

VISIONS

August 2022

DAS VIGIER-KUNDENMAGAZIN

**TRANSPORTLOGISTIK:
DER LEBENSNERV**

**INTERVIEW: VOM STEINBRUCH
BIS ZUR BAUSTELLE**

**VIGIER: TRANSPORTEURE
MIT VERANTWORTUNG**




vigier
LÖSUNGEN AUS LEIDENSCHAFT

INHALT

TRANSPORTLOGISTIK

Wachstum ruft nach Innovationen:
Das sind die Trends. **04**

NEWS

Trends, neue Produkte und Innovationen
rund um Vigier. **10/16**

INTERVIEW

Bruno Kiefer, Direktor Sand, Kies und
Transportbeton bei Vigier Beton, über
Transporte und Innovationen bei Vigier. **12**

VIGIER

Transporteure mit
Verantwortungsbewusstsein. **18**

DR. GREEN

«Bike to Work»: Auch die Vigier-Unternehmen
machen mit. **22**

DIE ZAHL

Das Förderband, das jährlich
30 000 Lastwagenfahrten einspart. **23**

IMPRESSUM

Das Magazin VISIONS von Vigier erscheint in der Regel ein-
mal jährlich. Alle Beiträge sind urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwendung ohne Zustimmung der Herausgeberin
ist unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für
Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und
die Verarbeitung für elektronische und multimediale Systeme.

Herausgeberin: Vigier Holding AG, Wylihof 1,
CH-4542 Luterbach, www.vigier.ch, info@vigier.ch

Redaktionsteam: Didier Kreienbühl, Michèle Fehlmann,
Pia Buchser (alle Vigier Holding AG)

Texte/Redaktion: textatelier.ch, Elfenastrasse 5,
2502 Biel, www.textatelier.ch

Grafik/Layout: virus Ideenlabor AG, Cornouillerstrasse 6,
2502 Biel, www.virusad.com

Titelbild: Der neue E-Zementtransporter von Vitrans am Sitz
von Vigier Ciment in Péry.

WACHSTUM RUFT NACH INNOVATIONEN 04



«CO₂-NEUTRAL VOM STEINBRUCH ZUR BAUSTELLE.» 12



TRANSPORTEURE MIT VERANTWORTUNG 18



NEWS UND TRENDS 10/16



EDITORIAL



Die Transportlogistik ist gefordert

Wo wären wir ohne Transporte? Keine Frage: Wenn Menschen und Güter nicht befördert werden, würde unsere Gesellschaft zusammenbrechen. Transporte sichern die Versorgung, und die Transportinfrastruktur ist der zentrale Lebensnerv für jede Region.

Die Globalisierung hat zu einem massiven Anstieg des Personen- und Güterverkehrs geführt. Dadurch steigen auch die Ansprüche an die Transportlogistik. Gleichzeitig sollen die negativen Auswirkungen – Umweltbelastungen, Lärm und Staus – minimiert werden. Der Druck auf die Transportbranche wächst.

Bei Vigier sind wir stolz, dass wir seit vielen Jahren an wichtigen Infrastrukturprojekten für Transporte mitwirken dürfen: an Eisenbahn- und Metrolinien, Autobahnen, Strassen, Tunnels und Brücken. Wir achten aber auch auf unsere eigene Transportkette und können als vermutlich erstes Unternehmen weltweit einen CO₂-neutralen Transport vom Steinbruch der Zementfabrik bis auf die Baustelle bieten: Nach dem Abbau gelangen Kalkstein und Mergel für die Herstellung von Zement mit dem weltweiten grössten E-Dumper vom Steinbruch Tschanner zum Brecher und dann mit dem elektrischen Förderband in die Zementfabrik, die ausschliesslich mit zertifizierter erneuerbarer Energie arbeitet. Danach wird der Zement mit dem E-Zugfahrzeug oder per Bahn in die Betonzentrale und zuletzt mit dem E-Betonmischer auf die Baustelle transportiert. Dies zeigt, dass wir am Puls der Entwicklungen sind. Die Transportlogistik ist zweifellos auch in Zukunft sehr gefordert, aber wir sind bereit!

Ich wünsche Ihnen viel Spass bei der Lektüre!

Piero Corpina
Piero Corpina
CEO Vigier

TRANSPORT: WACHSTUM RUFT NACH INNOVATIONEN

Ob im Personen- oder Güterverkehr:
Die Transporte nehmen weltweit zu.
Der Mensch findet seit jeher immer
neue Wege, um Personen oder Waren
von einem Ort zum anderen zu bringen.



Innovative Projekte: Für Güterverkehr
der Zukunft gibt es zahlreiche Ideen.



Viele Projekte: Warentransport mit Drohnen könnte schon bald Realität werden.

Drohnentransport: Projekt Heidi

Zahlreiche Unternehmen testen den Versand von Waren per Drohne. Besonders interessant ist dieser für abgelegene Orte. Darauf setzt etwa die Österreichische Post: Im Rahmen des «Projekts Heidi» will sie Pakete zu entlegenen Bergbauernhöfen bringen. Ein Zusteller befördert die Waren per Elektromobil zu einer Ausgabestelle, von dort aus legt eine Drohne die letzte – oft unwegsame – Strecke zum Empfänger zurück.

