

FERNFAHRER

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

Schweiz SFR 6,80 | Österreich € 4,80
Benelux € 4,90 | Spanien € 5,60
Italien € 5,60 | Griechenland € 6,20
Dänemark DKR 46,- | Schweden SKR 63,-



**SPEZIAL
SCHWEIZ**
- Wie Uri
aufräumt
- Deutscher
Fahrer im
Alpenstaat



Seiten 8 + 36



TRANSPORT
Traum erfüllt

Seite 48



EUER Im Oldie über
ska Highway

Seite 40



ERSTER TEST **ACTROS 1846**

KRÄFTIG UND SPARSAM Seite 20

MIT
4,20 €
AUTOHOF-
GUTSCHEIN

TURMBAU ZU BASEL

Heinz Mahn hatte als Berufskraftfahrer bei drei deutschen Firmen im Fernverkehr gearbeitet. Seit mehr als drei Jahren fährt er nun für Dreier in der Schweiz. Dort hat er auch privat sein Glück gefunden.

TEXT UND FOTOS | Jan Bergrath

Morgenstund' hat Gold im Mund, sagt ein altes Sprichwort. Soll heißen: Zeitiges Aufstehen lohnt sich, weil es sich am Morgen gut arbeiten lässt und Frühaufsteher mehr erreichen. „Stimmt!“, sagt Heinz Mahn und packt seinen Proviant für den Tag in den Scania, der hinter dem Baustofflager der Spedition Dreier am Standort Hunzenschwil steht. 30 Lastzüge verteilen hier vor allem im Auftrag von Knauf, aber auch anderen Kunden, Baustoffe in der ganzen Schweiz. „Zwischen fünf und sechs Uhr in der Frühe fange ich an. Alles ist dann bereits vorbereitet, und ich kann ohne Stress nach der Abfahrtskontrolle losfahren.“

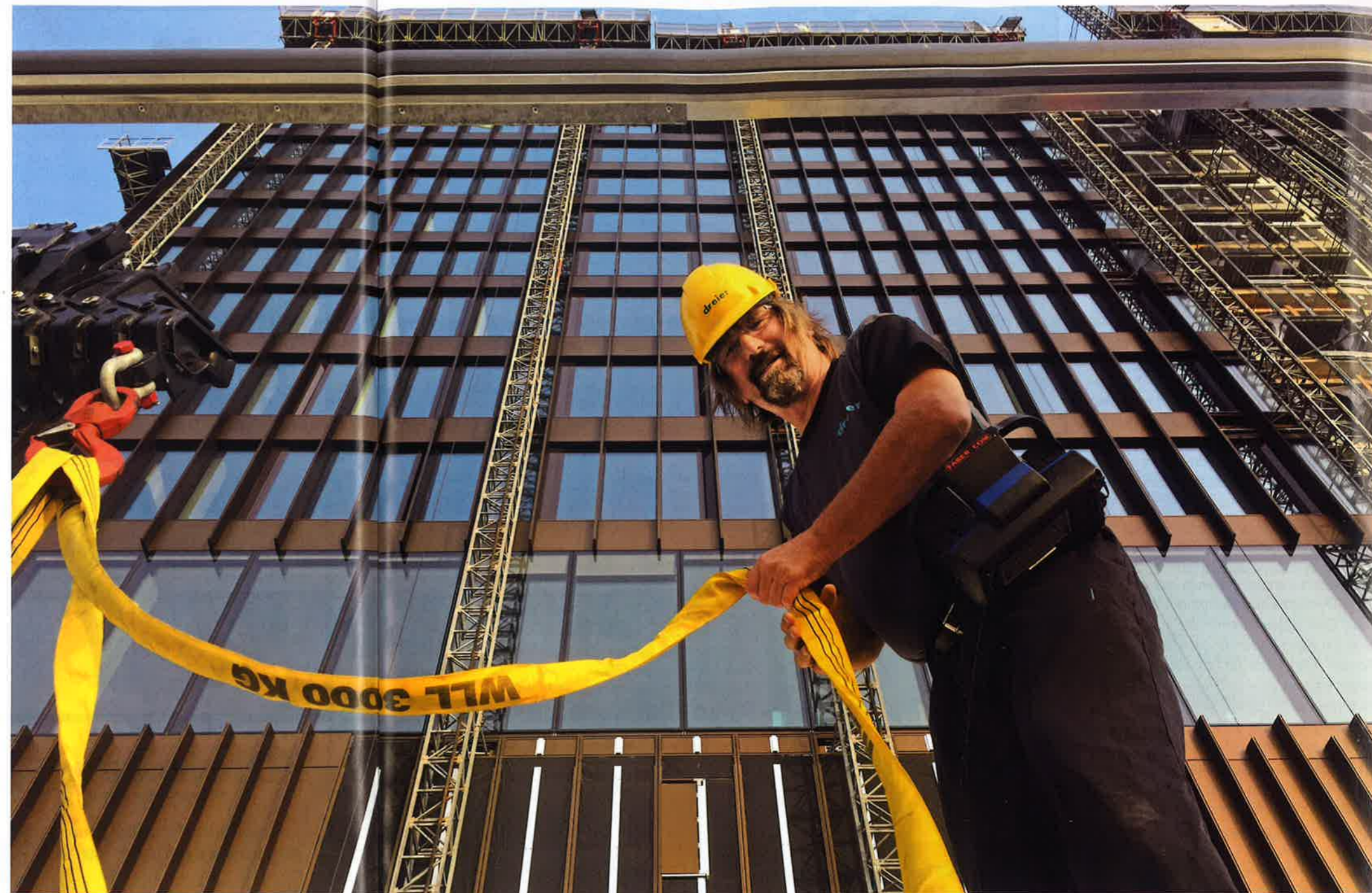
Am Nachmittag ist er gestern von der Tour zurückgekommen. Mit einem kompletten Zug voller Stahlprofile, ebenfalls für Baustellen in der Schweiz, die sofort von Mitarbeitern im Baustofflager von Dreier seitlich an der Rampe entladen wurden. Wenn das zeitlich nicht klappt, übernimmt es die Mannschaft der Nachtverladung. „Das ist bei uns wirklich gut organisiert“, lobt Heinz, der in der Dispo jeden Nachmittag die Papiere abgibt und dort gleich den nächsten Tag bespricht. Es herrscht ein spürbar ruhiger und überaus freundlicher Ton.

