäste und ein inspirierendes Umfeld für Ihren Seminar-Erfolg? Die Oberwaid bietet das Besondere für Seminare, Tagungen und Geschäftsessen. Es erwartet Sie: eine gehobene Hotellerie, bestens ausgestattet und an herrlicher Lage, Gourmet-Küche, ein aussergewöhnlicher Spa, zuvorkommender Service und auf Wunsch ein inspirierendes oder entspannendes, auf Ihr betriebliches Gesundheitsmanagement zugeschnittenes Rahmenprogramm.

**Oberwaid AG · Rorschacher Strasse 311
9016 St. Gallen · oberwaid.ch**

OBERWAID
KURHOTEL & PRIVATKLINIK



IHK Auftakt 2018
9. Januar 2018



Weitere
Impressionen

BISMAB GmbH, St. Gallen

Die BISMAB GmbH wurde im Jahr 2016 mit der Zielsetzung gegründet, Dienstleistungen im Bereich Produktdesign zu erbringen. Dies beinhaltet einerseits die Entwicklung von eigenen Produkten und deren Vermarktung sowie andererseits das Erbringen dieser Dienstleistung für Dritte. Mit dem eigenen Produkt, dem «azado»-Grill, wurde im Frühjahr 2017 der Schweizer Markt betreten. Geschäftsführer Andreas Nöckl stand uns Rede und Antwort.

Wie haben Sie die IHK St. Gallen-Appenzell bisher – aus der Ausenperspektive – wahrgenommen?

Wir sind über das IHKfacts auf die IHK aufmerksam geworden. Die darin enthaltenen Artikel zum Thema Export haben unser Interesse geweckt und uns zu einem Beitritt bewogen.

Welches waren die Gründe für einen Beitritt?

Gründe für einen Beitritt waren sicher die Unterstützung und die Konditionen im Bereich der Zollformalitäten sowie die Möglichkeit, Synergien zu finden in einem grossen Netzwerk von Gleichgesinnten.

Und welche konkreten Hoffnungen haben Sie in Bezug auf Ihre IHK-Mitgliedschaft?

Wir hoffen auf einen interessanten Austausch von Erfahrungen und das Kennenlernen des einen oder anderen neuen Gesichts.

Für unseren geplanten Markteintritt in Deutschland und Österreich erhoffen wir uns kompetente Beratung und Unterstützung in Sachen Export.

In welchen Bereichen wünschen Sie sich künftig ein starkes Engagement der IHK?

Als Nicht-EU-Land ist der Export als Schweizer Firma mit einem enormen administrativen

Aufwand verbunden. Wir erhoffen uns ein starkes Engagement der IHK, um den Export in Drittstaaten zu vereinfachen.

Welche Neuerungen stehen in Ihrem Unternehmen aktuell an?

Nach dem Markteintritt mit unserem eigenen Produkt, dem «azado»-Grill, im Frühjahr 2017 planen wir für dieses Jahr einerseits den Aufbau des Händlernetzwerkes in der Schweiz, andererseits den Markteintritt in Deutschland und Österreich.

Nach den erfolgreichen Messen (Offa, BEA und Olma) im letzten Jahr werden wir dieses Jahr mit der Giardina und der Man's World zusätzlich auch im Raum Zürich Fuss fassen.

Um die grosse Nachfrage nach unserem Produkt bewältigen zu können, sind wir im Aufbau der Produktionsautomatisierung.

Zudem überarbeiten wir zurzeit im Zuge der Digitalisierung unseren Webauftritt sowie die internen Abläufe, um den administrativen Aufwand so niedrig wie möglich zu halten.

Neue Mitglieder der IHK

Wir freuen uns, dass wiederum viele neue Mitglieder unserer Organisation beigetreten sind, und heissen diese herzlich willkommen:

beros ag, St. Gallen; Unternehmensberatung

BISMAB GmbH, St. Gallen; Produktdesign/Industriedesign

Caymland Technologies AG, St. Gallen; Erbringung von Informatikdienstleistungen sowie Handel mit dazugehörigen Produkten

Christian Jakob AG, St. Gallen; Offizieller BMW- und MINI-Handelsbetrieb und BMW-«Fleet Competence»-Center

DB Compliance Consulting GmbH, Gossau; Erbringung von Beratungs- und Unterstützungsdienstleistungen im Compliance