«Entweder wir finden einen Weg, oder wir machen einen»: Was der karthagische Feldherr Hannibal Barkas zwei Jahrhunderte vor Christus gesagt hat, spricht für ein Grundbedürfnis des Menschen: sich zu bewegen und Neues zu entdecken. Neben sich selbst transportiert der Mensch auch seit jeher Güter an andere Orte. Das Wort «transportieren» stammt aus dem Lateinischen und bedeutet «hinübertragen». Wikipedia definiert Transport als: «auf einer Fortbewegung beruhende Ortsveränderung von Gütern, Personen, Tieren oder Nachrichten durch Transport- oder Verkehrsmittel». Die Transportlogistik macht heute einen ganzen Wirtschaftszweig aus, der in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen wird.

Transport und Energie

Grob unterscheidet man in der Logistik zwischen Personen- und Güterverkehr. Beide haben grossen Einfluss auf die Umwelt. Laut Zahlen des Bundesamtes für Umwelt BAFU beliefen sich die CO₂-Emissionen

des Verkehrs in der Schweiz 2019 ohne den internationalen Flugverkehr auf insgesamt 14,7 Millionen Tonnen – dies entsprach 40 Prozent der jährlichen CO₂-Emissionen unseres Landes. Der grösste Teil davon stammt vom Personenverkehr (Personenwagen, Motorräder, Reisebusse), gefolgt vom Güterverkehr (LKW und Lieferwagen). Der übrige Verkehr (Zug, Schiff, Linienbusse) fällt laut BAFU weniger stark ins Gewicht.

«ENTWEDER WIR FINDEN EINEN WEG, ODER WIR MACHEN EINEN.»

Hannibal Barkas, karthagischer Feldherr (247–183 v. Chr.)

Insgesamt wächst der Verkehr: 2021 wurden in der Schweiz 350 056 Motorfahrzeuge neu in Verkehr gesetzt. Das sind 3,9 Prozent mehr als 2020, aber 14,6 Prozent weniger als 2019 vor der Covid-19-Pandemie. Durch die Pandemie und die Homeoffice-Pflicht ist der Arbeitsverkehr stark zurückgegangen und hat sich tendenziell von der Schiene auf die Strasse verlagert: Mit durchschnittlich 3,6 Kilometer pro Person und Tag waren die ÖV-Distanzen Anfang 2021 nur noch knapp halb so lang wie Anfang 2020. Im Bereich der Personenwagen ist eine starke Zunahme von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb zu verzeichnen:

2021 waren von den neu zugelassenen Autos 13,2 Prozent reine Elektrofahrzeuge, also gut jedes achte.

Diese Verschiebung Richtung Elektrofahrzeug ist auch im Güterverkehr im Gang: Der Absatz schwerer batteriebetriebener ElektrolKWs (Gewicht über 16 Tonnen) steigt stetig. Europa nimmt hier eine Vorreiterrolle ein: 2021 wurden in Europa 346 Elektro-LKWs zugelassen, fast doppelt so viele wie 2020. Die Schweiz gehört zusammen mit Norwegen, Schweden und den Niederlanden zu den Ländern mit der grössten Zunahme.

Online-Handel-Boom

Ein für alle hochentwickelten Volkswirtschaften geltendes Phänomen ist der sogenannte Güterstruktureffekt. Dieser beschreibt die verkehrstechnischen Auswirkungen einer sich ändernden gesamtwirtschaftlichen Produktionsstruktur. Also in Europa etwa die Verlagerung der Schwerindustrie nach Osteuropa und später auch Fernost. Dadurch sind Massentransporte von Rohstoffen und Vorprodukten in den westlichen Ländern stark zurückgegangen. Hier hat im letzten Jahrhundert eine Entwicklung Richtung kleine Sendungsgrößen bis hin zum Einzelversand stattgefunden: Die Anforderungen an die Transportlogistik haben sich grundlegend verändert.

größen bis hin zum Einzelversand stattgefunden: Die Anforderungen an die Transportlogistik haben sich grundlegend verändert.

Heute müssen Transportunternehmen hohe Qualität, Zuverlässigkeit und Flexibilität bei minimalen Sendungsgrößen garantieren. Diese Anforderungen können fast nur Fahrzeuge des Strassenverkehrs erfüllen: Binnenschifffahrt und Bahntransporte bieten vor allem bei grossen Sendungsgrößen und grossen Strecken Vorteile. Ein boomender und durch die Corona-Pandemie zusätzlich gewachsener Sektor ist der Online-Handel. 2021 hat die Schweizerische Post 202 Millionen Pakete ausgeliefert – so viel wie noch nie. Immer mehr Umsatz wird über E-Commerce generiert: Seit 2012 haben die Ausgaben für den Online-Handel in der Schweiz um über 160 Prozent zugenommen.

Gefragte Innovationen

All diese Zahlen machen deutlich: Um das Transportbedürfnis des Menschen längerfristig stillen zu können, sind Innovationen nötig, mit denen Energie gespart werden kann. Die stark steigende Nachfrage, die knappen Ressourcen und ein zunehmender Druck der Gesellschaft, umweltfreundlicher zu agieren – die Anforderungen an die Branche sind hoch. Um diese Herausforderungen meistern zu können, läuft die Suche nach Ideen und Innovationen auf Hochtouren. Es gibt zahlreiche Trends, welche die Zukunft des Transports erheblich mitprägen werden.

