

Christian Zürcher und Moritz Marthaler

Die ganz Verrückten, die wirklich Eingeflechten unter den Lastwägern, haben sich einen V8 auf den Oberarm tätowiert. Am liebsten den V8 von Scania, den Traum eines jeden Lastwagenfahrers, die Königs-klasse, der Rolls-Royce der Transportbranche. Acht Zylinder, in V-Form zusammen geschweisst, kurz: ein Lebensinhalt.

Martin Lörtscher lacht. «Das stimmt alles. Doch sie werden weniger. Die ewigen Romantiker der Verbrennungsmotoren sterben langsam aus.» Er muss es wissen. Er sorgt dafür.

Lörtscher führt die Hugelshofer Logistik AG in Frauenfeld, 400 Mitarbeiter, 100 Millionen Franken Umsatz, mittlere Grösse, nicht klein, aber auch nicht so gross wie Planzer und Galliker, die Grossen. Gewöhnlich sind Firmen dieser Grösse Übernahmekandidaten.

Nicht aber die Hugelshofer Logistik AG. Lörtscher hat aus einem gewöhnlichen Unternehmen eine visionäre Firma gemacht. Er hat sie elektrifiziert und massenweise E-LKWs gekauft. Andere Lastwäger nennen ihn Exot, Spinnsech, Tubel und auch noch ein paar Stufen derber. Der Grund: Lörtscher hat seiner Branche gezeigt, dass man es anders machen kann. Kommt nicht überall gut an. Vor allem nicht in einer Branche, die er als «total konservativ» beschreibt.

Als noch konservativer bezüglich Elektromobilität gelten nur die Töfffahrer. Adrian von Büren weiss das: Seit 40 Jahren ist er selber einer, seit ein paar Jahren versucht er, sie auf Strom umzusatteln. Es läuft eher harzig.

Heisse Stühle, laute Motoren, darauf sei die Kundschaft aus. Elektrisch, sagt von Büren, sei nicht für alle Töfffahrer, auch nicht für alle Fahrerinnen, es fange im Kopf an: Man müsse sich halt auf Veränderung einlassen, eine App, ein Ladekabel, mehr Beschleunigung, weniger Lärm.

Adrian von Büren kennt die Sprüche: «Wo ist dein Kabel?»
Früher, als er noch in der IT arbeitete, da hätten sie ihn «Hebamme» genannt, sagt von Büren. Weil er immer vorne mit dabei gewesen sei bei neuen Trends, etwas antossten, an etwas glauben, das liege ihm. Mit 40 wagte er den Spurwechsel, verkaufte statt Software fortan Headsets für Töffpiloten. Ab 2015 importierte er E-Töffs, die schweren Geräte, um die 250 Kilogramm, 100 Kilowatt Leistung. Heute ist von Büren 60 – und in der Schweiz eine Kapazität, wenn es um E-Motorräder geht.

Wenn er mit seiner Energica – die Maschine des italienischen Marktführers – in traditionellen Töffkreisen unterwegs ist, kommen die Sprüche: «Hast du die Powerbank dabei?» Oder: wo sein Kabel sei.

Aber gleichzeitig will jeder wissen, wie das genau funktioniert, wo die Buchse, wie stark der Motor ist. Von Büren sagt es so: «Du musst dich daran gewöhnen, dass deine Bratwurst öfter mal kalt wird.» Nur in seinem Laden in Stansstad am Vierwaldstättersee, da kreuzen die meisten dann nicht auf. In zehn Jahren hat von Büren 140 Maschinen verkauft.

«Ich wusste, jetzt ändert sich etwas. Jetzt passiert etwas, das man nicht aufhalten kann.»

Martin Lörtscher
Lastwagenunternehmer

Um die 26'000 Franken kostet die Energica, der Ducati der E-Töffs. Eine Livewire, die Stromtochter von Harley Davidson, ist für 18'000, andere Marken sind ab 13'000 Franken zu haben.

Der Mann mit Diesel im Blut sagt: «Strom lohnt sich»

Martin Lörtscher ist da weiter. Auf seinem Firmengelände steht der grösste Schnellladepark Europas für Lastwagen. 28 Stationen, 24 Stunden im Einsatz, dazu ein Feld von Solarpanels, 80 Meter lang, 50 Meter breit, bifazial genutzt. Kostenpunkt: sieben Millionen Franken. Lörtscher blickt nach oben. Es schiff. «Kein guter Tag heute», sagt er und lacht.