FLAWAConsumer GmbH, Flawil; Entwicklung, Herstellung und Verkauf von Hygiene- und Kosmetikprodukten

FS Partners AG, Herisau; Beratung für Financial Interim & Project Management

Huser Develop GmbH, St. Gallen; Personal- und Teamentwicklung, Execu-

tive Coaching und Mentoring, Karriereplanung und Eignungsabklärung

Kreuzer Beratung, Rheineck; Du bist, was Du isst => gesunde Nahrung => Aloe Vera, Schlafberaterin

LANconsult AG, Appenzell; Analyse und Beratung im Bereich der Kommunikationsnetzwerke; Handel mit Hardware und Software

Leif AG, St. Gallen; Beratung, Coaching, Durchführung von Kursen und Seminaren

MV Consulting AG, St. Gallen; Vermögensverwaltung

Walter Preisig Autogarage AG, Schwellbrunn; Autogarage, Verkauf, Service, Reparaturen von Motorfahrzeugen

Winterhalter CHV AG, Rüthi; Verkauf von Maschinen und Dienstleistungen

XPONIA AG, St. Gallen; Entwicklung von mobilen Apps, Websites und Digital Wayfinding

Alpha Rheintal Bank stärkt ihre Marktstellung

Die Alpha Rheintal Bank AG kauft von der Volksbank Vorarlberg e. Gen. die Volksbank AG in St. Margrethen. Damit kann die Alpha Rheintal Bank AG ihre erfolgreiche Stellung in der Region verstärken und gezielt Richtung Unterrheintal-Bodensee ausbauen.



Das moderne Bankgebäude in St. Margrethen ist eine interessante Option für den Immobilienbesitz der Alpha Rheintal Bank.

Im Rahmen einer Ausschreibung wurde die Alpha Rheintal Bank von der Volksbank Vorarlberg e. Gen. eingeladen, für die Volksbank AG in St. Margrethen eine unverbindliche Kaufofferte abzugeben. Nach eingehenden Prüfungen und Verhandlungen steht ein Kauf durch die Alpha Rheintal Bank vor dem Abschluss. Dieser bringt für beide Seiten Vorteile: für die Volksbank Vorarlberg eine Strukturvereinbarung, für die Alpha Rheintal Bank eine nahtlose Erweiterung des Marktgebietes. Die Verantwortlichen der Alpha Rheintal Bank bereiten nun die Übernahme und Integration der Volksbank vor. Bei der Erfüllung der Kauf-

bedingungen erfolgt der Aktienkauf per Ende Februar 2018, die Fusion per Ende Juni 2018 (rückwirkend per 1. Januar 2018). Der Integrationsprozess soll bis Ende 2018 abgeschlossen sein. Die Volksbank-Niederlassung in Basel mit drei Angestellten wird bis auf Weiteres als Geschäftsstelle weiterbetrieben.

Fusionierte Abraxas: neue Mission und Standorte, neuer Auftritt

Ab April 2018 bilden die beiden Unternehmen Abraxas und VRSG eine neue Firma, die unter dem Namen Abraxas am Markt auftreten wird. Damit entsteht der grösste Anbieter durchgängiger IT-Lösungen für die öffentliche Hand in der Schweiz. Ein neuer Firmenauftritt und das Markenversprechen «Für die digitale Schweiz – mit Sicherheit» verleihen dieser Marktposition zusätzliche Strahlkraft. Zum Führungsanspruch des neuen IT-Unternehmens passt auch der Entscheid zu den neuen Hauptstandorten der fusionierten Firma. «Mit dem Entscheid für Abraxas als künftigem Markennamen können wir auf bestehenden Errungenschaften aufbauen, und gleichzeitig beweisen wir unseren Kunden gegenüber die versprochene Kontinuität», kommentiert der designierte CEO Reto Gutmann. Die neu entwickelte Markenwelt widerspiegelt den Anspruch des Unternehmens, der führende Anbieter digitaler Lösungen für die öffentliche Hand zu sein.

Die beiden Hauptsitze von Abraxas und VRSG werden per 1. Februar 2019 an der St. Leonhard-Strasse 80 in St. Gallen, dem heutigen

Standort der VRSG, zusammengelegt. Mit über 800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in allen Sprachregionen unterstreicht das schlagkräftige Ostschweizer IT-Unternehmen seinen schweizweiten Anspruch. «Die neue Abraxas wird dem schon jetzt starken IT-Sektor in der Ostschweiz weiteren Schub verleihen», ist der designierte Verwaltungsratspräsident Eduard Gasser überzeugt.