So steht etwa die Entwicklung automatisierter Fahrzeuge im Fokus, sei es im Individualverkehr, bei den öffentlichen Verkehrsmitteln oder im Güterverkehr. In vielen Ländern herrscht ein Mangel an LKW-Fahrerinnen und -Fahrern: In Deutschland fehlen gemäss Schätzungen rund 50 000 Chauffeurinnen und Chauffeure. Laut einer Studie könnten hier automatisierte Lastwagen ein Teil der Lösung sein. Damit liessen sich auch die Kosten um 47 Prozent senken: Ein Fahrzeug kann länger am Stück im Einsatz sein, da die Fahrerpausen wegfallen. Zudem ist das

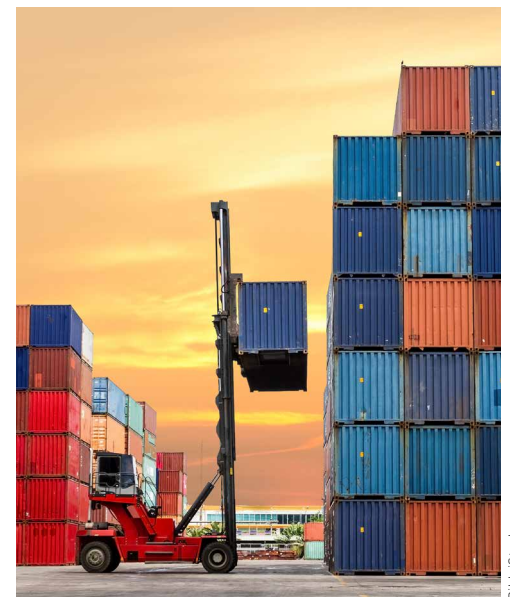
«DER WOHLFEILE, SCHNELLE, SICHERE UND REGELMÄSSIGE TRANSPORT VON PERSONEN UND GÜTERN IST EINER DER MÄCHTIGSTEN HEBEL DES NATIONALWOHLSTANDES UND DER CIVILISATION NACH ALLEN IHREN VERZWEIGUNGEN.»

Friedrich List, deutscher Unternehmer und Eisenbahn-Pionier (1789–1846)

System platzsparend: Die Fläche der heutigen Fahrerkabine könnte als zusätzliche Ladefläche dienen. Vermehrt nachgedacht wird auch über alternative Transportmittel: Vom neuartigen Röhrensystem über Drohnen bis zu Segelschiffen wird alles in Betracht gezogen, getestet und im Kleinen bereits eingesetzt (siehe Kasten).

Mithilfe der Konsumenten

In allen Bereichen lässt sich durch die Bündelung von Fahrten und das Teilen von Fahrzeugen bereits einiges erreichen. So wird etwa das Car-Pooling oder Velo-Sharing im privaten Verkehr ausgebaut. Im öffentlichen Verkehr testet man ÖV «on demand» und lanciert Apps, die für die gewünschten Ortsverschiebungen die geeigneten Verkehrsmittel kombiniert vorschlagen. Im Güterverkehr



Waren per Segelschiff

Aus dem Wunsch nach weniger Emissionen entstand die Idee von «Tres Hombres»: Das Unternehmen bietet seit 2009 Transporte via Segelschiff an. Die Flotte umfasst zwei Segelschiffe, die Waren zwischen Südamerika und Europa befördern: Auf der Hinfahrt nach Südamerika sind etwa Wein und Olivenöl geladen, auf der Rückfahrt Rum, Kaffeebohnen und andere fair gehandelte Waren. Der Rum wird in Holland in Flaschen gefüllt, vermarktet und verkauft. Der 100 Prozent emissionsfreie Transport per Segelschiff kann ins Marketing miteinbezogen werden und verleiht den Produkten eine Aura von Abenteuer.



Platzfresser: Die Transportinfrastruktur beansprucht einiges an Landes- und Siedlungsfläche.

Bild: iStock

Knapper Boden

Was oft vergessen geht: Transport braucht auch Platz. So beansprucht die Verkehrsinfrastruktur laut dem Bundesamt für Statistik BFS gut 2 Prozent der schweizerischen Landes- und fast einen Drittel der Siedlungsfläche. Mit 119 Quadratmetern pro Einwohnerin und Einwohner benötigt der Verkehr fast gleich viel Platz wie das Wohnen mit 134 Quadratmetern pro Person. Mit 88 Prozent entfällt der Grossteil der Verkehrsflächen auf Strassen und Autobahnen.

sollen vermehrt auch die Bewegungen von Privatpersonen genutzt werden: Die Kernidee der sogenannten «Crowd-Logistik» ist, dass Personen, die einen bestimmten Weg mit dem Auto, Velo oder Zug sowieso zurücklegen, nebenbei Waren transportieren. Im Bereich der Personenbeförderung hat sich mit dem Fahrdienst Uber eine ähnliche Idee schon weltweit durchgesetzt.

Dass die Transportlogistik immer ausgeklügelter wird, zeigt sich auch in der Paketzustellung: Hier wird ebenfalls auf

die Mithilfe der Konsumentinnen und Konsumenten gesetzt. Es spart Kosten und Ressourcen, wenn bereits der erste Zustellversuch erfolgreich ist. Deshalb gibt es zahlreiche Ideen, die verhindern sollen, dass eine Paketbotin ein zweites Mal die Zustelladresse aufsuchen muss. So können in gesicherten Empfangsboxen Pakete in Abwesenheit des Empfängers hinterlegt werden. Neue Paketsäcke, die vor der Haustür abgestellt und nur mithilfe eines Codes geöffnet werden kön-

«MOBILITÄT VON MENSCHEN UND GÜTERN IST NICHT FOLGE, SONDERN GRUNDLAGE UNSERES WOHLSTANDS.»

Eberhard von Kuenheim, von 1970–1993 Vorstandsvorsitzender der BMW AG



Weit fortgeschritten: Das Schweizer Gütertransportsystem «Cargo sous terrain» soll ab 2031 den Betrieb aufnehmen.

