

Er schickt Kunst auf die Strasse

Der Transporteur Lukas von Wartburg aus Gelfingen hat auffällige Lastwagen. Seine Lackierungen kennt man sogar in Finnland.

Interview: Roger Rügger

Irgendwann begegnet man auf der Strasse einem Ihrer speziell lackierten und ausgestatteten Lastwagen. Ich letzthin im Wiggertal. Sofort wollte ich wissen, wer am Steuer sitzt.
Lukas von Wartburg: Welche Maschine war's?

Ein weiss-schwarzer mit Andy Hug in Kampfpotionen.
Der gehört mir, aber gefahren ist ein Chauffeur.

Mich interessiert der Halter. Wer lackiert Nutzfahrzeuge so aufwendig?

Ein Lastwagenfan. Die Maschine wurde 2016 in Holland gestaltet. Andy Hug bewunderte ich für seinen Weg. Er war eine Persönlichkeit, ein bodenständiger Typ, der mit Einsatz und Wille Träume realisierte. Ich sehe Parallelen zu mir und vielen KMU, die krampfen müssen. Meines Erachtens geht heute oft unter, dass Erfolg erarbeitet werden muss. Meine LKW regen zum Denken an und wecken Emotionen. Darum reden wir jetzt zusammen.

Ist die Transport-Branche derart lukrativ, dass Sie sich solche Lackierungen leisten?
Dafür verzichte ich auf andere Genüsse. Ferien gibt's selten, dafür Sieben-Tage-Wochen, in denen ich erreichbar bin. Chauffeur sein ist Hobby und Beruf zugleich.

Noch auffälliger ist der LKW mit Musiker Prince. Sind Sie Fan?

Nein. Aus der Idee eines Trucks in Violett entstand «Purple Rain». Leider wurde das Vorhaben von Schwierigkeiten begleitet. Die Maschine wurde mit vier Monaten Verzögerung geliefert. Sie sollte in Cottbus in Deutschland lackiert werden, was nicht



Lastwagenfan Lukas von Wartburg (35) hat zwei seiner Arbeitsgeräte erfolgreichen Männern gewidmet: dem Karateka Andy Hug (links) und dem Musiker Prince.

Bild: Nadia Schärli (Ermensee, 12. November 2022)

zu Stande kam. So holte ich sie nach drei Monaten zurück, wir setzten sie wieder in den Originalzustand und arbeiteten vier Monate damit. Nach langer Suche fand ich, wieder in Holland, ein Ehepaar, das sich das Grossprojekt zutraute und Zeit hatte. Sechs Monate arbeiteten sie daran.

Für eine Lackierung?

Der Aufwand war gigantisch. 500 Kilo Farbe wurden verwendet und Blattgold eingearbeitet. Ich reiste 36-mal für Besprechungen und Besichtigungen hoch. Statt im Juli 2019 kam der LKW im Juni 2020 auf die Strasse. In dieser Zeit mietete ich ein Fahrzeug, damit alle Chauffeure beschäftigt und die Aufträge erledigt werden konnten.

Welch Aufwand!

Das Resultat und die Reaktionen rechtfertigen alles. Ich wollte etwas dazu beitragen, was dem tristen Alltag auf der Strasse

das andere Interview

se Abhilfe schafft. Die LKW fallen auf und wecken Emotionen. Es ist ein Erlebnis, so etwas zu gestalten und damit im täglichen Einsatz zu stehen. Das neueste Fahrzeug konnte ich mit Hilfe meines pensionierten Va-

ters umbauen, eine schöne Erfahrung. Wir fahren an Veranstaltungen in ganz Europa. Da werden die Maschinen prämiert, mir aber ist es unangenehm, die Trophäen vor all den Leuten entgegenzunehmen. Ich stehe nicht gerne im Fokus.

Warum dann die Treffen?

Die Trucker-Szene in Europa ist gross, die meisten Festivals sind top. Es hat viel Publikum und es entwickeln sich Freundschaften. Da präsentiere ich meine Maschinen gerne, manchmal werde ich sogar eingeladen.

