

# Hansjörg Cueni

«Man muss nicht reden, sondern machen»

## Unternehmer für die Klimawende

Ein ausgewandeter Laufentaler konstruiert in der Innerschweiz die weltweit ersten verkehrstauglichen und wirtschaftlichen Elektro-Lastwagen. Die Konstruktionsprinzipien hat er in seiner früheren Firma für Laborgeräte in Zwingen entwickelt.

VON DANIEL HALLER

**N**ein, als «Grüner» will er nicht gelten. «Ich bin ein Bürger dieser Erde und verantwortlich für das, was wir den kommenden Generationen hinterlassen», beschreibt

Hansjörg Cueni seine Motivation. Mit Politik allein sei die CO<sub>2</sub>-Reduktion nicht realisierbar: «Man muss nicht reden, sondern machen.»

Also macht er Lastwagen, und zwar solche, die keinen Feinstaub ausstossen, ohne Lärm fahren und - vorausgesetzt, man lädt ihre Batterie mit Strom aus erneuerbaren Quellen - die Atmosphäre nicht mit CO<sub>2</sub> belasten: Cueni ist CEO der E-Force One AG, jenem KMU, das die weltweit ersten 18-Tönnner baut, die mit 300 Kilometer Reichweite voll verkehrstauglich sind. Unter anderem liefern Feldschlösschen, Planzer und Coop ihre Waren mit E-Force Lastwagen aus, Lidl und Rewe fahren sie in Berlin - doch vorerst geht es um seltene Einzelstücke: Zehn E-Force sind gebaut, deren sieben bestellt. Trotz der Produktion in Kleinserien hat das Team grosse Pläne: Ende September will man an der Nutzfahrzeugmesse IAA in Hannover den ersten vollelektrischen 26-Tonnen-Lastwagen vorstellen.

### Vom Laborant zum Pionier

Weshalb entwickeln nicht Mercedes, Volvo, MAN oder Toyota die modernen Elektrolastwagen, sondern ein 13-Mann-

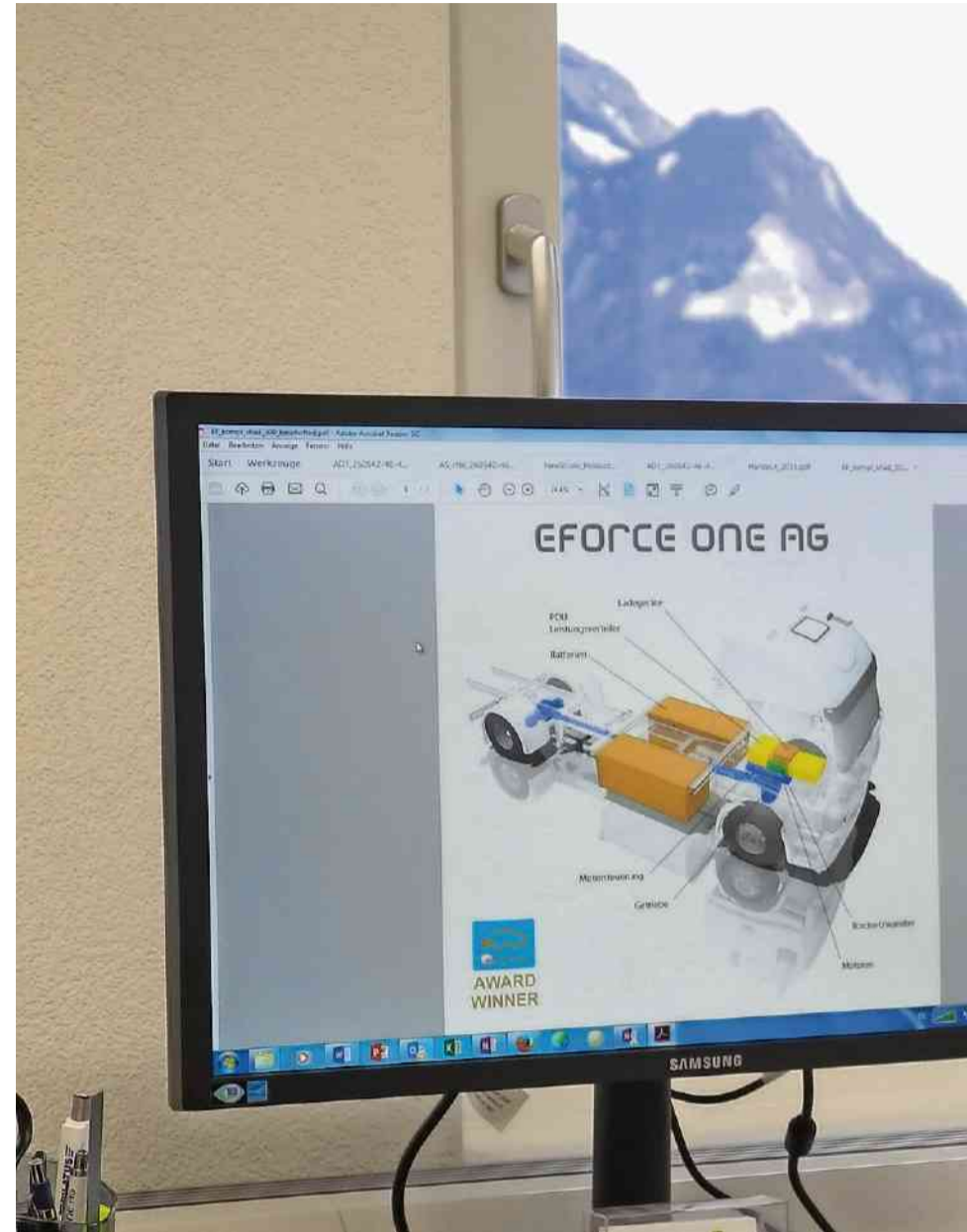
Betrieb? «Ich weiss nicht, ob sie nicht auch daran arbeiten», meint Cueni. «Sie warten wohl ab, wie sich unser Schwerlast-Konzept bewährt.» Darin sieht er eine Parallele zur Pharma-Industrie, wo die Grossen die riskante Medikamenten-Entwicklung oft kleinen Start-ups überlassen und, wenn's klappt, diese dann aufkaufen.