Bild: CST

Futuristische Röhrensysteme

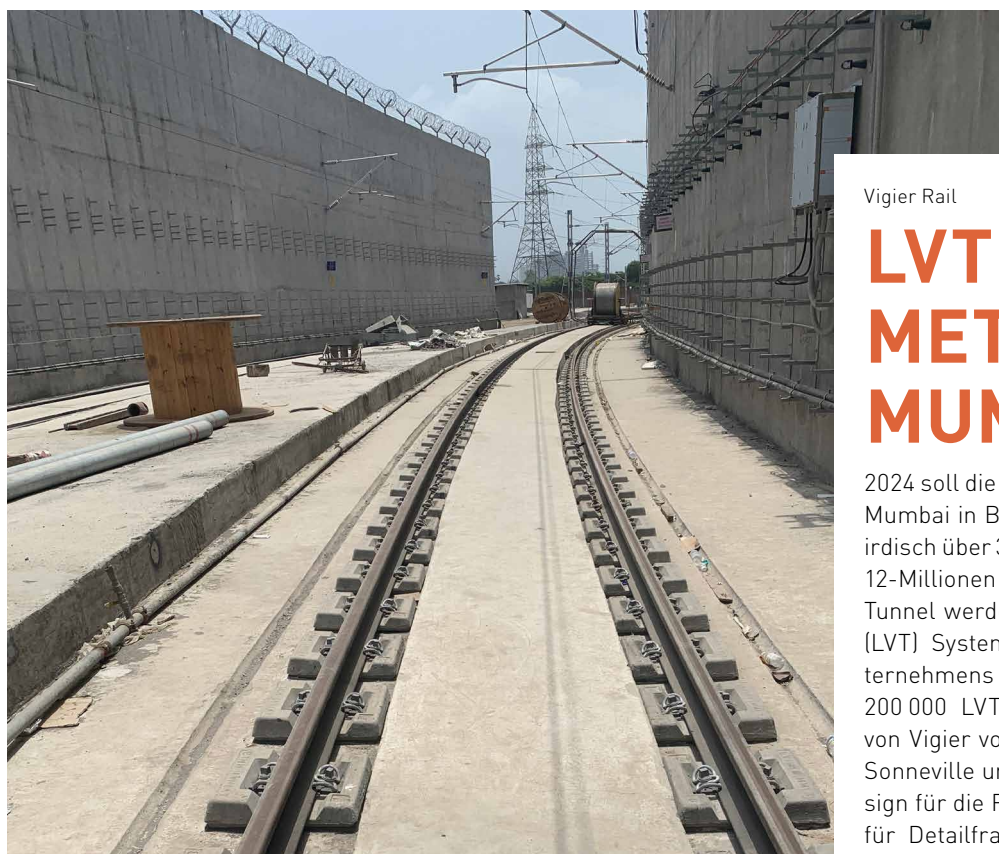
Ein komplett neues Transportnetz durch luftleere Röhren erforscht der Unternehmer Elon Musk seit 2013: den Hyperloop. Das Röhrennetz könnte für den Personen- und Warentransport eingesetzt werden und wäre deutlich umweltfreundlicher als Flugzeug oder Bahn. Im neuen Hochgeschwindigkeitsverkehrssystem bewegen sich Kapseln auf Luftkissen gleitend mit nahezu Schallgeschwindigkeit. Klingt futuristisch – und die Umsetzung steht noch in den Sternen. Bis dieses System getestet, gebaut und unter Einsatz von hohen Kosten in Betrieb genommen wäre, dauert es bestimmt noch Jahre, wenn nicht Jahrzehnte.

Bereits weit fortgeschritten ist die Planung des schweizerischen «Cargo sous terrain» (CST), eines unterirdischen Gütertransportsystems, das ausschliesslich mit erneuerbarer Energie betrieben werden soll. Dabei verbinden ebenfalls Tunnels die Produktions- und Logistikstandorte mit städtischen Zentren. Die erste Teilstrecke vom Raum Härkingen-Niederbipp nach Zürich soll 2031 in Betrieb genommen werden. Bis 2045 erfolgt der Bau der restlichen Abschnitte. Das Projekt ist privat finanziert und soll bis ins Jahr 2025 reif für die Baubewilligung sein. Mit dem Bundesgesetz zum unterirdischen Gütertransport hat der Ständerat im Juni 2021 die erste gesetzliche Weiche für die Realisierung des CST gestellt.

nen, benötigen keine fixe Infrastruktur. Durch smarte Schlösser ist es ebenfalls möglich, sich Pakete in ein Auto oder die eigene Wohnung liefern zu lassen. Die Empfängerin kann den Zugang remote regeln und sich beispielsweise live zuschalten und überwachen, dass der Bote tatsächlich nur das Paket hinstellt.

Wie geht es weiter?

Die Anforderungen an die Transportbranche werden auch in den kommenden Jahren steigen. Gleichzeitig werden durch die Digitalisierung und das Bewusstsein der Konsumentinnen und Konsumenten auch neuartige Lösungen möglich. Welche Ideen sich hier in welchem Ausmass durchsetzen, wird die Zukunft zeigen.



