



Schlüssel für den Erfolg der E-Mobilität: Ladestationen in einer Amag-Tiefgarage. Foto: Christian Beutler (Keystone)

Wasserstoff, E-Lastwagen, Recyclingbeton: Wie Schweizer Firmen von Öl und Gas wegkommen

Teure fossile Rohstoffe Der Krieg im Iran bestärkt den Werkplatz, die Dekarbonisierung voranzutreiben. Vier Beispiele zeigen, wie das gelingt – und was es seitens der Politik dazu braucht.



Wasserstoff für die Emaillierung von Backöfen: So sieht es im Werk von V-Zug aus. Foto: PD



Ein Viertel der Flotte ist bereits elektrisch: Die Lastwagen von Krummen Kerzers. Foto: PD

Simon Schmid

Der Irankrieg hat die Öl- und Gaspreise nach oben getrieben. Schon wieder gibt es Versorgungsprobleme: Nur vier Jahre nach dem letzten Energieschock im Jahr 2022 werden fossile Rohstoffe erneut knapp.

Für die Schweizer Wirtschaft sind solche Ereignisse ein wichtiger Grund, die Dekarbonisierung voranzutreiben. Viele Unternehmen arbeiten deshalb schon länger daran, ihren Verbrauch fossiler Energien einzuschränken – aus eigenem Antrieb oder aufgrund von Vereinbarungen mit dem Bund.

Mit einigem Erfolg: Die Industrie ist der Sektor, der seine Klimaziele am ehesten erfüllt. Heute verursacht der Werkplatz nur noch halb so viele CO₂-Emissionen wie 1990. Viele Firmenchefs nehmen das Thema sehr ernst.

Trotzdem ist nicht alles eitel Sonnenschein. Obwohl die Wirtschaft vieles von sich aus macht, braucht sie auch die Hilfe der Politik. Warum das so ist und was das konkret bedeutet, zeigen vier Beispiele aus der Firmenwelt.

Amag:

Rundumservice für E-Autos 200 Franken: So viel kostet bei Amag der Ausstoss einer Tonne CO₂. Damit ist die Autofirma mit Sitz in Cham nicht nur der Politik voraus (die Abgabe auf Heizöl und Gas beträgt 120 Franken),

Sie macht dabei auch Mittel frei für die Energiewende.

Mit dem internen CO₂-Preis bewertet Amag die Emissionen, die der eigene Geschäftsbetrieb verursacht. Die resultierende Summe, ein zweistelliger Millionenbetrag pro Jahr, fliesst in einen Klimafonds. Dieser investiert in Projekte wie Synhelion, ein Schweizer Start-up, das mit Solaranlagen klimafreundliche Treibstoffe produziert.

«Wir wollen die Transformation vorantreiben», sagt Ina Maria Walther, Nachhaltigkeitschefin der Amag-Gruppe. Vor fünf Jahren hat sich die grösste Autoimporteurin des Landes entsprechende Ziele gesetzt. Bis 2030 will sie ihre Emissionen gegenüber 2019 um die Hälfte reduzieren. Ausschlaggebend sind die Emissionen der Kunden, die Autos von Amag kaufen.

Um sie zu senken, muss die Gruppe die Elektromobilität vorantreiben. Ihre Töchter bieten dazu E-Autos für Privatleute und Firmenflotten an, inklusive Service und günstigem Strom. Sie rüsten Parkhäuser mit Ladestationen aus und bauen Solaranlagen auf Autobahnen.

Nur: Die Kunden müssen auch mitmachen. Und da hartes es zuletzt. Nur rund 30 Prozent der letztes Jahr verkauften Autos waren Steckerfahrzeuge. Damit hat Amag ein Ziel verfehlt, das sich der Konzern zusammen mit der ganzen Branche gesetzt

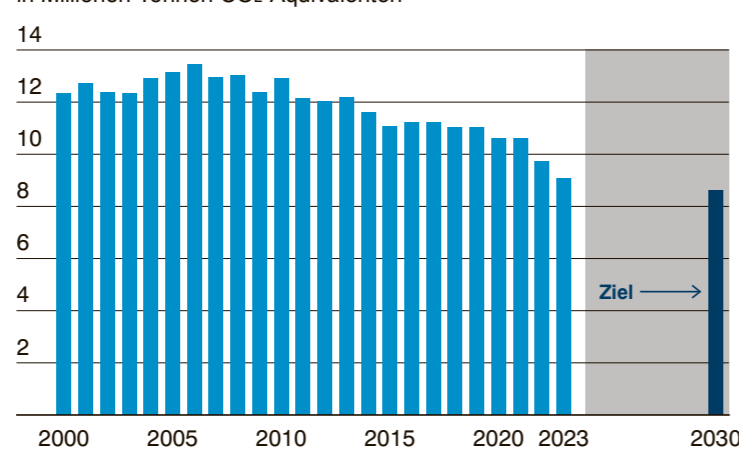
hatte: einen Anteil von 50 Prozent E-Autos bis 2025.