Lörtscher war selber Lastwagenfahrer und fuhr auch jahrelang Töff, privat fährt er Jeep, Hybrid. Er würde sich als Mann mit Diesel im Blut bezeichnen und

sicher nicht als Grünen, er sei aber auch ein Geschäftsmann, der rechte, und darum müsse er sagen: «Strom lohnt sich. Wer es nicht macht, ist dumm.»

2024 war ein erfolgreiches Geschäftsjahr, dank den E-LKWs. 52 E-Lastwagen besitzt er, 2028 sollen es 100 sein.

Dabei wollte er das alles nicht. Es war Mai 2017, die Schweiz steckte im Abstimmungskampf und debattierte darüber, ob man im Rahmen der Energiestrategie 2050 den CO₂-Ausstoss des Verkehrs auf null reduzieren soll. Lörtscher war dagegen, schrieb Leserbrief – und verlor. «Ich wusste, jetzt ändert sich etwas. Jetzt passiert etwas, das man nicht aufhalten kann. Hindere liege und das Gefühl haben, es regelt sich von allein: Nein, so bin ich nicht.»

Wissen zur Elektromobilität von der «Sendung mit der Maus»

Zwei Wochen später startete er das Projekt E-LKW. Ein Jahr später gab er die erste Bestellung auf, ein weiteres Jahr später wurde geliefert, der erste elektrische 40-Töner der Schweiz. Viermal so teuer wie ein herkömmlicher LKW, 850'000 Franken. Ein Risiko.

Dabei hatte Lörtscher zu Beginn als gelernter Metallbauschlosser gar keine Ahnung von Elektrizität und Strom, er wechselte Volt und Ampere, wusste nicht, was Kilowattstunden sind. Mit der «Sendung mit der Maus» bildete er sich weiter. «Das ist wirklich gut gemacht, kann ich nur empfehlen.» Später kam dann eine Vertiefung in Form eines CAS in Energiemanagement dazu.

Heute kommen Delegationen aus aller Welt ins Thurgau nach Frauenfeld, um zu schauen, wie man es macht, wie man es machen könnte. 3000 Menschen wa-

Andere nennen ihn Exot, Spinnsech, gar Tubel: Der Unternehmer Martin Lörtscher hat seine Flotte auf E-LKW umgebaut.
Foto: Madeleine Schoder



«Wo ist das Kabel?» – Weshalb über E-Töffs und E-LKWs gelästert wird

Elektromobilität in der Schweiz Alle fahren ab auf Strom – nur bei Lastwagen und Motorrädern geht der Wandel träge voran. Über zwei Verrückte, die es gerade anders machen.

ren schon da, Konkurrenten, Leute vom lokalen Rotary-Club, Elektroingenieure, linke und rechte Politikerinnen, alle voll des Lobes. Lörtscher ist kein Plagöri, doch er gibt zu, das mache ihn stolz.

Würde er anfangs von seinen Rivalen verlacht, ziehen sie heute nach. Galliker zum Beispiel hat 2024 das schnellste Ladegerät für Elektro-LKWs in Betrieb genommen, Socar hat im Mai auf der Autobahnastätte Kolliken-Nord die erste Schnellladestation eröffnet.

2020 gab es in der Schweiz noch 55 E-LKWs, heute sind es 1469. 16 Prozent aller Neuzulassungen sind mittlerweile elektrisch. Das Wachstum ist europaweit ein Spitzenwert, und doch bewegen sich die Zahlen auf tiefem Niveau, die E-LKWs machen bloss 2,4 Prozent aller Schweizer Lastwagen aus. Zum Vergleich: Bei den Personwagen beträgt der E-Anteil 4,8 Prozent. Wo es bei den E-LKWs vor allem harzt: bei der Ladeinfrastruktur.

Zu «gäselen» gibt es beim E-Töff nichts

Dass es nur langsam vorangeht, ist Motorradfahrer von Büren nicht gewohnt. Er fährt Töff, seit er lenken kann, seit über 40 Jahren also, er hatte sie alle unter dem Füllid, Suzuki, Kawasaki, Ducati, Honda.

