

News >

Wirtschaft >

Elektrifizierung

«Erstmals können wir unseren Treibstoff selbst herstellen»

Im Gegensatz zu früheren Ölkrisen gibt es heute Alternativen zu Diesel und Benzin: die Elektrifizierung der Fahrzeuge.

Matthias Heim
Gestern, 13:55 Uhr

 TEILEN

Die blaue Dieseltankstelle auf dem Gelände der Transportfirma Hugelshofer aus Frauenfeld steht fast etwas verloren da. «Es ist ein Auslaufmodell», sagt Martin Lörtscher, Mitinhaber und Chef von Hugelshofer: «Vor vier Jahren brauchten wir pro Tag 26'000 Liter, heute sind es noch 12'000 Liter.» Der Grund dafür ist, dass die Firma auf Elektrolastwagen umstellt. Von ihren 220 Lastwagen fährt inzwischen knapp die Hälfte elektrisch. Und laufend werden es mehr.



Bis 2035 will Hugelshofer unabhängig von fossiler Energie sein und nur noch mit Elektrofahrzeugen fahren. Mit ihren 220 Lastwagen gehört die Firma zu den ganz grossen Transportunternehmen in der Schweiz.

SRF / MATTHIAS HEIM

Im firmeneigenen Schnellladepark können gleichzeitig 30 Lastwagen geladen werden. «Uns war von Anfang an wichtig, dass wir einen möglichst hohen Anteil von selbst produziertem Strom einfließen lassen können», erklärt Martin Lörtscher und zeigt auf die Solaranlage, die den Ladepark überdeckt.

Laden mit eigenem Strom

Doch die Firma will die eigene Stromproduktion weiter ausbauen: Die Fassaden der eigenen Gebäude werden nun mit Solarzellen bestückt. Gleiches möchte Martin Lörtscher auch an Bauten in der Nachbarschaft tun, da das neue Stromgesetz die Nutzung von lokal produziertem Solarstrom begünstigt. Zusätzlich will die Firma noch eine grosse Batterie installieren, um weiteren Strom zu speichern. Gerade in Zeiten mit viel Sonnen- oder Windstrom ist er vergleichsweise günstig.



Martin Lörtscher, Mitinhaber und Chef von Hugelshofer: «Der Haupttreiber sind die CO₂-Diskussionen.» Die Kunden würden zunehmend verlangen, dass die Waren CO₂-neutral angeliefert werden.

SRF / MATTHIAS HEIM

Das Zusammenspiel dieser Möglichkeiten fasziniert Martin Lörtscher. «Unser Unternehmen ist 150 Jahre alt. Es ist jetzt das erste Mal in der Geschichte, dass wir unseren Treibstoff selbst herstellen können.» Damit wird das Unternehmen unabhängiger von fossiler Energie und senkt seinen CO₂-Ausstoss.

Überzeugungsarbeit und viel Geld

Allerdings verhehlt Martin Lörtscher nicht, dass die Umstellung kein Selbstläufer ist. Zuerst musste die Eigentümerschaft – die Firma ist im Familienbesitz – von diesem Schritt überzeugt werden, anschliessend auch noch das Personal.



Lastwagenfahrerin Bettina Patt: «Zuerst war ich sehr, sehr skeptisch und wollte eigentlich nicht Elektrolastwagen fahren. Heute schätze ich die Ruhe und die Beschleunigung dieser Lastwagen.»

SRF / MATTHIAS HEIM

Mit der Umstellung auf die Elektrolastwagen sei die Planung komplexer geworden. Die hohe Kunst sei nun, alles unter einen Hut zu bringen: die Ruhezeiten, das Aufladen der Lastwagen, die optimale Strombeschaffung und die Belieferung der Kundschaft. «Wir können uns nicht ins Unendliche optimieren. Über allem steht immer die Dienstleistung unserer Kundinnen und Kunden.» Gleichzeitig spüre er grundsätzlich viel Entgegenkommen seitens seiner Kundschaft: von der Anpassung von Zeitfenstern für die Belieferung bis hin zu Kunden, die selbst Ladesäulen installieren.

Mehr Handlungsspielraum

Mittlerweile funktioniert die Belieferung mit Elektrolastwagen in der Schweiz einwandfrei, bilanziert Martin Lörtscher. In diesem Gebiet tätig Hugelshofer die allermeisten Transporte. Gleichwohl habe die Firma bei der Umstellung nicht nur Lehrgeld gezahlt, sondern auch viel investiert: Allein der Ladepark habe rund 7 Millionen Franken gekostet. Trotzdem gehe die Rechnung für das Unternehmen auf. Vor allem, weil bei den Elektrolastwagen keine LSVA fällig wird.

Politische Debatte um die LSVA

Elektrolastwagen sind aktuell von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) befreit. Damit werden die vergleichsweise teuren Elektrolastwagen gegenüber den Dieselfahrzeugen begünstigt.

Allerdings ist fraglich, wie lange die LSVA-Befreiung noch gilt: Der Bundesrat möchte die Aufhebung von 2031 auf 2029 vorziehen, um mehr Einnahmen für die Infrastruktur zu generieren.

Martin Lörtscher ist nicht grundsätzlich gegen die Aufhebung. Er wehrt sich allerdings gegen eine Vorverlegung und befürchtet, dass die weitere Elektrifizierung des Transportgewerbes gebremst würde.

Aktuell läuft im Parlament der politische Prozess zur künftigen Ausgestaltung der LSVA, eine Entscheidung ist noch nicht gefallen.

Gleichzeitig könne seine Firma nun die Energiekosten erstmals selbst beeinflussen, sagt Martin Lörtscher. Durch eine dynamische Strombeschaffung und ein intelligentes Energiemanagement könne Hugelshofer günstig Strom einkaufen: «Da ist ein grosses Potenzial, das der Transportbranche neue Chancen eröffnet.» Anders an der Zapfsäule: Da diktiert der Markt den Preis.