

# «Ich bin kein Star, ich bin ein Lastwagenchauffeur»

Von [Rudolf Burger](#). Aktualisiert am 14.04.2009

<http://www.derbund.ch/bern/dossier/die-samstagsinterviews/Ich-bin-kein-Star-ich-bin-ein-Lastwagenchauffeur/story/23897203>

**Über Ostern macht er Pause, aber sonst ist der ehemalige Herzchirurg Markus Studer unter der Woche mit seinem Lastwagen in Europa unterwegs. Der Berufswechsel sei für ihn ein «absolutes Privileg» gewesen, sagt Studer. Er wehrt sich für den Gütertransport auf der Strasse, kritisiert die Politik und rühmt Holländer und Franzosen.**



Markus Studer. (Peter Ruggle)

## Zur Person

Markus Studer, Jahrgang 1946, ist in Schaffhausen geboren und aufgewachsen. Er studierte Medizin und bildete sich in Schaffhausen, Samedan, Zürich und Birmingham (USA) zum Chirurgen und Herzchirurgen aus. Von 1982 bis 1986 war er Oberarzt am Universitätsspital Zürich. 1987 gründete er mit Kollegen das Herzzentrum Hirslanden. Im Jahr 2000 absolvierte er die Führerprüfung C und E (Lastwagen und Anhänger). Ende 2002 gab er seine Arbeit als Herzchirurg auf, und seit Anfang 2003 ist er als selbstständiger Transporteur tätig. Über ihn ist

im Verlag Wörterseh das Buch «Vom Herzchirurgen zum Fernfahrer» von Markus Maeder erschienen. Markus Studer ist verheiratet und Vater von drei erwachsenen Kindern. Er wohnt in Dübendorf.

**«Bund»:** *Herr Studer, machen Sie über Ostern Zwangsferien?*

**Markus Studer:** Nein, zwischendurch bin ich lieber ein paar Tage zu Hause mit meiner Frau als in Rotterdam.

*Dürften Sie über Ostern überhaupt fahren?*

In Holland, Belgien, Schweden oder Finnland darf man an 365 Tagen 24 Stunden lang fahren. Da gibt es kein Nachfahr- oder Sonntagsfahrverbot.

*Aber über Ostern mit all den Staus wäre das Fahren für Sie mühsam.*

An den kritischen Stellen Richtung Süden ja. Offenbar gibt es genug Masochisten, die an Ostern im Stau stehen wollen. Das muss ich nicht haben.

*Sie sind seit sechs Jahren mit Ihrem Lastwagen unterwegs. Haben Sie sich mit Ihrem Berufswechsel Ihren Bubentraum erfüllt?*

Insofern, als ich jetzt mehr mit Technik zu tun habe als vorher. Ursprünglich wollte ich Automobilingenieur werden. Jetzt habe ich das Privileg, dass ich als LKW-Fahrer meine Interessen für Technik und Reisen ideal kombinieren kann.

*Haben Sie den Berufswechsel je bereut?*

Absolut nicht. Das zu tun, war für mich ein absolutes Privileg. Man muss offen und auch mit weniger zufrieden sein. So kann man eine ganz neue Welt kennenlernen.

*Vom Sozialprestige her ist Ihr neuer Beruf etwas völlig anderes, als Sie es sich früher gewohnt waren.*

(lacht) Das ist mir völlig wurst. Für mich war entscheidend, dass meine Familie Ja gesagt hat. Ich versuche aber immer wieder, einen Tropfen auf einen ganz heissen Stein zu bringen, wenn ich sage, dass das Sozialprestige eines Lastwagenchauffeurs in der Schweiz und in Deutschland unglaublich tief ist verglichen mit Frankreich und Holland. Dort wissen die Leute, wie wichtig Gütertransport auf der Strasse für jeden Einzelnen und die Wirtschaft ist.