Mit der Pharma kennt sich Cueni aus, mit der Algobate AG in Stansstad hat er sogar ein Pharma-Unternehmen gegründet. Doch sieht er sich als Technik-Allrounder: Nach einer Lehre als Physik-Laborant bei der Isola in Breitenbach arbeitet er bei Geigy. Tagelang Zwei-Milliliter-Proben in den Gas-Chromatographen einzuspritzen langweilte ihn. «Das kann man automatisieren», sagte er sich und gründete seine erste Firma, die CTC Analytics AG in Zwingen. Deren Laborautomaten für die Proben-Zuführung seien zwar teurer als die der Konkurrenz, aber auch präziser und deshalb weltweit in den führenden Labors im Einsatz.

Das Konzept ging auf: Als Cueni mit 60 Jahren aus der CTC Analytics ausstieg, hatte er genug Geld, dass er seine heutigen Vorhaben unabhängig von den Banken aus Eigenmitteln finanzieren kann - und auch ohne Fördermittel. Darauf ist er stolz. «Bei Null angefangen, alles selbst erwirtschaftet, die Gewinne immer wieder investiert: Da war keine Erbschaft im Spiel», beschreibt er seinen Werdegang. Neben der CTC sass er im Verwaltungsrat der Bezirkskasse Laufen, engagierte sich im Business Parc Laufental und sein Mandat im Verwaltungsrat der Alumini-

**«Ich bin ein Bürger dieser Erde und verantwortlich für das, was wir den kommenden Generationen hinterlassen.»**

**«Bei null angefangen, alles selbst erwirtschaftet, die Gewinne immer wieder investiert: Da war keine Erbschaft im Spiel.»**



um Laufen AG nimmt er bis heute wahr.

Die Familienholding, unter deren Dach Cueni seine Beteiligungen zusammenhält, firmiert unter «Amtsboten Holding»: «Ich bin Dittinger Bürger und einer meiner Vorfahren war Amtsbote im Schloss», verweist er auf seine Laufentaler Wurzeln.

### LSVA fördert Innovation

Den Firmensitz der E-Force One in einem kleinen Gewerbegebiet am Hang ob Beckenried NW sucht man im Internet-Telefonbuch vergeblich. Eigentlich liess er das heute an fünf Gewerbebetriebe weitgehend vermietete Gebäude als Sitz einer Firma für Massenspektrometer bauen, die er in Kalifornien besass und in die Schweiz holen wollte. Doch dann verkaufte er die kalifornische Firma und konzentrierte sich auf sein neues Gebiet, in das er mit 62 eingestiegen ist: die Entwicklung elektrotechnischer Antriebe. Ursprünglich dachte er an Personenwagen. Da waren aber andere Unternehmen schneller.