So richtig angetan aber haben es ihm die Stromer. Gerne referiert er über Ladesysteme oder die lineare Beschleunigung. Die schnellsten Verbrenner, weiss von Büren, brauchen für einen Anstieg von 50 auf 100 Stundenkilometer (der Bereich, in dem man am Alpenpass am meisten fährt) vier bis sieben Sekunden – das Modell «Eva Ribelle» von Energica braucht 1,6 Sekunden. Der Testfahrer habe vor Begeisterung geschrien, sagt von Büren.

Er versucht sich in einem konservativen Umfeld mit dem Elektroantrieb: E-Töff-Verkäufer Adrian von Büren. Foto: Silas Zindel



Er schreit nicht, er erzählt vor Begeisterung. Er sei selber lange skeptisch gewesen, schliesslich habe er, der frühere ITler, noch lange sein Nokia-Tastentastendy gehabt, die Kinder längst ein iPhone. Aber natürlich ist es mehr als nur die Skepsis gegenüber der neuen Technologie bei den Töfffahrern der alten Garde. Auch von Büren kennt sie, die Vorurteile, dass halt nichts täuscht, dass alles klinge wie ein Stabmixer. Die kultivierten Töfffahrer sagen gerne mal, ihnen fehle bei den Stromern die Emotion, der Sound.

Wer guten Sound will, solle sich doch eine Stereoeinlage kaufen, hält von Büren dann entgegen. Vielleicht habe es auch einfach mit der Männlichkeit zu tun.

Krebserregende Strahlung? Martin Lörtscher liess messen

Zu «gäseln» gibt es beim E-Töff nichts, keine Gänge, keine Kupplung, da summt es nur. Aber in puncto Leistung stünden die den Verbrennern in nichts nach, das wird von Büren nicht müde zu betonen. Es gibt einen Töffclub, die nennen sich die Passknacker, ihre Prüfung heisst «Das tapfere Schneiderlein», und sie geht so: 100 Pässe in 24 Stunden abfahren. Ihr Elektrischen, ihr könnt das vergessen, habe man gesagt, so erinnert sich von Büren. Mit einem Kollegen fuhr er 102 Pässe in 23 Stunden, viermal mussten sie nachladen, mit dem modernen Schnellladestrom geht das in 45 Minuten. Jetzt sei Ruhe im Forum der Passknacker.

Das Diskutieren über kultivierten Sound und gepflegte Dieselmotorenvibrationen gibt es auch bei den Lastwärglern, ebenso die Ablehnung gegenüber allem Neuen. Martin Lörtscher erklärt es mit den Grundzügen der Branche: Eine harte Welt, oft strub im Umgang, die Fah-

den Fachkräftemangel seit Jahren kommen sehen, also bemühte er sich um die Frauen. «Wir können ihnen flexible Arbeitszeiten bieten.» Seine Lastwagen liefern am Abend und in der Nacht Lebensmittel und Post aus, optimal also.

Während Frauen in Lörtschers Lastwagen routinemässig Platz nehmen, finden sie kaum je in den Laden von Adrian von Büren. Weiblich und jung trifft man im E-Töff-Publikum selten an, die Stromer haben in der Community ohnehin schon Exotenstatus, es sei tendenziell etwas für «erfahrene Genies», wie von Büren sagt und meint: Routiniers ab 50.

«Bald geht Laden schneller als Tanken.»

Adrian von Büren
E-Töff-Verkäufer

Etwa 800'000 Motorräder sind in der Schweiz gemeldet, bloss etwas mehr als 20'000 davon sind elektrisch. Es läuft schleppend mit den E-Töffs.

Von Büren ortet die Gründe im Preis: Für die rund 15'000 Franken, die man für die billigsten Modelle aufwenden muss, gibt es ein zweckmässiges E-Auto. Die wiederum werden in der Schweiz von der Politik gefördert. Zwar verlangt der Bund seit vergangenem Jahr auch für Elektroautos eine Steuer, viele Kantone aber lassen sie ihren Einwohnern wieder unterstützen einen Kauf mit Förderbeiträgen. Diese Lobby fehlt dem E-Töff.