Vigier Rail

LVT FÜR DIE METRO VON MUMBAI

2024 soll die erste fahrerlose Metro-Linie von Mumbai in Betrieb gehen. Sie verläuft unterirdisch über 33,5 Kilometer durch die indische 12-Millionen Stadt. Die beiden eingleisigen Tunnel werden mit dem Low Vibration Track (LVT) System des Vigier-Rail-Schwesterunternehmens Sonnevile ausgerüstet. Rund 200 000 LVT-Blöcke werden unter Aufsicht von Vigier vor Ort hergestellt. Das Team von Sonnevile und Vigier Rail hat zudem das Design für die Fahrbahn ausgearbeitet und wird für Detailfragen bei der Überwachung des Gleiseinbaus beigezogen. Das LVT-System ist für die speziellen Bedürfnisse in Mumbai ausgelegt. Es erfüllt höchste Anforderungen an den Lärm- und Erschütterungsschutz, damit Baudenkmäler wie der Bahnhof Chhatrapati Shivaji Maharaja an der Strecke keinen Schaden nehmen. Trotz Pandemie und Rohstoffknappheit war die Versorgung mit LVT-Blöcken immer sichergestellt.

www.vigier-rail.ch



Vigier Beton

NEUE LEITUNG FÜR REGION FREIBURG

Die Region Freiburg von Vigier Beton Romandie hat einen neuen Geschäftsleiter. Im September 2021 hat Pascal Gerber diese Funktion übernommen. Der 42-Jährige verfügt über breite berufliche Erfahrungen in den Bereichen Kies, Beton und Recycling. Als gelernter Bauzeichner und Strassenbauer hat er sich zum technischen Kaufmann und Führungsfachmann weitergebildet und war unter anderem als Produktmanager bei Creabeton Matériaux tätig. Nach einem beruflichen Absteiger zur Jura-Cement-Fabriken AG ist Pascal Gerber jetzt wieder für Vigier tätig.

www.vigier-beton.ch



Vigier Ciment

SPEZIALBETON FÜR DAS VIADUKT VON RIDDES

2019 musste das Viadukt von Riddes (VS) wegen Korrosions- und Betonschäden für den Schwerverkehr gesperrt werden. Bei der Sanierung eines Teils des riesigen Bauwerks kam der Ultra-Hochleistungs-Faserbeton SMARTUP von Vicat zum Einsatz, der in der Schweiz exklusiv von Vigier Ciment vertrieben wird. Er ist speziell geeignet für die Verstärkung von Bauwerken aus Stahlbeton. Dank seiner hohen Dichtigkeit schützt er das Bauwerk dauerhaft gegen schädliche Einwirkungen durch Frost, Tausalz und Chemikalien. Die Ende 2021 abgeschlossene Sanierung verlängert die Lebensdauer des Viadukts um rund 15 Jahre.

www.vigier-ciment.ch

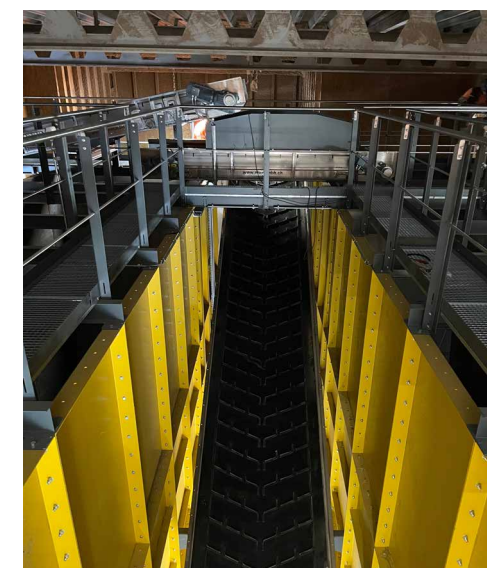


Vigier Beton

RÜCKBAU SCHAFFT PLATZ FÜR NATUR

Kieswerke sind wegen ihrer Grösse oft von weit her in der Landschaft sichtbare Bauten. Das Kieswerk Stersmühle am Vigier-Standort Tentlingen im Kanton Freiburg ist jetzt allerdings für immer verschwunden. Es wurde 2021 zurückgebaut, weil der Kiesabbau vor Ort abgeschlossen ist. Beim Rückbau des Gebäudes fielen rund 6000 Tonnen Abbruchbeton an. Er wurde zu Granulat zerkleinert und kann nun im Vigier-Betonwerk von Tentlingen zur Herstellung von Recyclingbeton verwendet werden. Das Kieswerk-Areal wird renaturiert und steht der Bevölkerung zum Spazieren oder Picknicken am Ufer der wilden Ärgera zur Verfügung.

www.vigier-beton.ch



Altola

ALTHOLZ SCHNELL UND SAUBER VERLADEN

Holzabfälle unterschiedlicher Herkunft sind als Ersatz für fossile Brennstoffe in der Zementindustrie begehrt. Altola bereitet in Zuchwil jährlich rund 35 000 Tonnen Altholz für Vigier Ciment in Péry im Berner Jura auf. Jetzt wurde die Anlage zum Beladen der LKWs mit den Holzschnitzeln modernisiert und vergrössert. Dank zwei neuen vorgeschalteten Silos kann die automatische Abfüllanlage nun alle 20 Minuten ein Fahrzeug beladen. Zuvor schaffte die Anlage nur einen LKW pro Stunde. Um täglich zehn Lieferungen zu ermöglichen, wurde früher auch ein Pneulader zum Befüllen der Fahrzeuge eingesetzt. Dabei entstanden unerwünschte Staubemissionen. Das Problem wurde mit der neuen Anlage nun gelöst.

www.altola.ch

«WIR VERFÜGEN ÜBER EINE CO₂-NEUTRALE TRANSPORTKETTE VOM STEINBRUCH BIS ZUR BAUSTELLE»

Bruno Kiefer trägt das Wort «Transport» sogar in seiner Funktionsbezeichnung: Der Direktor Sand, Kies und Transportbeton bei Vigier Beton ist sich bewusst, wie wichtig Transportinfrastrukturen sind und welche Rolle die Nachhaltigkeit in Zukunft spielen wird. Ein Gespräch über gesellschaftliche Megatrends, Innovationen und Reaktionsfähigkeit.