*Wieso sind Lastwagenfahrer in der Schweiz und Deutschland weniger gut angesehen?*

Von politischer Seite aus wird der Gütertransport auf der Strasse abqualifiziert. Man will die Güter unbedingt auf die Schiene bringen. Das ist doch eine grosse Lüge. In absehbarer Zeit ist eine Verlagerung der Güter auf die Schiene nicht möglich, die Kapazität auf der Schiene fehlt. Fast jeden Tag sehe ich Betriebe mit Schienenanschluss, auf dem schon seit 30 Jahren keine Güterwagen mehr fahren. Offenbar stimmt das Produkt Gütertransport auf der Bahn für viele Kunden nicht.

*Mit dem Slogan «für Güter die Bahn» können Sie nichts anfangen?*

Doch, Güter gehören auf die Bahn, und zwar je länger, je mehr, der Verkehr nimmt laufend zu, und die Kapazitäten auf der Strasse sind beschränkt. Aber für viele Transporte ist die Bahn untauglich. Am Mittwoch habe ich Palmöl aus Rotterdam für eine Margarinefabrik in die Schweiz gebracht. Innerhalb von 24 Stunden habe ich das geladen, transportiert und im Glarnerland abgeladen. Das ist mit der Bahn undenkbar. Für gewisse Güter gibt es keine Alternative zum Lastwagen.

*Palmöl ist doch ein Gut, das nicht verderblich ist und länger unterwegs sein könnten.*

Falsch. Palmöl muss gewärmt transportiert werden. Es wird mit 65 Grad geladen. Fällt die Temperatur unter 52–50 Grad, fällt ein Teil aus und fehlt nachher in der Produktion.

*Automobilverbände fordern, die Kapazitäten auf der Strasse zu erhöhen. Zu Recht?*

Für gewisse Hauptachsen wäre das absolut nötig. Es ist eine Katastrophe, dass die Ost-West-Achse nur vierspurig ist. Das führt zu immer mehr Staus. Für den Gütertransport ist das ein echtes Problem. Die Alternative auf den Schienen funktioniert nicht, weil man nicht mehr jedes Gut zur gewünschten Zeit an jedem Ort haben könnte.

*Muss auch die zweite Gotthard-Strassenröhre gebaut werden?*

Selbstverständlich, auch aus Sicherheitsgründen. In der Nord-Süd-Achse ist das der einzige nur noch zweispurige Ort.

*Sie sind so bekannt, dass Sie sich politisch für Ihre Sache engagieren könnten.*

In einem gewissen Sinn mache ich das mit meinen Aussagen. Richtig in die Politik einsteigen werde ich sicher nicht. Da wird viel geschwätzt, aber am Schluss schaut nichts heraus. Wenn ich etwas mache, will ich von meiner Arbeit auch etwas sehen.

*Die Kapazitäten der Schiene reichen nicht, sagen Sie, aber jetzt gibt es bald einmal die Neat auch durch den Gotthard.*

Auch das ist eine Lüge. Die Kapazitäten der Zubringer aus Italien und Deutschland und damit die Gesamtkapazität bleiben beschränkt.

*Mit Annahme der Alpeninitiative ist aber beschlossen, die Zahl der alpenquerenden Fahrten auf 650 000 pro Jahr zu verringern.*

Das kann nicht eingehalten werden. Jetzt sind wir bei etwa 1,2 Millionen Fahrten. Es ist heute noch nicht bekannt, wie die Italiener nach dem Bau der Neat 2019 den Verkehr abnehmen wollen.

*Ein grosses Hindernis für Bahn und LKWs ist die Schweizer Grenze. Wie lange stehen Sie am Zoll, wenn Sie aus Holland kommen?*

Am Mittwoch bin ich über Kreuzlingen eingereist, das dauerte ungefähr eine halbe Stunde. Aber ich habe alle Daten vorher schon dem Spediteur, der die Verzollung vorbereitet, durchgegeben. Der Zeitverlust ist in der Regel nicht so gross, aber man muss rechtzeitig eintreffen. Die Schweizer machen um 17.30 Uhr zu, die Deutschen arbeiten länger. Wer zu spät kommt, wartet bis am nächsten Morgen um 7.