Von Büren aber glaubt an den E-Töff, weil er noch an den Töff glaubt. Er denkt nicht an heute, nicht an morgen, sondern an übermorgen. «Der Verbrennungsmotor hat ein Ablaufdatum», sagt er. Milliarden würden aktuell in die Batterieforschung investiert, bald werde es möglich sein, in ein paar Minuten 60 Kilowattstunden aufzuladen, und dann, sagt von Büren, «geht Laden schneller als Tanken».

Und gleichzeitig gibt es noch eine ganze Industrie, die an lauterem Auspuffanlagen feilt, für Motorräder, für Autos sowieso. Noch ist Übergangszeit.

E-LKWs sind von der Schwerverkehrsabgabe befreit

Bei der Elektrifizierung von Motorrädern, da weiss Lastwagenunternehmer Lörtscher nicht so recht. «Das ist ein Hobby, die paar Franken mehr für das Benzin lassen die Hartgesottene nicht einen E-Töff kaufen», sagt er. Ganz anders beim LKW. Zwar ist ein E-LKW noch doppelt so teuer wie ein herkömmlicher, doch er wird immer billiger. Erstens, weil die Massenproduktion anläuft, und zweitens, weil die Batterien günstiger werden.

Zudem seien E-LKWs bis 2029 von der Schwerverkehrsabgabe befreit, die bei einem 40-Tonner pro Jahr bei einer Fahrleistung von 100'000 Kilometern rund 95'000 Franken ausmacht. Jedenfalls habe ein E-LKW sich nach 70'000 Kilometern gegenüber dem Diesel-LKW amortisiert.

Lörtscher hat die Zahlen auf seiner Seite und erzählt vom Scania R45, dem Bijou unter den E-LKWs. Preis: 440'000 Franken. Reichweite: 450 Kilometer. Ladezeit: eine Stunde. Mit dem öffentlichen Strom kostet das 270 Franken. Lörtscher zahlt durch seinen selbst produzierten Strom deutlich weniger, will aber nicht sagen, wie viel. Geschäftsgeheimnis. Es lohnt sich auf jeden Fall. Lörtscher schwärmt und überhöht vielleicht auch den E-LKW, er weiss das, er sagt aber auch: So einfach war es trotz allem nicht.

Das Bewilligungsverfahren ist umständlich und ermüdend, dazu habe er auch einfach Glück gehabt. Seine Zentrale liegt nahe an einem Umspannwerk, das den Strom von Hoch- auf Mittelspannung setzt. Er musste kaum teure Leitungen legen. Er wisse zudem auch nicht, ob die Behörden, die ihn als Early Mover stets unterstützt hätten, heute noch so offen seien. Lörtscher überlegt sich neue Quellen von Strom. Sein Traum: autark sein. Geht heute bei Regenwetter nicht. Solarfassaden hat er schon bestellt, mit Windrädern hätte er kein Problem, mit Atomstrom auch nicht. Aber momentan reizt ihn eine andere, verrückte Idee. Geothermie, Strom aus dem Boden, dann wäre er geputzt und gestrahlt, das Wetter könnte ihm nichts mehr anhaben.

Die ersten Schritte hat er gemacht.

«Nimm deine dreckigen Finger weg», sagt der Patient der Lernenden (17)

Rassismus in der Lehre 35 Prozent der Auszubildenden erleben
Diskriminierung am Arbeitsplatz.

Auf ihre Lehre zur Fachfrau Gesundheit in einem Altersheim im Raum Zürich ist die 17-Jährige stolz. Doch die herablassenden Bemerkungen eines dementen Bewohners am Ende des Ganges belasten sie. «Hätte ich gewusst, dass hier Schwarze arbeiten, wäre ich woanders hingegangen», oder: «Nimm deine dreckigen Finger weg» – Sätze, die der Patient der gebürtigen Eritreerin an den Kopf wirft.

Als seine Ehefrau nach etwa einem Jahr fordert, dass die junge Frau den Mann nicht mehr pflegen dürfe, da es ihn zu stark aufrege, nimmt die Lernende all ihren Mut zusammen und wendet sich an eine Beratungsstelle des Beratungsnetzes für Rassismuserfahrene. Diese rät ihr, mit der Klinikleitung Kontakt aufzunehmen.