Also rechnete Cueni seine Resultate neu für Lastwagen durch. Ergebnis: Da man in der Schweiz für Elektro-LKW keine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bezahlen muss, sei der höhere Preis eines E-Force-Lastwagens nach 50 000 Kilometern amortisiert. Von da an sei er billiger als ein Diesel-Fahrzeug. «Nur Klimaschutz-Argumente reichen nicht, der Wagen muss sich auch wirtschaftlich rechnen», zeigt er sich realistisch. Doch auch in Bezug auf CO<sub>2</sub> ist er von seiner Strategie überzeugt: «Ein

Lastwagen stösst die gut zehnfache Menge Klimagase eines Personewagens aus. Also schenkt beim Schwerverkehr der Elektroantrieb für die CO<sub>2</sub>-Reduktion mehr ein.»

### Lieblingwort «optimal»

Elektrisch angetriebene Lastwagen an sich sind nichts Neues. So betrieb die Gelterkinder Pneufabrik Maloya ein solches Gefährt, als während des Kriegs das Benzin rationiert war. Seine eigentliche Innovation beschreibt Cueni denn auch als «optimales Zusammenspiel aller Komponenten». Dieses Konstruktionsprinzip habe er schon bei den Laborrobotern der CTC Analytics in Zwingen angewandt.

Überhaupt ist «optimal» sein Lieblingwort. Und da hat E-Force One noch einiges vor sich: Bisher lässt man beim Iveco-Importeur in Kloten jeweils Motor und Getriebe ausbauen und dann am E-Force-Standort Fehraltorf ZH die elektrischen Antriebsmodule einsetzen. Dieser Ablauf sei «überhaupt nicht optimal». Künftig werden die Antriebsmodule in Beckenried in der Werkstatt im ersten Stock zusammengebaut und dann bei Iveco in die Lastwagen eingesetzt. Die Innerschweiz bietet nämlich nicht nur Steuervorteile, sondern auch einen Hightech-Cluster: «Wegen Firmen wie Maxon und Pilatus finden wir hier hervorragende Fachleute.»

### Pack den Tiger in die Batterie

Der zweite entscheidende Unterschied zu den früheren Elektro-Lastwagen ist

UNBESCHRIEBENE BLÄTTER

Instagram habeo ergo sum

Man stelle sich einmal vor, obiger Satz wäre noch schlechter übersetzt worden, man stelle sich also vor, Descartes habe «cogitare» mit «reflektieren» übersetzt, man folgere daraus, der Beweis für die eigene Existenz sei nicht die Fähigkeit, dieses Gedankenexperiment durchzuführen oder diesen Text zu lesen, sondern der Blick in den Spiegel. Ich zeige mich, ich mache Selfies, ich präsentiere mich im Internet, ich habe eine eigene Website - also bin ich. Ich stehe in der Zeitung, geliebt, geshart, gehypt, gehashtaggt, also bin ich.

Man stelle sich vor, die Medien würden ihre Spiegelfunktion überschätzen und fühlten sich dazu verpflichtet, Wirklichkeit herzustellen bloss aufgrund einer schlampigen Übersetzung. Man stelle sich vor, wie viele Arbeitsplätze das schaffte! Man stelle sich vor, wie das für die Interessen unterschiedlichster Institutionen praktisch wäre, wenn sie sich die Welt und ihr Publikum so erfinden könnten, wie es gerade passt; wenn das Bild, das sie von ihnen malten, für einen Spiegel gehalten würde...

Man stelle sich vor: Das Publikum und alle Gegenstände, die die Institutionen malen würden, wären nur noch hohle Hüllen, nur noch Oberflächenbeschaffenheit und Farbkomposition! Das Abbild wäre wertvoller als die Wirklichkeit! Wäre ein leeres Gefäss, das sich füllen liesse, womit man wollte. Das riesige Gefäss «Flüchtlingsthematik» würde sich beispielsweise wunderbar eignen: Mit Mitleid könnte man es füllen oder mit Angst. Man könnte aus ihnen ein Problem machen, wo keins ist, oder man könnte ein Problem, das sich versuchte zu zeigen, hartnäckig ignorieren. Man könnte sie als Chance sehen oder als Untergang, als Schwung für die Wirtschaft oder als Katastrophe, und das Beste: Man könnte beliebig zwischen diesen Positionen wechseln, so wie es gerade am praktischsten ist. Man müsste sie natürlich davor ausleeren.