*Im Buch über Sie kommt Chiasso besonders negativ weg . . .*

(lacht) Das ist der absolute Horror, vor allem die italienischen Zöllner, die es darauf angelegt haben, uns zu schikanieren. Wer der Sprache nicht mächtig ist, wird systematisch an die falschen Schalter geschickt. Auch die Infrastruktur ist miserabel. Wenn möglich, fahre ich über Stabio. In der Regel ist man bei kleineren Zollämtern besser aufgehoben, da gibt es nette, ganz vernünftige Leute.

*Hat Sie Ihr neuer Beruf zu einem Anhänger eines EU-Beitritts gemacht?*

Zum Anhänger des EWR. Ich kann Blocher nicht verzeihen, dass er damals dagegen war. Uns Schweizer Lastwagenfahrern wird tagtäglich offenbar, dass wir in Europa isoliert sind. Unser Ansehen in Europa hat sich massiv verändert. «Ihr seid Rosinenpicker», sagt man uns oft. Wir Schweizer brauchen neben den Güterpapieren auch Zollpapiere, auf die wir zusammen mit Ukrainern, Weissrussen, Türken und Kasachen warten.

*Wie lange?*

Das variiert. Es kann sehr schnell gehen, aber es gibt Orte, wo wir ein, zwei Stunden warten.

*Wären Sie also für den EU-Beitritt, falls wieder einmal darüber abgestimmt würde?*

Nein. Die EU ist ein Gebilde mit einer überbordenden Administration und grotesken Subventionen. Es gab einmal eine Phase, als ich der Meinung war, wir könnten nicht immer abseits stehen, aber momentan wäre ich gegen einen Beitritt, auch wenn ich sehe, dass uns das im Güterverkehr grosse Vorteile brächte.

*Klimawandel ist heute ein grosses Thema. Man wirft den Lastwagen auch vor, Dreckschleudern zu sein.*

Die neuen Abgasvorschriften, Euro 5 und Euro 6, bringen viel. Beim Diesel ist der Stickstoffausstoss immer noch problematisch, aber technisch sind grosse Fortschritte gemacht worden. Auch bei der Bahn ist nicht alles sauber.

*Wie sauber ist Ihr Fahrzeug?*

Euro 3, das war, als ich es gekauft habe, der sauberste Standard.

*Wie viel Steuern bezahlen Sie für Ihr Fahrzeug?*

Die LSVA, die weitgehend für den öffentlichen Verkehr verwendet wird, kostet mich pro Kilometer 1 Franken und 6 Rappen – dreimal mehr als der nächstteurere Tarif in Europa. Weiter bezahle ich mit jedem Liter Diesel 91 Rappen Treibstoffsteuer. Untersuchungen zeigen, dass der Lastwagenverkehr seine Kosten zu über 100 Prozent deckt. Das ist bei der Bahn nur zu 50 bis 70 Prozent der Fall.

*Eine Fahrt durch die Schweiz kostet Sie also ein paar Hundert Franken.*

Das ist so. Ich verstehe nicht, dass die Verkehrsverbände nicht rebellieren. Alles hat seine Grenzen. Man muss sich schon überlegen, wie viel man dem individuellen Verkehr noch abverlangen will.

*Wäre Markus Studer so weit, dass er auch an Streikaktionen der Lastwagenfahrer teilnehmen würde?*

Da wäre ich an vorderster Stelle. Aber in der Schweiz gibt es keine Streikkultur. In Frankreich, Italien, Spanien hat die Lastwagenlobby mehr Gewicht. Das zeigt sich bei gewissen Aktionen. Die Franzosen wissen: Wenn die Lastwagen drei Tage lang nicht fahren, steht die Wirtschaft still und sie selber fahren auch nicht mehr, weil der Tank leer ist. Dass wir im Grunde genommen der Motor der Wirtschaft sind, weiss man in der Schweiz nicht.