„Und dann habe ich gleich im Anschluss meine 21 überlangen Einwegpaletten mit Gipsplatten sofort wieder auf den Motorwagen geladen bekommen“, erzählt Heinz

weiter. Auch hier steht er bei der seitlichen Staplerbeladung nur auf der Rampe, bevor er schließlich die Paletten selber sichert. „Das ist eine sehr enge Baustelle direkt in Basel. Ich kenne sie genau. Da kann ich sowieso nur mit dem Motorwagen abladen. Der Anhänger bleibt heute deswegen zur Abwechslung auf dem Hof stehen. Denn das ist das Schöne an meinem Beruf auf einem Kranzug: Jeder Tag ist anders.“

Von Hunzenschwil geht eine wunderschöne direkte Strecke durch den Jurapark Aargau bis zur Autobahn 3 Richtung Basel. Eine Abkürzung. Es ist immer noch früh am Tag, die Fahrzeit beträgt eine gute Stunde. Nur vor Basel selbst ist so etwas wie Berufsverkehr zu spüren. Alles in allem aber rollt der Verkehr ruhig. „In der Schweiz fahren alle mit sehr großer Disziplin. Der Anteil der Drängler und sonstiger Rücksichtslosen ist deutlich geringer als etwa in Deutschland. Spurwechsel, Reißverschluss, gegenseitige Rücksichtnahme, all das geht hier gut. Das hängt auch mit den horrenden Strafen zusammen. Gerade als Berufskraftfahrer ist man besonders vorsichtig, denn der Führerschein ist schon durch einen kleinen Fehler in Gefahr.“

Seit mehr als drei Jahren arbeitet Heinz jetzt als Fahrer in der Schweiz. Für FERNFAHRER hat er seine Erfahrungen aufgeschrieben – wie es ist, wenn man sich als deutscher Fahrer mit den Schweizer Eigenheiten auseinandersetzen muss. Und natürlich mit dem



