

Transportunternehmen geht neue Wege

Die F. Stuber Transporte AG in Rotkreuz testet einen neuartigen Auflieger sowie einen Milchsammelwagen, beide sind elektrisch betrieben. Die Flotte soll dereinst ganz ohne Verbrenner auskommen.

Cornelia Bisch

Das leise Summen von Elektroautos ist auf Schweizer Strassen ein alltägliches Geräusch geworden. Im Kanton Zug sind jedoch auch grössere E-Fahrzeuge im Einsatz: Busse der Zugerland Verkehrsbetriebe (ZVB) sowie Kehricht- und Grüngutsmuldenfahrzeuge.

Nun gibt es abermals Neuigkeiten von der E-Front: «Wir testen als erste Transportfirma in der Schweiz den elektrischen Auflieger von Trailer Dynamics im Inland-Praxiseinsatz», schreibt Roland Stuber, Mitinhaber der F. Stuber Transporte AG aus Rotkreuz. «Zudem sind wir mit dem ersten elektrischen Serien-Milchsammelwagen in den Kantonen Schwyz und Zug unterwegs. Damit sammeln wir Milch lokal emissionsfrei und deutlich leiser ein.»

Bei beiden Fahrzeugen handelt es sich um Prototypen. «Der Milchsammelwagen ist vollelektrisch und rekuperiert. Das heisst, das Fahrzeug gewinnt bei Talfahrten Energie», erzählt Stuber anlässlich eines Besuchs vor Ort. Ein solcher Wagen fahre täglich bis zu 80 Bauernhöfe an. «50 Prozent der Energie, die der Motor braucht, kann er beim Hinunterfahren wieder hereinholen. Das ist das Interessante daran, gerade im voralpinen Einsatzgebiet.»

Beschleunigt fast wie ein Sportwagen

Für den erwähnten Elektro-Auflieger, der zusammen mit dem Zugfahrzeug über 1000 PS verfügt, hat Stuber eine dreiwöchige Prototypenzulassung bekommen. «Das war recht kompliziert. Wir mussten Kanton,

Bund und Zollamt um eine Bewilligung ersuchen.» Es sei das erste Mal, dass dieser Aufliegertyp in der Schweiz getestet werde. «Er hat einen eigenen Antrieb. Das ist neu, denn Auflieger werden normalerweise von Lastwagen gezogen. Mit eigenem Antrieb und Batterie unterstützt dieses Modell das Zugfahrzeug deutlich.»

Laut Roland Stuber gibt es bisher in Bezug auf die Schweizer Topografie keine Erfahrungsberichte über dieses Fahrzeug. Das ist gleichzeitig riskant und spannend für den 43-jährigen, der spürbar für die eingeschlagene Elektrostrategie seines Unternehmens brennt.

Hat man einmal die Kletterpartie in den Führerstand geschafft und nimmt der Auflieger Fahrt auf, ist sofort klar, warum sein Besitzer so begeistert davon ist. Das schwere Fahrzeug beschleunigt beinahe wie ein Sportwagen und gibt dabei nur das typische leise Summen von sich.

Das Problem der Speicherung

Mit einer Stromladung von 1080 Kilowattstunden habe der Sattelschlepper mit Auflieger rund 800 Kilometer Reichweite, berichtet Stuber. «Mit einem Schnellladegerät dauert das volle Aufladen rund eineinhalb Stunden.» Den Strom dafür bezieht das Unternehmen von der Photovoltaikanlage auf dem eigenen Dach. «Das Problem ist nur, dass dann, wenn die Anlage am meisten Strom produziert – nämlich tagsüber –, sämtliche Lastwagen unterwegs sind. Momentan betanken wir einen bis drei Lastwagen direkt und



Tanken mit Stecker und Kabel: Roland Stuber, Mitinhaber der F. Stuber Transporte AG, setzt immer mehr auf Lastwagen mit Elektroantrieb. Bild: Matthias Jurt (Rotkreuz, 22. 5. 2026)

vier weitere über den Umweg der Einspeisung ins WWZ-Netz und den Wiederbezug in der Nacht.» Am Wochenende fliesse die gesamte produzierte Solarenergie direkt in die Lastwagenflotte.