*Auch Sie haben eine starke Lobby, Herr Giezendanner ist häufig Gast in der «Arena». Das ist ja gut, aber für mich ist unsere Lobby zahnlos. Das Problem liegt bei der Solidarität unter den Transporteuren. Als die LSVA auf Anfang dieses Jahres erhöht wurde – widerrechtlich, es gibt jetzt ein Gerichtsverfahren –, war geplant, eine einzige Stunde lang zu protestieren. Sogar das fiel ins Wasser. Das ist ja lächerlich. Wenn schon, müsste drei Tage lang protestiert werden. Man könnte ja die Lastwagen auf der Autobahn abstellen.*

*Was wäre Ihre Hauptforderung an einer solchen Demonstration?*

Dass endlich die Wahrheit gesagt wird, was den Transport von Gütern auf der Strasse anbelangt. In absehbarer Zeit kann nicht alles auf die Bahn. Die Leute müssen wissen, wie stark wir finanziell besteuert werden, wie stark wir gegenüber der Bahn benachteiligt sind. Trotzdem wählen Kunden den Lastwagen, weil unser Produkt besser stimmt.

*Was ist die grösste Gefahr für Sie, wenn Sie unterwegs sind?*

Ob Herzchirurg oder Chauffeur: Das Leben ist gefährlich, auf der Strasse wahrscheinlich ein bisschen mehr.

*Sind Raser ein Problem, etwa auf den deutschen Autobahnen ohne Geschwindigkeitsbeschränkung?*

Auch in Deutschland wird heute nicht mehr so schnell gefahren. Die Verkehrsdichte ist so hoch, dass es auch den sogenannten Rasern zu blöd wird, ständig aufs Gaspedal zu drücken und wieder abzubremsten. Ein grösseres Problem als das Rasen ist die Aggressivität, das Prestigedenken gewisser Fahrer, besonders in Deutschland und der Schweiz: Das Blech unter dem Hintern ist Ausdruck der Persönlichkeit. Wer mit vier Ringen oder einem Mercedes-Stern fährt, muss immer ganz links fahren und auch dort verharren.

*Ist das zum Beispiel in Holland besser?*

Ja. Da fährt eine Kolonne vielleicht 5, 10 Kilometer schneller als die Lastwagen, aber wenn ein Lastwagen überholen will, geht das: Blinker raus, überholen, sich bedanken. In der Schweiz und erst recht in Deutschland gehen in einem solchen Fall alle aufs Gas und betätigen die Lichthupe. Ich schätze das Autofahren in Holland ungemein, die Holländer sind ein intelligentes, aufgestelltes Volk.

*Aber ein Volk von Wohnwagenfahrern, die bei Lastwagenfahrern unbeliebt sind.*

Die fahren halt zu langsam für uns. Wenn Wohnwagenkolonnen mit 75 dahingondeln, gibt es bei mir einen Adrenalinausstoss, und der Blutdruck steigt. Da muss man einfach eine gute Stelle finden, wo man trotz Überholverbot überholen kann, ohne von der Polizei erwischt zu werden. Das Gesetz ist ja auch da, damit es interpretiert wird.

*Sie sind sehr gerne in Frankreich, liest man im Buch über Sie.*

Frankreich ist super. Da kommt die Wertschätzung für Lastwagenfahrer zum Ausdruck, etwa mit der guten Infrastruktur. In der Schweiz wird kein Franken aus der LSVA für die Lastwagenfahrer ausgegeben, es gibt nicht genügend und keine intelligenten Rastplätze, bei denen die Kabinen der Lastwagen nicht auf die Autobahn zeigen. In Frankreich sind die LKW-Parkplätze weg von der Autobahn, damit die Fahrer in Ruhe schlafen können. Etwas Besonderes sind dort auch die Routiers-Restaurants. Da werden 4-Gang-Menues serviert, Fahrer aus allen Nationen sitzen an einem langen Tisch. Diese Restaurants erfüllen eine soziale Aufgabe. Wer international unterwegs ist, kann nämlich sehr wohl vereinsamen.