Von wem?

Von den Festivals. In den letzten zwei Jahren zum Power Truck Festival nach Härmä in Finnland, das von einem in der Sze-

ne bekannten Unternehmer mitorganisiert wird. Seine Fahrzeuge habe ich in jüngeren Jahren in Magazinen und auf Festivals bewundert. Er wollte «Purple Rain» auf dem Platz. Sein Anruf war für mich wie, wenn Micky Maus persönlich an einem Kindergeburtstag anruft und gratuliert.

Die Leerfahrt nach Finnland rechnet sich eher nicht!

Fähre und Hotel werden erstattet. Es ist eine Ehre, dabei zu sein und Gleichgesinnte zu treffen. Das Hobby rechnet sich nie. Es kostet Zeit, Nerven und Geld. Die Erlebnisse machen das Ganze dennoch lukrativ.

Ihr Fuhrpark besteht aus sieben Maschinen. Die

neueste hat die Lackierung eines Schaltgetriebes und eines Schalthebels. Was ist die Idee?

Es war eines der letzten Scania-Fahrzeuge mit Handschaltung. Seit Anfang 2022 ist damit Schluss, was aus meiner Sicht ein Fehler ist. Einerseits aus Wehmut, aber auch weil sich mit elektronischer Fahrhilfe und Automatikgetriebe die Leute immer weniger konzentrieren. Man lässt sich leicht ablenken und verlässt sich auf den Fahrerassistenten. Das gilt nicht nur für Transportfahrzeuge, sondern auch für PW. Diese Entwicklung ist nicht nur gut.

Ihre Trucks lenken auch ab. Gibt es Fans, die mit Fotoapparaten Jagd auf Sie machen, wie Spotter bei Flugzeugen?

Bis vor drei Jahren wusste niemand, wo meine Lastwagen stehen. Nun fragen Leute auf Facebook, an welchen Tagen sich alle Fahrzeuge auf dem Werkgelände befinden. Die reisen aus der ganzen Schweiz und dem benachbarten Ausland an.

Gut. Wann soll unser Fototeam einfahren?

Am Wochenende werden die Lastwagen gewaschen und gepflegt, falls wir nicht an einem Festival sind. Die Fahrer sind zusammen mit mir für die Maschinen verantwortlich. Da kommt's vor, dass wir beobachtet werden.

Bringen Ihre Spezial-Trucks auch Aufträge?

Ich wüsste nicht, dass ein Kunde verlangt, von Prince beliefert zu werden. Da stehen persönliche Kontakte und Zuverlässigkeit im Vordergrund. Ein gepflegter Auftritt wird aber sicher geschätzt.

WWW.

Alle Beiträge dieser Serie: luzernerzeitung.ch/bonus

Luzerner Katzen geht's besonders schlecht

Eine Tierschutzorganisation warnt, im Kanton Luzern gebe es sehr viele kranke Katzen. Ihre Forderung: Eine Kastrationspflicht.

Jessica Bamford

«Mehrere zehntausend herrenlose Katzen vegetieren jämmerlich vor sich hin.» Das schreibt der Schweizer Tierschutz zum Thema Katzenelend. Die Situation im Kanton Luzern ist dabei laut Esther Geisser, Präsidentin und Gründerin des «Network for Animal Protection» (NetAP), besonders schwierig. Ein Grund: Viele Landwirtinnen und Landwirte möchten ihre Katzen nicht kastrieren lassen.

Dass die flächendeckende Kastration das Tierleid eindämmen könnte, da sind sich Tierschutzorganisationen einig. So könnte die Anzahl Hauskatzen, die auf der Strasse leben und für Krankheiten anfällig sind, reduziert werden. Weiter würde auch der Sexualtrieb wegfallen.

Das könnte wiederum Gefahren wie Verkehr oder Verletzungen bei Kämpfen mit Rivalen reduzieren, denen streunende Katzen begegnen.