Das Problem: Es gibt zu wenig Ladestationen – zu Hause, am Arbeitsplatz, im öffentlichen Raum. Das schreckt potenzielle Käufer ab. Zudem hat der Bund die Befreiung von der Importsteuer abgeschafft und ab 2030 eine Abgabe für Elektroautos in Aussicht gestellt. Das sorgt für Verunsicherung.

Immerhin: Der Irankrieg scheint manche zum Umdenken zu bewegen. Jedenfalls registrierte man bei Amag derzeit ein erhöhtes Interesse. «Bei E-Autos von Audi und Skoda sowie E-Occasionen ist die Nachfrage gestiegen.»

Industriefirmen verbrauchen bereits weniger Erdöl und Gas

Treibhausgasemissionen der Industrie in der Schweiz, in Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten



Grafik: ssc / Quelle: BAFU

V-Zug:

CO₂-freie Backöfen

«Die Gesellschaft strebt eine langfristige, nachhaltige Wertentwicklung mit gleichzeitig positiver Wirkung auf das Gemeinwohl sowie die Umwelt an.»

Dieser Satz steht seit 2023 vorderst in den Firmenstatuten von V-Zug. Marcel Niederberger bezeichnet ihn als «meine Lizenz zum Arbeiten.» Als Nachhaltigkeitschef wacht er darüber, dass der Industriekonzern schonend mit Ressourcen umgeht und seinen ökologischen Fussabdruck verkleinert.

Die Zwischenbilanz ist vielversprechend. Seit 2020 hat der

Hersteller von Haushaltsgeräten die CO₂-Emissionen aus seiner Produktionstätigkeit um 40 Prozent reduziert. Ziel ist eine Verringerung um 80 Prozent bis 2030.

Verschiedene Massnahmen tragen dazu bei. Der Konzern rüstet seine Produktionsgebäude in Zug und in Sulgen im Kanton Thurgau um, ersetzt fossile Heizungen durch Wärmepumpen und Fernwärme, montiert Solaranlagen, elektrifiziert die Lastwagen- und Servicefahrzeugflotte.

Schwieriger ist die Dekarbonisierung der Industrieprozesse. Manche Schritte erfordern hohe Temperaturen – ein industrieller Ofen muss etwa auf 850 Grad erhitzt werden, um Backofenoberflächen zu emaillieren. Bislang wird die Wärme mit verbranntem Erdgas erzeugt, was CO₂ freisetzt.

Doch auch dafür dürfte es bald eine Lösung geben. Ende 2025 ging eine Pilotanlage in Betrieb, die Erdgas in seine Komponenten aufspaltet: Kohlenstoff und Wasserstoff. Ersterer kann als Rohstoff in der Beton- oder Asphaltherstellung sowie in der Landwirtschaft weiterverwendet werden, Letzterer dient als CO₂-freier Brennstoff in der Haushaltsgerätefabrik.

Die Gelder zur Finanzierung dieser sogenannten Pyrolyseanlage stammen unter anderem aus dem Klimafonds, den die Firma

mit einer internen CO₂-Abgabe alimentiert. Aber auch der Kanton Zug, die Forschungsanstalt Empa und weitere Unternehmen haben Mittel und Expertise beigesteuert.

Der Irankrieg hat nicht nur Öl und Gas verteuert, sondern auch den Kunststoff, den V-Zug in seinen Haushaltsgeräten verbaut. Laut Marcel Niederberger bestätigt die Versorgungskrise die Strategie von V-Zug. «Materialkreisläufe zu schliessen, lohnt sich nicht nur aus ökologischer Sicht, sondern es macht uns auch wirtschaftlich widerstandsfähiger.»

Krummen Kerzers:

E-LKW statt Diesel

Die Irankrise verteuert den Warentransport. Das spürt auch Krummen Kerzers. Die Freiburg-Logistikfirma musste seit Anfang März rund 400'000 Franken mehr für Diesel ausgeben. Für das KMU mit 450 Mitarbeitenden und 200 Lastwagen ist das eine bedeutende Summe.

Wobei die Ausgaben auch höher sein könnten – wenn Krummen Kerzers in den letzten Jahren nicht in alternative Antriebstechnologien investiert hätte. 23 Elektrolastwagen hat die Firma bereits angeschafft, 30 weitere sollen dieses Jahr dazukommen – mit dem Ziel, bis 2030 die Hälfte der Flotte zu elektrifizieren, wie Co-Geschäftsführer Peter Krummen sagt.