Herr Kiefer, wie sind Sie heute an Ihren Arbeitsplatz nach Lyss gereist?

Mit meinem Elektroauto, das ich mir letzten Dezember angeschafft habe. Wir können für unsere geschäftlichen Fahrten entweder die Geschäftsautos benutzen oder erhalten eine Entschädigung für Fahrten mit dem Privatfahrzeug. Seit 2022 schafft Vigier nur noch Geschäftsautos mit alternativem Antrieb an: Elektro-, Plug-in-Hybrid-, Wasserstoff- oder Erdgas-Fahrzeuge. Mein persönlicher Wechsel war vor diesem Hintergrund absolut passend, um auch eine Vorbildfunktion wahrzunehmen.

Achten Sie im Privatleben auf das Thema Ökologie?

Ja, ich achte auf Nachhaltigkeit, und Ökologie ist ein wichtiger Aspekt der Nachhaltigkeit. Ich habe mein persönliches Transportverhalten gründlich überdacht. Ich legte lange sehr viele Kilometer mit einem konventionellen Verbrennungsmotor zurück. Und wer, wenn nicht wir leitenden Angestellten, soll mit gutem Beispiel vorangehen? Es kam aber zu Beginn durchaus auch vor, dass die geplanten Reisen nicht ganz mit der Reserve des Akkus in Einklang zu bringen waren. Aber solche Erfahrungen machen wohl alle Erstbesitzer eines Elektroautos.

«DEN WEG DER REDUKTION
DER CO₂-BELASTUNG
WOLLEN WIR KONSEQUENT
WEITERVERFOLGEN.»





Bruno Kiefer, Direktor Sand, Kies und Transportbeton bei Vigier Beton: «Die gesellschaftlichen Megatrends haben grosse Auswirkungen auf die Transportlogistik.»

«TRANSPORT HAT POSITIVE UND NEGATIVE SEITEN.»

Welches sind Ihre spontanen Assoziationen zum Stichwort Transport?

Transport hat etwas Ambivalentes: Die Gesellschaft braucht Transporte, wir alle profitieren von der Feinverteilung vieler Güter und nutzen die Möglichkeiten, die wir heute dank der Globalisierung haben. Wir können reisen und schöne Gegenden besuchen. Das gehört zu den positiven Seiten. Die Globalisierung sorgt aber auch für eine grosse Zunahme des Transportverkehrs. Das ist eine Belastung. Transporte verursachen CO₂-Emissionen, Lärm und Staus. Wir verlieren Zeit, und es kommt zu Unfällen. Daran sieht man, dass es im Transportwesen viel Optimierungspotenzial gibt.

Transporte sind für Vigier in allen Unternehmensbereichen sehr wichtig. Welche Entwicklungen gab es da in den letzten Jahren?

Die Bedeutung der Transportlogistik hat in den letzten Jahren massiv zugenommen. Früher versuchte man vor allem, die Kosten zu optimieren, die durch die Transportdienstleistungen entstanden. Und weil wir bei Vigier stark auf eine lokale und regionale Verankerung setzen, ging es auch darum, Lärm und Staub für die Anwohner und Standortgemeinden zu minimieren. Man baute Umfahrungsstrassen und Waschanlagen, um die Belastung möglichst gering zu halten. Zudem bringen wir unsere LKW laufend auf neusten Stand der

Euro-Norm. In den letzten Jahren wurde dann die CO₂-Thematik immer wichtiger. Als Industrieunternehmen haben wir das akzeptiert und in diesem Bereich viele Entwicklungen vorangetrieben. Wir setzen beispielsweise in unserer Transportflotte jährlich bereits 550 000 Liter Biodiesel und 580 000 Liter synthetische Treibstoffe wie HVO ein und schaffen auch Elektrofahrzeuge an.

Mit dem Einsatz des E-Dumpers, einem Muldenkipper, der bis zu 65 Tonnen Material aus dem Steinbruch Tschanner transportiert, gelang Vigier Ciment sogar eine Pionierleistung.

Ja, dieses Fahrzeug mit dem Namen «Lynx» haben wir gemeinsam mit zwei Hochschulen entwickelt – das war eine absolute Weltneuheit.

Die Vigier-Unternehmensbereiche wirken auch am Bau von Infrastrukturprojekten für den Personen- und Gütertransport mit, wie Sie als ehemaliger Unternehmensleiter von Vigier Rail und heutiger Direktor Sand, Kies und Transportbeton von Vigier Beton zweifellos wissen.

Als einziger Betonschwellen-Hersteller in der Schweiz ist Vigier Rail für das Fundament des öffentlichen Verkehrs von grosser Bedeutung. An allen grossen Eisenbahnprojekten in unserem Land war Vigier Rail beteiligt – sei es mit Betonschwellen für die Schottergleise oder mit LVT-Elementen für die Feste Fahrbahn via die Schwestergesellschaft Sonneville. Auch im Ausland haben Vigier Rail und Sonneville viele Projekte realisiert, etwa in Australien, Neuseeland, Südafrika, Indien, Brasilien, Hongkong, England und in den USA. Gleiches gilt für Vigier Beton im Bereich der regionalen Strasseninfrastruktur: Ich nenne nur den Autobahn-Ostast in Biel, die Transjurane, die Poya-Brücke in Freiburg, die Umfahrung von Wilderswil im Berner Oberland und den Ausbau der A8 bei Brienz. Man kann also durchaus sagen, dass sich die Vigier-Unternehmen für ein sicheres Transportwesen einsetzen.