Auch die Zürcher Standorte werden im Zuge des Integrationsprojektes zusammengelegt. Wie das Unternehmen kurz vor Redaktionsschluss mitteilte, fiel der Entscheid für den neuen Sitz im Kanton Zürich auf das Leuchtturmprojekt «The Circle» am Zürcher Flughafen. Im Jahr 2020 werden rund 300 Mitarbeitende diese neue Niederlassung in Betrieb nehmen.

Haas ist Teil der Bühler-Gruppe

Die Haas-Gruppe, der Weltmarktführer für die Herstellung von Produktionsanlagen für Waffeln, Kekse und Süsswaren, ist jetzt Teil der Bühler-Gruppe. Nach der Zustimmung der relevanten Wettbewerbsbehörden erfolgte das Closing der Transaktion in der ersten Januarwoche 2018. Während Bühler mit dieser strategischen Akquisition sein Produktportfolio im Bereich Consumer Foods komplettiert, erhält Haas Zugang zu den Ressourcen des weltweiten Bühler-Verbunds, vor allem der rund 100 Servicestationen und des Innovationsnetzwerks. «Wir schlagen damit ein neues Kapitel im Consumer-Food-Markt auf und fühlen uns durch die breite Zustimmung vieler

Perfektion auf Papier



KNÖPFLI DRUCK AG

Reliefdruck seit 1935

Neu:

- Digitaler Weissdruck deckend
- Digitaler Fluoreszenzdruck
- Digitaler Lackdruck flächig oder partiell

Ihre Druckerei im Rheintal

Industriestrasse 25
9434 Au / SG
Telefon +41 71 747 30 80
info@knoepfli-druck.ch
www.perfektion-auf-papier.ch

Satz und Gestaltung | Offsetdruck | Buchdruck | Digitaldruck | Stahlstich-Prägung | Blindprägung | Thermo-Reliefdruck | Heissfolien-Prägung | Finish

Druck und Veredelungen

Kunden und Mitarbeitenden bestätigt», sagt Bühler-CEO Stefan Scheiber.

Das Familienunternehmen Haas wurde vor mehr als 100 Jahren in Wien gegründet und hat sich zum weltweit führenden Hersteller von Produktionsanlagen für Waffeln, Hart- und Weichkeksen, Eistüten, Kuchen und Backwaren entwickelt. Mit weltweit 1750 Mitarbeitenden erwirtschaftet Haas einen Umsatz von rund EUR 300 Millionen und ist in sechs Ländern mit eigenen Produktionsstätten aktiv. Mit dem jetzt abgeschlossenen Transfer des Unternehmens zu Bühler wollen die Alteigentümer langfristig die erfolgreiche Weiterführung des Geschäfts sicherstellen.

Sportschütze Christian Alther ist neuer Botschafter der City-Garage

Das Ostschweizer Sportschützentalent Christian Alther kommt in Zukunft etwas einfacher zu seinen Trainings: Die City-Garage AG hat ihm einen neuen Renault Clio Grandtour zur Verfügung gestellt. Aktuell ist Alther im Militärdienst und absolviert in Magglingen die Spitzensportler-RS.

Vor Kurzem ist die City-Garage AG in ihren Neubau an der Zürcher Strasse 511 gezogen. Der Neubau bietet beste Voraussetzungen dafür, dass an modernsten Arbeitsplätzen Top-Leistungen erbracht werden können. Topleistungen – diese sind auch im Spitzensport gefragt. Deshalb unterstützt die City-Garage AG junge Sporttalente aus der Region wie zum Beispiel die Sprinterin Salomé Kora. Neu gehört auch Sportschütze Christian Alther aus Grub (SG) dazu. Seit diesem Januar ist Alther mit einem neuen Renault Clio Grandtour der City-Garage AG unterwegs. «Es ist mein erstes Auto. Mobilität ist für mich sehr wichtig und

der sportliche Kombi ist genau richtig für mich. Als Sportschütze kann ich damit die zwei Gewehre und die grosse Tasche perfekt transportieren», freut sich Alther.