Heinz Mahn hat einen schönen Erfahrungsbericht über das Fahrerleben in der Schweiz verfasst. Ihr findet ihn unter diesem Link

**WWW.ETM.DE/
SCHWEIZ**

großen Streitthema, dass nämlich auch deutsche Fahrer als Grenzgänger im Nachbarland gerne für weniger Lohn arbeiten als die heimischen Chauffeure. „Viele Grenzgänger sind froh, wenn sie 75 Prozent eines Schweizer Gehalts bekommen“, sagt Heinz. „Damit allerdings gefährden sie die Jobs der



EIN HOCHHAUS-NEUBAU in Basel ist das heutige Ziel von Heinz Mahn. Mit dem Scania-Hängerzug legt er im Jahr rund 70.000 Kilometer in der Schweiz zurück. Der Rest der Zeit ist Handarbeit.

AUCH IN DEUTSCHLAND hat Heinz lange Jahre als Fahrer von Kranzügen gearbeitet. Nun lebt er in der Schweiz und hat seinen Traumjob gefunden.

Schweizer Kollegen. Diese können nämlich nicht auf 25 Prozent ihres Gehalts verzichten. Dafür ist das Leben hier zu teuer.“

Deswegen ist Heinz in die Schweiz gezogen, er wohnt im Kanton Luzern. Für ihn war es ein Abschied von seinem alten Leben – rein beruflich gesehen mit lediglich drei Fahrerstellen. Mit 21 Jahren hatte er sich den Lkw-Führerschein von der Bundeswehr umschreiben lassen. Für viele Fahrer seinerzeit der klassische Einstieg. Bei der ersten Firma in Wallenhorst fuhr er gut 15 Jahre lang internationale Transporte, dann im Werksfernverkehr fünf Jahre Alu/Stahl für ein Unternehmen aus Dülmen, schließlich noch einmal zwölf Jahre Baustoffe im Fernverkehr für eine Spedition aus Coesfeld. „Viel Arbeit, viel Stress, viel Ärger“, erzählt Heinz. „Ich wollte dort einen Betriebsrat gründen, aber mir wurden dabei nur Steine in den Weg gelegt.“

Über einen Freund hat er in dieser Phase seine heutige Lebensgefährtin kennengelernt. Eine Schweizerin. „Da war mir klar, dass ich mein Leben ändern musste. Zwei Monate lang habe ich Bewerbungen geschrieben, darunter an Dreier in Suhr und an die Emmi AG in Luzern. Als ich eine Zusage von Dreier bekam, habe ich dennoch die Einladung zu einem Vorstellungsgespräch bei Emmi noch angenommen. Die sagten mir, ich könne mich jederzeit melden, wenn der Job dort nicht passt. Das ist jetzt über drei Jahre her.“

Drei Tage fuhr Heinz bei Kollegen mit, dann kam er auf einen Baustoffzug. Seither arbeitet er im Rhythmus des Schweizer Nachtfahrverbots von fünf Uhr morgens bis 22 Uhr. „Ich bin jeden Tag daheim. Und wenn ich früh losfahre, so kann ich doch jeden unserer Kunden in der Schweiz im Rahmen einer Tagestour erreichen.“

Mittlerweile ist er in Basel angekommen, um halb acht hat er einen festen Abladetermin auf der Baustelle eines Hochhausneubaus für die Baseler Fachhochschule. 20 Minuten vor Ankunft hat er den Gipser auf der Baustelle angerufen. „Unser Auftraggeber ist das Unternehmen, das am Rohbau innen die Dämmarbeiten mit den Gipsplatten durchführt.“ Ein Sattelzug steht in der Einfahrt, dazu einige Lieferwagen mit Ersatzteilen. Auf der Baustelle herrscht munteres Stimmengewirr. „Gerade auf den großen Baustellen ist es mitunter etwas chaotisch.“



DIE RÜCKKLADUNG zum Baustofflager von Dreier in Hunzenschwil wird nach der Rückkehr von seiner Tagestour abgeladen.

AN DERSELBEN RAMPE bekommt Heinz Mahn die neue Ladung für den nächsten Tag: 21 Paletten mit Gipsplatten von Knauf für einen Hochhausneubau in Basel. Der Anhänger bleibt diesmal auf dem Hof stehen.