Man stelle sich vor, da wäre noch ein Rest eigener Geschichte oder Problematik erkennbar, die komplexer wäre als das Abbild - das wäre völlig antiquiert! Zeitgenössische Malerei muss abstrakt sein, eindimensional, perspektivenlos. Auch simple Ereignis-Gefässe liessen sich leicht mit eigenen Interessen füllen, man stelle sich ein Werk namens «Silvesternacht in Köln» vor: Sexismus würde da hineingestopft werden und das Frauenbild unserer Kultur, selbst das Oktoberfest hätte noch Platz. «Willkommenskultur» hätte Platz, «Islamisten» und «Faschisten», nur das eigentliche Kernproblem, die Tatsache, dass kulturelle und religiöse Unterschiede bestehen und dass man diese Problematik nur verstärkt, wenn man ihr aus dem Weg geht und die Gegenseite bestätigt,



**SOPHIE BISCHOFF**  
«Ich mache Selfies, ich habe eine eigene Website - also bin ich.»

**Sophie Bischoff:** Die 21-jährige Arlesheimerin ist Studentin und bereits im Gymnasium durch ihr ausserordentliches Schreibtalent aufgefallen. Uns alten Knackern erklärt sie die Welt der Jungen.

wenn man verschweigt, statt zu diskutieren - das hat keinen Platz mehr. Man stelle sich nun vor, das Publikum - die Zielgruppe, würde daraufhin auch ihr ganzes Sein an ihrem äusseren Bild festmachen, dann wären sie ebenfalls leer, charakterlos. Was natürlich sehr praktisch wäre, aber nicht nur für Menschen, sondern vor allem für Terroristen und deren Gruppierungen.

Man stelle sich vor, auch sie würden ihr ganzes System auf diesem Übersetzungsfehler aufbauen! Auch sie wären ein leeres Gefäss ohne tieferen religiösen Inhalt, ohne wirkliche Ideologie, die konsistent ihre eigene Logik stützte, ohne plausible Erklärung ihrer Existenz - ja, man stelle sich vor, das Einzige, was diese Gruppe am Leben halten würde, wären die Verankerungen im Aussen und das Bild, das überall gemalt würde, das Markieren von Präsenz in der Öffentlichkeit: Mit Youtube-Videos, von Teils echten, teils fingierten, immer aber inszenierten Hinrichtungen, mit Attentaten, die weiterlebten in Berichten, Bildern, Gesprächen. In grausamen, sinnfreien Handlungen, die von uns erst mit Sinn gefüllt würden, indem wir sie abbildeten und spiegelten.

Ich könnte mir Schöneres vorstellen. Dass man die Wirklichkeit sorgfältiger in Bilder übersetzt, weil man weiss, dass sie betrachtet wird, dass man gelegentlich die andere Bedeutung von Reflexion praktiziert und die beiden Übersetzungsarten miteinander verbindet. Dass man ist und also denkt - ha, man stelle sich vor!



E-Force-One-Gründer Hansjörg Cueni setzt für die Entwicklung der Elektrolastwagen auf ein Netz spezialisierter KMU.



Der Planzer-E-Lastwagen war die Nummer drei. Aktuell produziert E-Force One die Nummer elf.

NICOLE NARS-ZIMMER

In Beckenried wird der Elektroantrieb zusammengebaut und dann in Klotten in die Iveco-Lastwagen eingesetzt.

ZVG



die Batterie. Die alten Blei-Batterien waren zu schwer im Verhältnis zur Energie, die sie speichern konnten. Auch die Lithium-Eisen-Phosphat-Batterie des E-Force-Lasters bringt unbescheidene 2,6 Tonnen auf die Waage. Geliefert wird sie von der Lithium Storage GmbH in Illnau ZH, an der Cueni eine Mehrheitsbeteiligung hält. Die Zellen importiert er aus China. Das Know-how hingegen steckt darin, wie man sie zusammenschaltet, um die optimale Leistung zu erzielen. Dieses Wissen steckt nicht nur in den Lastwagen: Ein isländischer Walbeobachtungs-Schoner hat für den Elektromotor eine Batterie aus Illnau an Bord.

Die Batterie ist zwar ein entscheidendes Herzstück des E-Force-Lastwagens, vorläufig aber auch dessen kommerzielles Hindernis. «Mit 150 000 Franken pro Batteriepaket sind wir noch zu teuer», stellt Cueni fest. Auf dem europäischen Markt, wo es keine LSWA gibt, werde sich E-Force erst dann durchsetzen, wenn der Preis um ein Drittel sinkt. Doch Cueni ist optimistisch, dass dies bald einmal der Fall sein wird. Dann werde der Elektro-Lastwagen dank seiner tieferen Betriebskosten auch für Transporteure im EU-Raum interessant.