«Ostschweiz» erscheint ab April

Im April 2018 nimmt «Die Ostschweiz» den Betrieb auf. Das neue Medium will zur Erhaltung der Vielfalt der Ostschweizer Medienlandschaft beitragen. Geplant sind eine Online-Zeitung als Hauptausgabe sowie regelmässige Printausgaben für unterschiedliche Leserkreise. Herausgeber von «Die Ostschweiz» ist die Ostschweizer Medien GmbH mit Sitz in St. Gallen. Die Vorarbeiten zur Lancierung des neuen Mediums haben vor über einem Jahr begonnen. Seither hat sich auf dem Ostschweizer Medienmarkt viel bewegt. Die Zusammenarbeit von Medienhäusern aus verschiedenen Regionen wird aus Sicht der Betreiber von «Die Ostschweiz» zur Folge haben, dass es Inhalte aus der eigenen Region immer schwerer haben. Das neue Medium soll dafür sorgen, dass die Ostschweiz die Aufmerksamkeit erhält, die sie verdient.

Geografisch wird die neue Zeitung die Kantone St. Gallen, Thurgau, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden umfassen, thematisch die Bereiche Politik, Wirtschaft, Kultur, Sport und Gesellschaft. Im Zentrum stehen nicht tagesaktuelle Ereignisse, sondern Hintergründe und die Vertiefung von Themen. Die Redaktion wird unterstützt von freischaffenden Journalistinnen und Journalisten, Fotografen und Filmern. Ihre Arbeit wird ergänzt durch Kolumnen, Beiträge von Gastautoren und Themendossiers. Services wie das Ostschweizer Wetter und interaktive Elementen runden das Angebot ab.

Neue Führung bei Feinstanz

Die Feinstanz AG in Rapperswil-Jona erhält mit Florian Thoma aus Amden einen neuen Geschäftsführer. Der 31-Jährige tritt die Nachfolge von Edi Güntensperger an. Zukunftsorientiert sei der Führungswechsel per 1. Januar 2018, teilt die Feinstanz AG mit. Nachdem sich die ganze Unternehmung bereits seit geraumer Zeit im erfolgreichen Generationenwechsel befinde, könne nun mit der Übergabe der Geschäftsführung an Florian Thoma ein weiterer Meilenstein abgeschlossen werden,

schreibt das Unternehmen. Edi Güntensperger prägt die Feinstanz AG in Rapperswil-Jona bereits seit mehr als 40 Jahren. Seit 2011 leitet er die Firma als Geschäftsführer. «Nun ist der Zeitpunkt gekommen, die Führung in jüngere Hände zu geben», wird Edi Güntensperger in der Mitteilung des Unternehmens zitiert.

Florian Thoma arbeitet seit 2009 bei der Feinstanz AG und ist seit 2011 als Stellvertreter und Sparringpartner von Edi Güntensperger tätig. Neben seinen Kernkompetenzen im Finanz- und Personalbereich hat sich Florian Thoma in unterschiedlichen Bereichen der Unternehmung zusätzliches Fachwissen angeeignet und verschiedene firmenübergreifende Projekte realisieren können.

Osterwalder investiert in Wasserstoff

Die Osterwalder St. Gallen AG setzt auf einen neuen Geschäftszweig: Wasserstoff als Treibstoff. Dafür beteiligt sich das Unternehmen an der H2 Energy AG.

Die Osterwalder St. Gallen AG, Mitglied der AVIA-Vereinigung, plant, das bisherige Tankstellennetz langfristig um die Kraftstofflösung Wasserstoff zu erweitern. Hierfür beteiligt sich die Osterwalder St. Gallen Holding AG an der Opfiker H2 Energy AG, an der Coop bereits mit einer Minderheit beteiligt ist. H2 Energy wurde 2014 gegründet und beliefert schon heute Coop und zahlreiche Nutzer in Europa mit der nachhaltigen und erneuerbaren Ressource. Zudem wird VR-Mitglied Martin Osterwalder im Verwaltungsrat der H2 Energy AG Einsitz nehmen.

«Diese Ergänzung des Serviceangebots hat keine Auswirkungen auf unsere bisherigen Leistungen», versichert Martin Osterwalder. Das Unternehmen bleibe weiterhin in den Kernbereichen Tanken, Heizen, Schmierem und Autopflege verankert. Die Osterwalder St. Gallen AG wird in der sechsten Generation geführt und ist seit ihrer Gründung im Jahr 1927 Mitglied der AVIA-Vereinigung.

