

# «Wir unterstützen zukunfts- und nachhaltigkeitsorientierte Lösungen»

Die G. Leclerc Transport AG ist ganz auf die Zukunft eingestellt. Inhaber René Leclerc erklärt im Interview, wie sich die Transportbranche in den nächsten Jahren entwickelt.



**René Leclerc**  
Inhaber G. Leclerc Transport AG

## Herr Leclerc, ganz generell: Welches sind die grössten Herausforderungen der Transport- und Logistikbranche in den kommenden Jahren?

Die Effizienz wird einen immer höheren Stellenwert bekommen. Die Leerflächen auf den Camions und damit auch die Leerkilometer müssen weiter reduziert werden. Dazu gehören auch die ständig wachsenden Anforderungen bezüglich Transportvorgaben.

## Dauerstau auf den Strassen und Konsumenten, die heute bestellen und morgen bereits beliefert werden wollen. Wie kann man unter diesen Rahmenbedingungen das Transportwesen ökologisch und nachhaltig gestalten?

Man könnte für das Nachfahrverbot auf Autobahnen eine akzeptable Zwischenlösung finden, was den Verkehr tagsüber entlasten würde. Da wir mehrheitlich Lebensmittel und pharmazeutische Produkte transportieren, sind wir aber nur teilweise davon betroffen.

Die Einbindung von Big Data ist sicher wichtig – das gibt der Logistik einen gewissen Vorlauf über anfallende Volumen, die bei der Tourenplanung berücksichtigt

werden können und die Effizienz steigert. Natürlich spielen auch Food-Waste, günstigere Produkte aus dem Ausland und vieles mehr eine grosse Rolle.

## Letztes Jahr hat die G. Leclerc Transport AG den ersten mit Wasserstoff betriebenen Lastwagen in den Fuhrpark aufgenommen. Werden dadurch in Zukunft die Verbrennungsmotoren ersetzt?

Der Wasserstoff-Lastwagen hat gute Voraussetzungen, um den Verbrennungsmotor abzulösen, was allerdings noch eine Weile dauern wird. Mit dem heutigen Stand der Technik im Elektro- und Wasserstoffantrieb kann die Landesversorgung noch längst nicht sichergestellt werden. Ein mit Wasserstoff betriebener Lastwagen erzielt mit Anhänger eine Reichweite von rund 350 km. Da es schweizweit aktuell nur vier Tankstellen gibt, ist das Einsatzgebiet zurzeit noch begrenzt. Eine grosse Herausforderung des Wasserstoff-Antriebs ist der Wirkungsgrad, der aktuell bei nur 25 Prozent liegt. Da schneidet die Batterie mit 80 Prozent besser ab. Dieser Verlust entsteht von der Elektrolyse bis zur Verdichtung – über den Transport zur Tankstelle, anschliessend der



Umwandlung wieder zu Strom in der Brennstoffzelle, aus dem dann ein Elektromotor die Leistung auf die Antriebsachse überträgt. Ich bin jedoch überzeugt, dass dieser Wirkungsgrad verbessert wird. Entscheidend ist dabei auch, mit welchem Strom Wasserstoff hergestellt wird. In der Schweiz haben wir die elegante Lösung, dass dafür überschüssiger Strom aus den Flusskraftwerken bezogen werden kann. Nicht alle Länder haben diese Möglichkeit.

## Wie viel CO<sub>2</sub> kann im Vergleich zu einem Dieselfahrzeug pro LKW eingespart werden?

Der Ausstoss eines modernen Diesellastwagens liegt bei 690 g CO<sub>2</sub> pro km; bei 80 000 km ergibt dies rund 54 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr. Je nach Wasserstoffherstellung und Transport liegt die Einsparung bei über 90 Prozent!

## Als Aktionär und Gründungsmitglied unterstützt die G. Leclerc Transport AG aktiv die Realisierung des nachhaltigen Gesamtlogistiksystems Cargo sous terrain. Worum geht es da genau und in welchem Zeitrahmen?

CST ist ein Gesamtlogistiksystem, das mit unterirdischen Tunnels produktions- und Logistikstandorte mit städtischen Zentren verbindet. Die erste Etappe von Härkingen-Niederbipp nach Zürich soll 2031 in Betrieb genommen werden.

Die G. Leclerc Transport AG ist ein sehr innovatives Unternehmen und beteiligt sich deshalb an zukunfts- und nachhaltigkeitsorientierten Lösungen. Die Bevölkerung der Schweiz, und somit das Konsumvolumen, wächst schnell. Gleichzeitig wird es räumlich eng und wir finden es wichtig, dass statt Menschen eben Güter unter der Erde transportiert werden.

## Wenn es um Ökologie geht, könnte die Bahn doch auch mit einbezogen werden. Heutzutage erledigt sie nur rund einen Drittel der Transporte. Welche Rolle spielt sie in Zukunft?

Die SBB Cargo ist auch Aktionär bei CST und wird sicher in das System eingeflochten. Allerdings ist selbst in der Schweiz mit dem sehr guten Schienennetz noch lange nicht jede Region erschlossen. Für Kurzstrecken wird die Bahn ungeeignet bleiben und die letzte Meile wird immer auf der Strasse sein.

## Zum Schluss ein Blick in die Zukunft: Wie entwickelt sich die Transport- und Logistikbranche in den kommenden 10 bis 20 Jahren?

Es wird sicher eine drastische Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoss geben. Ein wichtiger Punkt ist auch die Vernetzung von freien Ladekapazitäten, idealerweise über eine neutrale Dachorganisation, die diese schweizweit koordiniert.

Dann muss die Verlagerung auf nachhaltige Antriebe vorangetrieben werden, wie wir bereits besprochen haben. Platooning wird kommen, das Kolonnenfahren mehrerer vernetzten Lastwagen mit geringeren Abständen. Ganz generell werden künftig Systeme entwickelt, die weniger personalintensiv sind, wie autonom gesteuerte Fahrzeuge. Die Rollen der Menschen werden verändert, ganz ersetzt werden sie aber sicher nicht.