Das Unternehmen ist ein Familienbetrieb in dritter Generation. Die Brüder Hans und Peter bilden die Geschäftsführung. Peters Ehefrau Sabine ist zuständig für die Nachhaltigkeit. Gemeinsam wollen sie einen Beitrag für den Klimaschutz leisten. «Wir haben früh erkannt, dass wir ein Teil des Problems sind», sagt sie. «Jetzt wollen wir ein Teil der Lösung sein.»

Betriebswirtschaftlich ist das anspruchsvoll. E-LKW sind in den letzten Jahren günstiger geworden, kosten aber immer noch zweieinhalbmal so viel wie Dieselfahrzeuge. Hinzu kommen Investitionen in die Ladeinfrastruktur.

Trotzdem verzeichnen E-Lastwagen in der Schweiz derzeit einen Boom. Einen wesentlichen Anteil daran hat die Befreiung dieser Fahrzeuge von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Der Nationalrat hat allerdings kürzlich beschlossen, dass diese Befreiung 2031 auslaufen soll.

Das Unternehmen aus Kerzers hat sich damit abgefunden. «Jetzt haben wir wenigstens Planungssicherheit», sagt Sabine Krummen. Richtig wäre ihrer Meinung nach aber, wenn im Gegenzug auch die CO₂-Abgaben auf Treibstoffe wie Diesel erhöht und an die externen Kosten angepasst würden. «Es ist ein Systemfehler, wenn fossile Technologien günstiger sind als erneuerbare.»



Bis 2030 über 85 Prozent alternative Brennstoffe: Holcim-Werk in Eclépens. Foto: Jean-Paul Guinard

Holcim:

Bauen mit Recyclingbeton

Alte Reifen und sonstige Kunststoffreste zu verbrennen, ist nicht unbedingt das, was man sich gemeinhin unter Umweltschutz vorstellen mag. Im Zementwerk von Holcim im waadländischen Eclépens ist aber genau das der Fall. Dort dienen nicht verwertbare Abfälle wie diese als Brennstoff für den Zementofen. Das spart Erdöl und verringert damit wiederum den Ausstoss von CO₂.

Holcim ist der drittgrösste Zementhersteller der Welt. Wenn ein solcher Konzern sich entschliesst, voll auf Nachhaltigkeit zu setzen, hat das grosse Auswirkungen. Global ist der Konzern direkt und indirekt für den Ausstoss von gut 90 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr verantwortlich. Das entspricht mehr als den doppelten Treibhausgasemissionen der Schweiz.

Diese Menge zu reduzieren, ist eine Mammutaufgabe. Man muss alternative Brennstoffe einsetzen, CO₂-Abgase einfangen, grünen Strom produzieren, Zementmischungen mit neuen Inhaltsstoffen entwickeln, elektrische Grubenfahrzeuge und Lastwagen anschaffen, neue Betonbautechniken etablieren, Material aus abgebrochenen Bauten wiederverwenden.

Laut Clemens Wögerbauer erfordert das ein grundlegendes Umdenken. «Künftig verkaufen

wir nicht mehr Tonnen von Zement, sondern CO₂-Bilanzen pro gebautes Quadratmeter», sagt der Nachhaltigkeitschef von Holcim Schweiz. Seit 2020 habe der Konzern in der Schweiz die Emissionen schon um 11 Prozent verringern können, bis 2030 sollen dann weitere 23 Prozent wegfallen.

Damit das gelingt, braucht es laut Wögerbauer aber geeignete Rahmenbedingungen. Die wichtigste davon ist der CO₂-Preis: Emissionen zu verursachen, muss etwas kosten, sonst fehlt der Industrie der Anreiz, sie zu vermeiden.

Wie stark das Geschäft von Holcim davon abhängt, zeigte sich im Februar. Damals sackte die Aktie des Konzerns an der Börse plötzlich ab. Dies, aufgrund von Spekulationen darüber, dass die EU ihre Klimapolitik lockern könnte, was Holcims Konkurrenten mit weniger ambitionierten Klimaplänen bevorzugen würde.

«Vielen Leuten ist nicht bewusst, wie schnell wir bei der Dekarbonisierung unterwegs sind», sagt Wögerbauer. Doch man dürfe die Bemühungen nicht torpedieren, etwa indem man billige Importe von CO₂-reichem Zement zulasse. Über einen entsprechenden Grenzausgleich auf solche Importe berät Bundesbern derzeit. Wahrscheinlich dürfte dieser auch zustande kommen.