People's Air Group: positive Entwicklung bei Airport und Airline

Mit dem People's Airport St. Gallen-Altenrhein und der Fluglinie People's legt die People's Air Group auch 2017 steigende Passagierzahlen vor. Mit People's sind im 2017 auf den Linien-



Sportschütze Christian Alther fährt neuerdings einen Renault Clio Grandtour von der City Garage AG.

fügen nach Wien und Ibiza insgesamt 100 681 Passagiere geflogen. Das sind erfreuliche 16 % mehr als im Vorjahr. Auch die Sommerdestinationen mit den regionalen Reiseveranstaltern weisen erfreuliche Passagierentwicklungen auf. So sind im vergangenen Jahr über 18 163 Passagiere mit People's in den Urlaub geflogen, somit 65 % über dem Vorjahreswert. Diese markante Steigerung ist unter anderem den längeren Flugsaisonen und den neuen Destinationen Menorca, Neapel sowie Preveza ab Wien zu verdanken. 5800 Flugbewegungen konnte die Business Aviation (Nutzung von Flugzeugen für private und geschäftliche Zwecke) verzeichnen, ein Plus von 3 % im Vergleich zum Vorjahr (Anmerkung: Pro Flugbewegung zählt eine Landung oder ein Abflug). Besonders nennenswert ist die Zunahme der durchschnittlichen Flugzeuggrößen in Altenrhein.



Die zwei E170 der People's Air Group.

 **softwareentwicklung**

Individualität ist nicht nur für Ihre Persönlichkeit wichtig.

Sondern auch für Ihre Software.
Gemeinsam mit Ihnen entwickeln wir eine massgeschneiderte Softwarelösung, die Ihre Prozesse vereinfacht, strukturiert und optimiert. Sie werden nicht nur effizienter, sondern profitieren von einem entscheidenden Wettbewerbsvorteil.

Interessiert? Kontaktieren Sie uns:
+41 71 221 12 00, info@egeli-informatik.com



 **EGELI**
informatik

www.egeli-informatik.ch

Industrieverein Appenzell A.Rh.

Hauptversammlung

Am 24. Mai 2018 findet die Hauptversammlung in Herisau statt. Gastreferent ist Heinz Karrer, Präsident von economiesuisse.

Freizeitarbeitenausstellung AR/AI

Vom 13. bis 15. April 2018 präsentieren in der Mehrzweckanlage Wald rund 230 Lernende ihre Arbeiten aus Beruf und Hobby, welche sie in ihrer Freizeit gestaltet haben.

Die Freizeitarbeitenausstellung ist in ihrer Art einmalig. Die 5 000 erwarteten Besucher/-innen freuen sich über die kreativen und qualitativ hochstehenden Arbeiten.

Unternehmensspiegel Ostschweiz Appenzellerland

Am 21. März 2018 findet der 9. Unternehmensspiegel Ostschweiz Appenzellerland statt. Exponenten aus der Appenzeller Wirtschaft befassen sich mit dem Thema «Disruptive Veränderungen». Sie gehen der Frage nach, wie die unternehmerische Zukunft bewältigt wird.

Impressum

IHKfacts – Das Wirtschaftsmagazin

Herausgeberin: Industrie- und Handelskammer IHK St.Gallen-Appenzell, Gallusstrasse 16, 9001 St.Gallen, Telefon 071 224 10 10, Fax 071 224 10 60, info@ihk.ch, www.ihk.ch

Redaktionsleitung: IHK, Robert Stadler, Telefon 071 224 10 10, robert.stadler@ihk.ch

Mitarbeitende dieser Ausgabe: Dr. Frank Bodmer, Raoul Egeli, Michael Götte, Augustin Saleem, Simon Scherrer, Dr. Kurt Weigelt

Anzeigenverkauf: IHK, Katia Zambelli, Telefon 071 224 10 14, katia.zambelli@ihk.ch