Sie selbst tragen das Wort «Transport» sogar in Ihrer heutigen Funktionsbezeichnung.

Genau! *(lacht.)* Das versinnbildlicht, wie wichtig der Transport für Vigier Beton ist. Den Baustoff Beton nehmen die Menschen meistens nur wahr, wenn in ihrem Umfeld etwas

gebaut wird – sei es eine Strasse, eine Sportstätte, ein Einfamilienhaus oder auch nur eine Mauer um ihren Garten. Das alles ist aber nur möglich, wenn die Transporte vom Fabrikations- zum Nutzungsort des Betons gewährleistet sind. Wichtig für Vigier: Dank unserem Netz von Standorten sind wir nahe bei der Kundschaft und können die Transportwege kurz halten.

Wie gross ist der Anteil des Transportbetons, der mit Betonmischern zum Einsatzort gelangt, am gesamten Umsatz von Vigier Beton?

Schätzungsweise 50 Prozent. Insgesamt stellen wir in all unseren Filialen jährlich mehr als 600 000 Kubikmeter Beton her.



Rund um Transporte und Transportlogistik gibt es sehr viele Trends, bei denen Nachhaltigkeit eine wichtige Rolle spielt. Welche Vision hat Vigier in diesem Bereich?

Wir haben vorher den E-Dumper «Lynx» erwähnt, der zu unserer Transportkette zählt. Jetzt kommen zwei weitere Elektrofahrzeuge dazu: ein Zementsilowagen und ein Betonmischer. Das macht es möglich, dass wir vom Abbau des Kalksteins und Mergels im Steinbruch bis hin zur Lieferung auf die Baustelle des Kantons oder zum privaten Einfamilienhaus eine komplett CO₂-neutrale Lieferkette bieten können: vom E-Dumper via Transportband in die Zementfabrik, dann via Silowagen in die Betonzentrale und zuletzt mit dem E-Betonmischer auf die Baustelle. Das ist ein riesiger Schritt, der mit vielen Investitionen verbunden ist. Wohin die Reise im Bereich der Transporte aber letztlich geht, können wir noch nicht sagen. Es ist unklar, ob sich die Elektrofahrzeuge im Schwerverkehr bewähren werden oder ob sich wasserstoffbetriebene Lastwagen oder neue Antriebe durchsetzen. Fakt ist aber, dass es hier viel Optimierungspotenzial gibt und dass in diesem Bereich intensiv geforscht wird.

Ist Vigier genügend sensibilisiert, um auf die neusten Trends aufzuspringen?

Ja, im Bereich der Nachhaltigkeit sind wir sehr gut aufgestellt: Vigier Ciment gehört in Bezug auf die CO₂-Reduktion sogar international zu den führenden Zementherstellern. Das Zementwerk wird fast zu 100 Prozent mit alternativen Brennstoffen betrieben – dank unserem Unternehmen Altola. Das zeigt, wie ernst wir die Philosophie des Schliessens von Stoffkreisläufen nehmen. Die Reduktion der CO₂-Belastung wollen wir konsequent vorantreiben. Dazu gehören auch alle nachgelagerten Schritte wie der Transport.

«DEN BAUSTOFF BETON NEHMEN DIE MENSCHEN MEISTENS NUR WAHR, WENN IN IHREM UMFELD ETWAS GEBAUT WIRD.»

Die Zement- und die Betonindustrie sind naturgemäss für hohe CO₂-Emissionen verantwortlich. Gibt es diesbezüglich noch viel Optimierungspotenzial?

Ich denke schon. Zwei gesellschaftliche Megatrends sind für unsere Branche entscheidend: Digitalisierung und Nachhaltigkeit. Die Digitalisierung hat grosse Auswirkungen auf die Transportlogistik. Zum Beispiel, wenn es darum geht, Leerfahrten zu vermeiden. Die Transformation, die aktuell stattfindet, ist irreversibel. Die Entwicklungszyklen werden immer kürzer, und der Druck auf unsere Branche steigt. Das ist auch gut so: Die Öffentlichkeit schaut uns aufmerksam auf die Finger, und wir wollen mit gutem Beispiel vorangehen. Auch wir wollen bis ins Jahr 2050 komplett CO₂-neutral sein.

Entscheidend für uns wird sein, dass wir uns agil und dynamisch verhalten und flexibel und schnell reagieren können. Keine Frage: Der Baustoff Beton wird auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen. Er muss sich aber in Bezug auf die Nachhaltigkeitsaspekte weiter wandeln. Das heisst, er muss unter optimierten Bedingungen hergestellt werden und kann dann mit seiner Langlebigkeit punkten. Es ist unsere Aufgabe, die Öffentlichkeit diesbezüglich laufend über unsere Innovationschritte zu informieren.

Einfach gut vernetzt!