**CO<sub>2</sub> wichtiger als die Marke**

Der EU-Markt ist zentral für die Zukunft von E-Force One: «Nur mit dem Schweizer Markt kommen wir nicht auf Stückzahlen, mit denen wir fühlbar zur CO<sub>2</sub>-Reduktion beitragen. Wir sind also zum Erfolg verdammt.» Bisher wird E-

Force One - nicht zuletzt im Ausland - mit Umweltpreisen überhäuft. «Falls wir im EU-Raum eine Filiale eröffnen, bekämen wir blitzartig Fördermittel.» Doch offenbar zögert Cueni: Zwar sei der Frankenkurs eine Katastrophe. Doch das Netz spezialisierter Zulieferer hat E-Force vor allem in der Schweiz geknüpft. «Wir werden künftig intensiver mit deutschen Firmen zusammenarbeiten», blickt er in die Zukunft. Dies gilt nicht zuletzt für Iveco, in deren Fahrzeuge E-Force den Elektroantrieb einsetzt: Bis 25 Lastwagen im Jahr könne E-Force mit den heutigen Strukturen bewältigen. Dann aber müsse E-Force die Zusammenarbeit mit Iveco intensivieren.

Wo E-Force One in zehn Jahren steht, wagt Cueni - er feiert heuer seinen Siebzigsten - noch nicht zu sagen. Sicher ist, dass es weiter geht: Sein Sohn Flavio, der an der Uni Zürich in Neurowissenschaften abgeschlossen hat, ist operativ schon heute stärker involviert als Hansjörg Cueni, der europaweit die strategischen Fäden zieht.

Eine Übernahme durch einen Grosskonzern, wie es für Pharma-Start-ups gang und gäbe ist, schwebt ihm nicht vor. Aber klar ist: «Es braucht eine grosse Struktur.» Dafür tendiert Cueni zu einer Lösung, die auch der Zwingner CTC Analytics weltweite Märkte erschloss: Die Laborroboter werden grossenteils von anderen Firmen unter Handelsmarken vertrieben. Dies wäre auch bei Lastwagen möglich: «Dem Klima ist es egal, ob auf einem CO<sub>2</sub>-neutralen Lastwagen E-Force oder eine andere Marke steht.»

**E-FORCE**

**Hightech-Wirkungsgrad**

Wo Diesel-Lastwagen viel Sprit verbrauchen, zeigt der 18-Töner von E-Force One seine Stärken: 50 Prozent der Energie kann er beim Bremsen zurückgewinnen und in der Batterie speichern. Deswegen braucht das Fahrzeug 100 Kilowattstunden auf 100 Kilometer auf der Autobahn, aber nur 60 bis 80 Kilowattstunden im Stadtverkehr. Insgesamt erreichen die beiden Motoren einen **Wirkungsgrad von bis zu 97 Prozent**, ein Dieselmotor dagegen maximal 45 Prozent. Dies führt dazu, dass der E-Force im Stadtverkehr das Energie-Äquivalent von 9 Litern Diesel verbraucht, während ein **konventioneller Lastwagen gegen 30 Liter «säuft»**. Dies ist neben dem Erlass der LSWA das wirtschaftliche Haupt-Argument für den Elektro-Lastwagen. Hinzu kommt, dass er gemäss E-Force One AG weniger Wartungs- und Reparaturkosten verursacht.

**Allschwiler Wald**

**Waldkindergarten gibt es weiterhin**

Am 9. Januar berichtete die bz von einem nicht zustande gekommenen Projekt der Gemeinde Binningen für einen Waldkindergarten. Dieser hätte im Allschwiler Wald durchgeführt werden sollen. Wegen zu wenig Anmeldungen sah die Gemeinde jedoch wieder vom Vorhaben ab. Nach Erscheinen der Meldung teilte uns der bereits bestehende Waldkindergarten im Allschwiler Wald mit, dass bei ihm zahlreiche Anfragen eingegangen seien, ob es ihn denn nun wirklich nicht mehr lange gebe. Darum weisen wir darauf hin: Das gescheiterte Vorhaben der Gemeinde Binningen hat nichts mit dem privat betriebenen Waldkindergarten im Allschwiler Wald zu tun. Dieser schickte uns ein Foto und schreibt dazu: «Unseren Waldkindergarten Spitzwald im Allschwiler Wald gibt es nun seit zehn Jahren und hoffentlich noch viele weitere Jahre.»



Im Allschwiler Wald können die Kindergärtler weiterhin herumtollen.

ZVG