Betriebe verarmlosen Diskriminierung

«Arbeitgeber sind verpflichtet, ihre Mitarbeitenden vor rassistischer Belästigung zu schützen», sagt Giulia Reimann von der Eidgenössischen Kommission gegen Rassismus (EKR). «Umso mehr, wenn es sich noch um Minderjährige in der Ausbildung handelt, die besonders verletzlich sind.»

Doch die Realität ist eine andere. Manche Betriebe verarmlosen die Vorfälle oder tun sie als individuelles Problem ab. Wie der aktuelle Rassismus-Bericht zeigt, häufen sich seit zwei Jahren die Diskriminierungen im Bereich Bildung. Mit 230 Vorkommissen stehen sie mittlerweile an erster Stelle und reichen von Vorurteilen bei der Benotung oder Selektion über rassistische Witze bis hin zu gravierenden zwischenmenschlichen Konflikten.

Reimann sagt: «Wir hören oft, dass junge Frauen mit Kopftuch aufgefordert werden, es abzuheben – oder dass sie sich unangebrachte Bemerkungen gefallen lassen müssen.» So wie jene junge Frau, die sich auf eine Lehrstelle als Dentalassistentin bewirbt und beim Bewerbungsgespräch vor allem zu ihrer religiösen Praxis befragt wird. «Statt mich über meine Motivation und über meine Fähigkeiten zu befragen, interessierte der Zahnarzt, wie oft ich bete und ob ich Ramadan halte», erzählt sie einer Beratungsstelle.

Doch die Fälle, die bei den Beratungsstellen des Beratungsnet-

zes für Rassismuserfahrene am Tisch landen, sind nur ein kleiner Teil der tatsächlich stattfindenden Demütigungen. Die Gewerkschaft Unia hat über 1000 Lehrlinge über Diskriminierungserfahrung am Arbeitsplatz befragt. Der Redaktion liegen die Ergebnisse vor. Sie zeigen: 35 Prozent der Befragten haben im Verlauf ihrer Ausbildung Rassismus erlebt – jede zehnte Person sogar wiederholt.

Studienautorin Félícia Fasel sagt: «Rassismus ist nicht die Ausnahme, sondern ein gesellschaftliches und strukturelles Phänomen.» Entsprechend häufig kämen die Grenzüberschreitungen auch in den Lehren vor.

Am stärksten trifft es Jugendliche, die in Kontakt mit Kunden oder Patientinnen stehen. Ob in der Pflege, im Verkauf oder an der Rezeption: «Wer täglich mit vielen Menschen interagiert, ist auch alltäglichen Vorurteilen und offenem Rassismus stärker ausgesetzt», sagt Fasel. Hinzu kommt: In Dienstleistungsberufen gilt das Prinzip der Freundlichkeit, selbst wenn sich Kundinnen oder Patienten abwertend verhalten. Dadurch sei die Hürde, sich zu wehren, noch grösser.

Jugendliche mit dunkler Hautfarbe oder nicht schweizerisch klingenden Namen sind besonders exponiert. Auch die vermeintliche oder tatsächliche Herkunft spielen eine Rolle: Lernende mit arabischem, osteuropäischem oder afrikanischem Hintergrund werden häufiger diskriminiert. Und ebenfalls stigmatisierend wirken religiöse Zugehörigkeit, vor allem bei sichtbaren Zeichen wie dem Kopftuch. «Muslimische Frauen sind dabei überdurchschnittlich häufig Zielscheibe von Anfeindungen», sagt Fasel.

Nicht immer handelt es sich aber um offene Angriffe. Lernende berichten auch von subtilen Missachtungen. So teilt eine angehende Coiffeuse mit, dass es in ihrem Geschäft nicht vorgesehen war, dass sie den Umgang mit Afro-Haaren erlernte.

Rassismus hat Folgen für die Zukunft der Lernenden

Viele schlucken die rassistischen Beleidigungen lange, bevor sie sich Unterstützung suchen – oft aus Angst vor negativen Folgen. «Oft müssen die Lernenden selbst beweisen, dass etwas passiert ist», sagt Fasel. Die zustän-

digen Stellen, beispielsweise die Berufsbildungsämter, seien häufig überlastet und würden langsam reagieren. Für Fasel ist klar: «Wer Hilfe braucht, sollte nicht erst beweisen müssen, dass er sie verdient.»