*Sie aber sind vermutlich in Ihrer Branche so etwas wie ein Star geworden.*

Nein, ich bin kein Star. Ich bin ein Lastwagenchauffeur, der versucht, seine Arbeit gut zu machen und wenn möglich auch etwas für das Image des Berufes zu tun. Wir haben das Image, dass wir die Luft verpesten und die Strassen verstopfen. Wir haben aber einen Auftrag, und wenn wir den nicht erfüllen, geht nichts mehr.

*Gibt es etwas aus Ihrem früheren Beruf, das Sie vermissen?*

Die Dankbarkeit der ehemaligen Patienten und Angehörigen. Zu Weihnachten erhalte ich heute noch kleine Geschenke. Als Chauffeur werde ich nie mit der Musik empfangen, wenn ich irgendwo Schokolade ablade. Mir genügt es aber schon, wenn ich anständig behandelt werde.

*Wie viel verdienen Sie?*

Als selbstständiger Unternehmer etwa so viel wie ein angestellter Chauffeur. Das ist eigentlich zu wenig dafür, dass ich das unternehmerische Risiko trage. Aber es ist so: Wer international fährt, hat langfristig grösste Mühe, finanziell zu bestehen.

*Zehren Sie davon, dass Sie in Ihrem alten Beruf viel mehr verdient haben?*

Ich habe etwas auf die Seite gelegt. Mit dem Lastwagen decke ich einen erheblichen Teil meiner Lebenshaltungskosten. Auch meine Frau ist berufstätig, und wir leben relativ einfach. Müssten wir allein von meinem heutigen Verdienst leben, kämen wir nicht durch. Ich rechne mir keinen Stundenlohn aus, weil ich sonst depressiv werden müsste – und das will ich nicht.

*Sie sind 63 Jahre alt. Wie lange fahren Sie noch?*

So lange mich meine Familie unterstützt, so lange es mir Spass macht und so lange es wirtschaftlich tragbar ist. Mit roten Zahlen fahre ich sicher nicht. Bei Transporten nur in der Schweiz wäre der Verdienst grösser, ich möchte aber weiter international fahren. Ich habe dank dem Lastwagen eine neue Welt kennengelernt. Wenn man in einem Spital arbeitet, ist man doch auf einen engen Bereich fokussiert.

*Sie möchten wahrscheinlich noch Kilometer-Millionär werden.*

Ja, bald ist es so weit. Ich habe bis jetzt 750 000 Kilometer gemacht.

*War es ein bewusster Entscheid, dass Sie flüssige Lebensmittel transportieren?*



Als alter Knabe wollte ich keine Paletten «herumfugen». Flüssigkeiten werden mit Schlauch und Pumpe auf- und abgeladen. Im Tank befördert werden Chemie und Lebensmittel, und da war der Entscheid einfach. Mit den guten Sachen, die ich jetzt transportiere, Honig, Rahm, Schokolade, Orangensaft, kann ich mich identifizieren. Wenn ich beim Coop Orangensaft sehe, denke ich, vielleicht habe ich ihn transportiert. Das macht mir Freude.

*Was ist Ihre nächste Fahrt?*

Am Dienstag lade ich in Bischofszell Zuckerkonzentrat für die Region Heidelberg. Nachher gibt es wahrscheinlich eine Ladung für Belgien oder Holland. Man muss flexibel sein, man weiss nie, wo man am Ende der Woche landet. (Der Bund)

Erstellt: 14.04.2009, 08:47 Uhr