Deshalb will die Firma Stuber bereits nächstes Jahr sowohl in die Entwicklung einer Stromspeicheranlage als auch in die Erweiterung der PV-An-

lage an der Fassade des Gebäudes investieren.

Fahrzeuge nach und nach ersetzen

Das Transportunternehmen besitzt 42 Fahrzeuge, davon 30 Lastwagen, von denen bisher sieben elektrisch betrieben sind. Nächstes Jahr kommen drei weitere hinzu. Werden Fahrzeuge altersbedingt ausgemustert, er-

wie jene für dieselbetriebene schwere Nutzfahrzeuge.» Dazu kommt die Anschaffung von Ladestationen, von denen es bereits zehn auf dem Gelände gibt, teilweise mit Schnellladefunktion. Weil Elektromobilität im Schwerverkehr staatlich gefördert wird, ist die Firma derzeit von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) befreit. Nach den aktuellen politischen Plänen sollen für elektrische Lastwagen zudem bis Ende 2035 LSVA-Rabatte gelten.

Das Rotkreuzer Transportunternehmen, das 1980 von Roland Stubers Eltern Ferdi und Silvia gegründet worden ist und von ihm und seinem Bruder Mario geleitet wird, investiert derzeit massiv. «Viele dieser Projekte sind auf einen Zeithorizont von über zehn Jahren ausgelegt und werden ihren wirtschaftlichen Nutzen erst mittel- bis langfristig voll entfalten», ist der Unternehmer überzeugt.

Sein Engagement ist einerseits dem Klimaschutz geschuldet. «Es sprechen andererseits aber auch nüchterne Geschäftsüberlegungen dafür. Heute werden wir durch LSVA-Rabatte unterstützt. Wenn eventuell eine CO₂-Abgabe hinzukommt, die wir mit den E-Fahrzeugen einsparen, wird es noch interessanter für uns.» Roland und Mario Stuber sind überzeugt, den richtigen Weg eingeschlagen zu haben. «E-Mobilität hat grosses Potenzial. Wenn wir die Klimaziele des Kyoto-Protokolls erreichen wollen, bleibt uns nichts anderes übrig, als konsequent umzustellen.» Und was sagen seine Eltern, die Unternehmensgründer, dazu? «Zuerst waren sie skeptisch, heute sind sie stolz auf uns.»

Baar ringt um den Millionenüberschuss

An der Gemeindeversammlung am Mittwoch geht es um die Frage, wie man mit dem vielen Geld umgehen soll – es gibt unterschiedliche Ideen.

Raphael Biermayr

Die Baarer Jahresrechnung 2025 schliesst bei einem Ertrag von 202,1 Millionen Franken mit einem Plus von 55,5 Millionen Franken ab. Budgetiert war ein Überschuss von 25,1 Millionen Franken. Ausschlaggebend waren einmal mehr vor allem höhere Steuererträge, Buchgewinne bei Liegenschaften sowie geringere Abschreibungen und ein tieferer Personalaufwand.

Erneut bringt das grosse Plus hinsichtlich der Gemeindeversammlung am Mittwoch das Luxusproblem mit sich, wie man das viele Geld verwenden will. Der grösste Einzelbetrag, 25 Millionen Franken, soll ins freie Eigenkapital fliessen. Das vor einigen Jahren eingeführte Modell der Vorfinanzierung künftiger Investitionen soll auch diesmal zum Tragen kommen: 5 Millionen für die Umgebungsgestaltung beim Schulhaus Sternmatt II sowie 4 Millionen für die Sanierung der

Waldmannhalle. Bei einer Annahme stünden über 100 Millionen Franken für Vorfinanzierungen zur Verfügung.

Darüber hinaus beabsichtigt der Gemeinderat, 8 Millionen Franken für zusätzliche Abschreibungen sowie 9 Millionen Franken für Abwassergebühren zurückzustellen. Zudem schlägt er einen Steuerrabatt von 3 Prozentpunkten für das Jahr 2027 vor. Dafür sollen 4,1 Millionen Franken aufgewendet werden.