Für viele Landwirte ist die Kastration jedoch ein rotes Tuch. Sie fürchten laut Geisser etwa, dass die Katzen dann weniger mausen, oder sind der Meinung, dies sei gegen die Natur. Obwohl sie betont, dass diese Ängste unbegründet sind, führen die gegensätzlichen Ansichten zu unangenehmen Konfrontationen. Geisser: «Eine unserer freiwilligen Helferinnen hat einen Bauernhof im Luzerner Hinterland besucht. Als sie nach einer kranken Katze fragte, die sie auf dem Hof gesehen hatte, und fragte, ob die Katzen kastriert seien, hat der Landwirt kurzerhand einen Schlauch zur Hand

genommen und die Freiwillige mit kaltem Wasser abgespritzt.»

Solche Situationen kämen regelmässig vor. Trotzdem möchte sie nicht alle Landwirte an den Pranger stellen. «Es gibt natürlich Vorbildliche, die alle ihre Katzen kastrieren lassen.»

«Coronakatten» werden ausgesetzt

Momentan beobachtet NetAP eine Zunahme an herrenlosen Katzen. Grund dafür ist laut Geisser aber nicht nur das Verhalten der Landwirte, sondern auch die aktuelle Krise: «Die Leute haben Angst vor der Wirtschaftslage und vor dem Krieg und wollen aus Kostengründen das Haustier loswerden.»

Dazu komme, dass viele während der Corona-Shutdowns Haustiere gekauft haben, die sie

jetzt doch nicht mehr wollen. Da Katzen im Gegensatz zu Hunden nicht geschippt seien, würden viele Private ihre Katzen einfach aussetzen. Oft versuchen sie zuerst, die «Coronakatten» in ein Tierheim zu bringen. «Diese sind aber oft überlastet und verlangen vielerorts eine Abgabegebühr, die einige nicht bezahlen wollen», erklärt Geisser. «Wir sehen einen konstanten Anstieg an alten und kranken Katzen, die viele Kosten verursachen, bei denen wir sicher sind, dass sie ausgesetzt wurden.»

Was macht der Staat?

Da keine Kastrationspflicht besteht, werden auch diese ausgesetzten Katzen wiederum zur Vermehrung von herrenlosen Hauskatzen beitragen. Die Be-

obachtung von NetAP, dass in Luzern mehr Katzen vernachlässigt werden als in anderen Kantonen, kann der stellvertretende Kantonsarzt, Tobias Frink, «nicht beurteilen». Dafür fehlten Vergleichswerte. Auch dazu, ob heute tatsächlich mehr Katzen ausgesetzt werden als in vergangenen Jahren, kann er keine Auskunft geben: «Da es keine Kennzeichnungs- und Registrierungspflicht für Katzen in der Schweiz gibt, kann dazu keine Statistik geführt werden.»

Grundsätzlich betont Frink, dass der Veterinärdienst jeder Tierschutzmeldung, die eingereicht wird, nachgeht. «Wenn festgestellt wird, dass jemand kranke und verletzte Tiere nicht pflegt, werden entsprechende Massnahmen erlassen.» Ausserdem habe der Veterinärdienst

die Landwirte bereits mit Merkblättern und Schreiben auf das Problem hingewiesen und das Kastrieren empfohlen.

Die Einschätzung der Tierschützer, dass mehr Kastrationen sinnvoll sind, teilt der stellvertretende Kantonsarzt also genauso wie der Luzerner Bauernverband. Aber Frink ist überzeugt: «Eine reine Kastrationspflicht würde das Problem nicht lösen.» Dies sei nur in Kombination mit einer Registrierungspflicht und unter Koordination mit anderen Kantonen sinnvoll. Hier setzt der Bauernverband an: Geschäftsführer Stefan Heller ist etwa offen für eine Chip-Pflicht, «wie man sie bei den Hunden kennt». Statt einer Kastrationspflicht findet er ausserdem, dass etwa ein Fonds zur Finanzierung der Kastrationen hilfreich wäre.