HEINZ MAHN arbeitet schon seit Juni 2014 für die Schweizer Spedition Dreier und ist mit seinem Lkw im ganzen Land unterwegs – heute nach Basel.

Keine fünf Minuten nach der Ankunft hat der Gipser den Lkw von Dreier gesehen und kommt zu Heinz. Hier im grenznahen Basel sei die Kommunikation kein Problem, meint Heinz, weiter im Landesinneren aber schon. „Wenn wir, als Deutsche, uns mit einem Schweizer unterhalten, spricht er Hochdeutsch, für ihn ist es eine Fremdsprache. Er spricht es meist aus Freundlichkeit.“ Eine Falle im Umgang mit den Kunden, warnt Heinz. „Macht man dann als deutscher Fah-

rer auch noch kleine Witze über die lustige Ausdrucksweise, so kann es sein, dass der Schweizer gar nicht darüber lachen kann. Er gibt sich Mühe, für den Ausländer deutlich zu sprechen und sieht das dann ins Lächerliche gezogen. Das legt sich aber, wenn man sich besser kennt.“ Nur eins betont Heinz: Der Umgangston ist immer freundlich.

Heinz und der Gipser kennen sich gut, und so weist dieser ihm sofort einen Stellplatz am

NACH RÜCKKEHR von der Tour des Tages bespricht Heinz mit der Dispo von Dreier am Standort Hunzenschwil die Tour für den nächsten Tag. Natürlich ist sie, wie immer in der Schweiz, perfekt geplant.



Haupteingang des imposanten Gebäudes zu. Dort fährt Heinz zunächst per Funkfernsteuerung die vier Stützbeine für die Kranentladung aus, bevor er erst die Schiebeplane komplett und die linke Seitenplane ein wenig öffnet. Eine Sache von ein paar Minuten bei kundigen Handgriffen. Schließlich klettert er auf die Ladefläche und legt die Schlaufen des Lastengurtes um das erste Doppelpaket. Es ist eine filigrane Arbeit, es vorsichtig anzuheben, über den Aufbau zu schwenken und dann nach Anweisung des Gipsers am Boden auf eine Europalette abzulassen. Nach anderthalb Stunden ist der Motorwagen entladen.

In der Nähe lädt Heinz noch einmal Profile zurück ins Lager. Es ist Freitag, Heinz lässt wieder den ganzen Zug für eine Tour am Montag ins Wallis vorladen. Die Arbeitswoche geht etwas früher zu Ende als sonst. Das spielt dem Zeitausgleich für Überstunden in die Hände. „Ich bin bei Dreier sehr zufrieden“, sagt er zum Abschluss. „Der Bruttolohn scheint auf den ersten Blick hoch, aber die Kosten sind es eben auch. Es sind für mich die besseren Arbeitsbedingungen und die spürbare Wertschätzung als Fahrer. Aber reich wirst du hier nicht.“

SOBALD EIN STELLPLATZ auf der Baustelle gefunden ist, kann Heinz mit der Kranentladung der Gipsplatten beginnen.



Scania G 410 LB

Hersteller: Scania

Motorwagen: Scania G 410 LB (6x2) Highline Euro 6 mit gelenkter Nachlaufachse und allen verfügbaren Fahrsicherheitsassistenten sowie Rückfahrkamera. Gesamte Länge: 10,8 Meter, davon 7,2 Meter langer Festaufbau mit Plane und Schiebeverdeck von Rüfenacht Fahrzeugbau aus Bottenwil (CH) für 17 Europlatten. Dazu Hebebühne von Bär und Ladekran PM 23.5 mit Funkfernsteuerung

Anhänger: sechs Meter langer, zweiachsiger zwillingsbereifter Planenanhangler von Fliegl mit Schiebeplane, Edscha-Schiebeverdeck und Hecktüren für insgesamt 15 Europaletten

Leergewichte: Motorwagen: 15.530 kg; Anhänger: 4.000 kg

Zulässiges Zuggesamtgewicht: 40 t
Gesamtlänge Zug: 18,75 m



ÜBER DIE FUNKFERNSTEUERUNG bedient Heinz auf der Ladefläche des Motorwagens den Ladekran und lädt die Paletten einzeln ab.