Allzu kreative Buchhaltung?

Unumstritten ist diese Aufteilung nicht. Die Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission (RPGK) kritisiert die zusätzlichen Abschreibungen als gewissermassen allzu kreative Buchhaltung. Dieser Kniff würde «künftige Rechnungen buchhalterisch entlasten und die Ergebnisse weniger transparent machen». Die RPGK beantragt, die dafür vorgesehenen

8 Millionen Franken stattdessen ebenfalls für Abwassergebühren zu verwenden. Die Finanzkommission wiederum unterstützt die Vorlage in wesentlichen Teilen, schlägt aber einen höheren Steuerrabatt von 5 statt

3 Prozentpunkten vor. Damit trifft sie den Geschmack der örtlichen FDP und SVP (siehe Box).

Ein zweiter Schwerpunkt der Versammlung ist die geplante Ortsbusverbindung. Diese soll Deinikon und den Lättich

sowie die Aberen und den Früberberg einerseits miteinander und andererseits mit dem Dorfzentrum verbinden. Ausgangspunkt ist eine Motion von Alfred Heer, die ursprünglich zwei neue Ortsbuslinien verlangte.

Der Gemeinderat legt nun eine reduzierte Variante vor. Vorgesehen ist ein zweijähriger Versuchsbetrieb von Montag bis Freitag zwischen 6.30 und 19 Uhr im Halbstundentakt. Zum Einsatz kommen soll ein kleiner Elektrobus mit Platz für 25 Fahrgäste, wie er auch beim Ortsbusbetrieb in Oberägeri eingesetzt wird. Der beantragte Bruttokredit beträgt rund 833'000 Franken. Die ZVB veranschlagen die jährlichen Betriebskosten nach Abzug der Billetterträge auf fast 400'000 Franken.

Nach anderthalb Jahren soll geprüft werden, ob der Bus im Durchschnitt mindestens acht Personen pro Kurs befördert. Liegt die Nutzung nach einem Jahr unter drei Personen pro Kurs, kann der Gemeinderat den Versuch abbrechen.

Hinweis

Die Gemeindeversammlung am Mittwoch im Gemeindegarten beginnt um 19.30 Uhr.

Keinen Steuerrabatt – oder einen höheren?

Bei der Verwendung des Überschusses gehen die Positionen in den Ortsparteien erwartungsgemäss auseinander, wie eine Umfrage unserer Zeitung zeigt. Die GLP steht Steuerrabatten «traditionell skeptisch gegenüber» und werde an der Gemeindeversammlung eine eigene Idee präsentieren, wie sie schreibt.

Auch SP und ALG lehnen die Rückstellung für einen Steuerrabatt ab. Die SP will die Mittel den allgemeinen Reserven zuweisen und verweist auf künftige

Aufgaben wie Alterswohnungen und Pflege. Die Mitte stellt sich hinter die Anträge des Gemeinderats und fordert zusätzlich einen «Baarer Franken» – so heisst der örtliche Gewerbegutschein – von 15 Franken pro Einwohnerin und Einwohner.

FDP und SVP fordern einen Steuerrabatt von 5 Prozentpunkten sowie eine Einlage von 17 Millionen Franken in den Entwässerungsfonds anstelle zusätzlicher Abschreibungen.

Beim Ortsbus unterstützen GLP, Mitte, ALG, SP und

FDP den zweijährigen Versuchsbetrieb auf der Linie Deinikon-Schutzengel-Zentrum-Aberer. ALG und SP verlangen, dass ein allfälliger Abbruch nicht allein durch den Gemeinderat, sondern durch die Gemeindeversammlung entschieden wird. Die Parteien werden dies laut ihrer Mitteilungen am 10. Juni gemeinsam beantragen. Die SVP lehnt den Ortsbus einstimmig ab und spricht von einem «Luxusprojekt ohne ausreichenden Nutzen». (bier)