Das Problem: Rassismus führt einerseits zu chronischem Stress und dieser wiederum belastet die psychische und physische Gesundheit. Angst, Erschöpfung, Schlafprobleme und mehr Arbeitsunfälle sind die Folgen. Und Rassismus hat finanzielle Folgen: «Überdurchschnittlich oft brechen betroffene Lernende die Ausbildung ab, mit fatalen Folgen für ihre berufliche Entwicklung.»

Das Gesundheitswesen ist stark betroffen

Dass Rassismus in Spitälern und Pflegeheimen häufiger vorkommt als in anderen Branchen, ist man sich beim VPÖD – der Gewerkschaft für Beschäftigte im öffentlichen Dienst – sowie beim Verband für Pflegefachpersonal (SBK) bewusst.

Dies hängt auch damit zusammen, dass gerade im Gesundheitswesen überdurchschnittlich viele Menschen mit Migrationsgeschichte tätig sind. «Und kommt dadurch immer wieder in ganz unterschiedlichen Formen vor», sagt Christian Bally, Leiterin der Abteilung Bildung beim SBK. Meist äussert sich das in bekanntem Mobbingverhalten: ignorieren, anschwärzen, intrigieren, demütigen, nieder machen.

Doch längst sind es nicht nur die Patientinnen und Patienten, die sich negativ verhalten. Es gibt auch die umgekehrten Fälle. Dass sich ein Arzt ärgert, dass die Patientin nicht Deutsch spricht, und sie entsprechend unwirsch behandelt, oder in Teams auf den unteren Ausbildungsstufen, wo viele Nationalitäten zusammenarbeiten, kommt es zur Ausgrenzung von Mitarbeitenden bestimmter Herkunft.

Der Verband hat einen Leitfaden gegen sexuelle Übergriffe mit dem Titel «Verstehen Sie keinen Spass, Schwester?» herausgegeben. Dieser sei auch bei Rassismus sinngemäss anwendbar. «Es ist wichtig, dass sich Lernende gegen untragbare Situationen zur Wehr setzen», sagt Bally.

Fabienne Riklin



rer arbeiten 48 Stunden pro Woche, sind nicht sonderlich beliebt auf der Strasse. «Das gibt eine Eigendynamik und meist auch raue Gesellen», sagt er. Dazu gehörte – zumindest früher – auch eine konservative Meinung, manchmal auch Holzzeugel an den Füssen und, ja, das auch, das Demonstrieren des Männlichseins. «Aber es nimmt ab.»

Als Lörtscher seine Flotte aufrüstete, sprach er mit jedem seiner Fahrer, ob sie sich vorstellen könnten, einen E-LKW zu fahren. «Zwingen bringt da gar nichts», sagt er. Eher zuhören und Bedenken zerstreuen. Es gab zum Beispiel unter den Fahrern die Angst, dass E-LKWs Emissionen spalten und Krebs verursachen. Also machte die Firma einen Strahlentest in der Fahrerkabine. Das Ergebnis: ein Zehntel so viel Strahlen im E-LKW, wie wenn man ein Handy im Hosensack hätte.

Man können die Fahrer in drei Gruppen unterteilen. Manche seien neugierig und offen. Manche liessen sich von den Neugierigen und Offenen überzeugen. Und manche sagten von Anfang an klar Nein.

Bei aller Skepsis: Elektromobilität lässt niemanden kalt. Jeder, der mal fahre, steigere nicht mehr aus, sagt Lörtscher. Töffverkäufer von Büren hat schon über 1000 Probefahrten organisiert, «und jeder hatte am Schluss ein Grinsen im Gesicht».

Der Lastwagen habe gewaltigen Schub, sagt Lörtscher. Er steht auf seinem grossen Parkplatz, ein paar Volvo sind am Laden, ein anderer fährt vorbei. «man hört ihn fast nicht, oder?», fragt Lörtscher.

Er ist ein Unternehmer, der gerne mit Daten arbeitet. Er weiss darum auch, dass Männer mehr Schäden verursachen als Frauen. Rund 15 Prozent seiner Fahrten sind weiblich, damit übertrifft er den Branchenschnitt deutlich. Lörtscher hat



Eine Pflegefachfrau versorgt die Wunde eines dementen Patienten. Foto: Christian Beutler (Keystone)