Layout und Druck: galledia ag, Burgauerstrasse 50, 9230 Flawil www.galledia.ch

Auflage: Druckauflage 10 000 Exemplare, Einzelversand an 9 500 Adressen

Erscheinungen: 4-mal jährlich, Februar, Mai, September, Dezember



Datum	Veranstaltungsreihe	Veranstaltung	Ort	Zeit
MÄRZ 2018				
05.03.–14.05.	IHK Academy	Diplomlehrgang Exportsachbearbeiter SIHK	IHK St. Gallen-Appenzell	6 Tage
06.03.	IHK Merchants Club	Business-Lunch: schwätze & ässä #Berneck	IHK St. Gallen-Appenzell	12.00–13.30
21.03.	IHK Merchants Club	Women-Only: Lebensphase Frühling: Romina Rausch, KOPFRAUSCH GmbH, RR-RominaRausch Headfashion, Schweiz	IHK St. Gallen-Appenzell	12.00–13.30
APRIL 2018				
10.04.	IHK Merchants Club	Business-Lunch: schwätze & ässä #Herzogenaurach (D)	IHK St. Gallen-Appenzell	12.00–13.30
12.04.	IHK Academy	Exportseminar: Speditions- und Exportabwicklung	IHK St. Gallen-Appenzell	08.30–16.30
25.04.	IHK Business Outlook	ICT-Konferenz 2018: Digitrends	Pfalkeller, St. Gallen	16.00–20.00
MAI 2018				
02.05.	IHK Academy	Exportseminar: Fachseminar Importabwicklung	IHK St. Gallen-Appenzell	08.30–12.00
08.05.	IHK Merchants Club	Business-Lunch: schwätze & ässä #Appenzell	IHK St. Gallen-Appenzell	12.00–13.30
09.05.	IHK Academy	Exportseminar: Freihandelsabkommen und -systeme, präferenzielle Ursprungsregeln	IHK St. Gallen-Appenzell	08.30–16.30
16.05.	IHK Academy	Exportseminar: Ursprungszeugnisse korrekt erstellen	IHK St. Gallen-Appenzell	08.30–12.00
JUNI 2018				
05.06.	IHK Merchants Club	Business-Lunch: schwätze & ässä #Hurden	IHK St. Gallen-Appenzell	12.00–13.30
06.06.	IHK Merchants Club	Women-Only: Lebensphase Sommer: Sabine Bianchi, YJOO Communications AG, St. Gallen	IHK St. Gallen-Appenzell	12.00–13.30
08.06.	IHK Merchants Club	Time Out: 7. IHK-Golfturnier (Kanonenstart)	Golfplatz Gonten	Ganztags
20.06.	GV 2018	Generalversammlung	Peoples Business Airport, Altenrhein	14.00–19.00
JULI 2018				
03.07.	IHK Merchants Club	Business-Lunch: schwätze & ässä #Milano	IHK St. Gallen-Appenzell	12.00–13.30
06.07.	IHK Merchants Club	Time Out: 8. IHK Töfftour (Verschiebedatum: 24.8.2018) Tourleiter: Gallus Hasler, HEV St. Gallen	On the road	Ganztags
AUGUST 2018				
28.08.	IHK Academy	Exportseminar: Mehrwertsteuer in der EU	IHK St. Gallen-Appenzell	08.30–16.30
29.08.	EcoOst	EcoOst Arena 2018	Autobau Erlebniswelt Romanshorn	16.00–20.00

VORANKÜNDIGUNG

19.11.2018	Zukunft Ostschweiz	Olma Halle 2.1, St. Gallen	17.00–19.30
11.02.2019	EcoOst-Symposium	Einstein Congress	13.00–19.00
Ab 06.06.2019	VR-Seminar (dreitägiges Seminar: 6./12./27. Juni 2019)	IHK St. Gallen-Appenzell	Ganztags



Informationen und Anmeldungen unter
www.ihk.ch > Veranstaltungen

Weiterbildungen in Innovation und Entwicklung

MAS in Corporate Innovation Management

Studienstart: Juni 2018

www.fhsg.ch/innovation oder weiterbildung@fhsg.ch

FHO Fachhochschule Ostschweiz

Michael Schmid
Absolvent MAS in Corporate
Innovation Management

 **FHS St.Gallen**
 Hochschule
für Angewandte Wissenschaften



mit Ideen und persönlicher Beratung

Hauptstrasse 63 | 9436 Balgach | Tel. 071 722 21 54 | www.victoriadruck.ch



Freude am Fahren



DIE ZUKUNFT
KOMMT JETZT
NOCH DYNAMISCHER.

 DER NEUE BMW i3.

Christian Jakob AG
9016 St. Gallen
www.christianjakob.ch

Christian Jakob AG
9443 Widnau
www.christianjakob.ch