Vigier

DER ARBEITSPLATZ WIRD DIGITAL

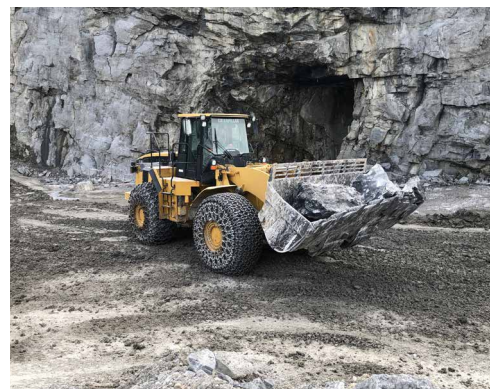
Ob auf Geschäftsreise, auf der Baustelle oder im Homeoffice: Mit der richtigen IT-Lösung braucht man nur noch ein Smartphone oder ein Tablet, um seine persönliche Arbeitsumgebung immer dabei zu haben. Dank einer neuen digitalen Plattform können nun auch die Mitarbeitenden von Vigier unabhängig von Ort und Zeit einfacher miteinander kommunizieren, gemeinsam Dokumente bearbeiten und Projekte im Nu koordinieren. Die Initiative mit dem Namen «VicaTogether» schliesst alle Unternehmen der Vicat-Gruppe mit ein. Sie soll die Mitarbeitenden im Alltag entlasten, die Zusammenarbeit erleichtern und so auch für die Kundinnen und Kunden Mehrwerte schaffen.

www.vigier.ch

Vigier Beton

GIPSABBAU FÜR DIE ZEMENTPRODUKTION

Gips ist ein Bestandteil der Rezeptur von Zement. Mit der Beigabe des Minerals lässt sich die Erstarrungszeit des Zements und damit auch von Beton regeln. Im Oktober 2020 hat Vigier von der Firma Rigips die Gipsabbruchstelle Morgenberg am Thunersee übernommen, 2021 war das erste ganze Betriebsjahr unter neuer Führung. Rund 40 000 Tonnen werden jährlich von Vigier Beton Berner Oberland am Thunersee abgebaut. Der Gips wird von der Abbaustelle in der Gemeinde Krattigen per Förderband zur Verladestation in Leissigen und von dort mit der Bahn in die Fabrik von Vigier Ciment im Berner Jura transportiert. Vier Mitarbeitende sind vor Ort mit dem Gipsabbau beschäftigt.



www.vigier-beton.ch

Vigier Beton

GROSSPROJEKT VOR DER HAUSTÜR

Die Bell Schweiz AG baut in Oensingen (SO) ihre Produktionsinfrastruktur in mehreren Etappen aus. Vigier ist am Projekt beteiligt. Zwischen September 2021 und März 2022 transportierte das Unternehmen rund 200 000 Tonnen Aushubmaterial von der Baustelle zur Deponie Aebisholz. Vom dortigen Betonwerk liefert Vigier zudem 60 000 Kubikmeter Beton für die Neubauten, davon mehr als die Hälfte Recyclingbeton. Der Standort Aebisholz liegt nur einen Kilometer von der Baustelle entfernt – ideale Voraussetzungen, wenn so grosse Materialmengen transportiert werden.

www.vigier-beton.ch



Visualisierung: ANS Architekten und Planer SIA AG



Altola

ELEKTROSTAPLER ERSETZEN DIESEL

Das Umsteigen von fossilen Treibstoffen auf erneuerbare Energien beginnt im Kleinen. Zum Beispiel mit dem Ersatz von zwei Diesel-Gabelstaplern durch Elektro stapler bei Altola in Olten im vergangenen Februar. Die 3,5 Tonnen schweren Fahrzeuge heben Lasten bis 2 Tonnen und verfügen über leistungsstarke Lithium-Batterien. Die können auch tagsüber immer wieder kurz nachgeladen werden, so dass die Stapler ständig einsatzbereit sind. Die Lebensdauer der Lithium-Batterien der neuesten Generation ist beeindruckend. Sie dürfte sogar die Lebensdauer der Stapler übertreffen. Dank dem Einsatz der beiden Elektro stapler kann Altola den Dieselverbrauch jährlich um rund 6750 Liter reduzieren.

www.altola.ch

Vigier Rail

TOP-RATING BEI DER NACHHALTIGKEIT

Vigier Rail hat 2021 seine Geschäftstätigkeit zum dritten Mal von EcoVadis hinsichtlich Umwelt, Arbeits- und Menschenrechte, Ethik und nachhaltige Beschaffung prüfen lassen. Dabei resultierte erstmals die Auszeichnung «Platin». Sie bescheinigt, dass Vigier Rail zum besten Prozent von über 65 000 bewerteten Unternehmen in 160 Ländern gehört. Das Resultat spiegelt auch die neue, ambitionierte Nachhaltigkeitsstrategie der Vigier-Gruppe wider. So wurden 2021 quantifizierbare Ziele in Bezug auf die Förderung der Mitarbeitenden und die Diversität sowie das Klima und die Ressourceneffizienz definiert. Sie sorgen dafür, dass Vigier auch in Zukunft dauerhafte Werte für Kundinnen und Kunden, Partner und Mitarbeitende schafft.

www.vigier-rail.ch



TRANSPORTEURE MIT VERANTWORTUNGS- BEWUSSTSEIN

Vigier bewegt jeden Tag tausende Tonnen Material über kurze und längere Strecken. Ob auf dem Werksgelände, der Strasse oder der Schiene: Beim Transportieren übernimmt das Unternehmen Verantwortung für die Kundschaft und die Umwelt.

Für den Bau von Transportinfrastrukturen wie Strassen, Bahnstrecken, Brücken, Tunnels, Flugplatzpisten und Hafenanlagen ist Beton unverzichtbar. Der Baustoff wird in grossen Mengen eingesetzt. Für die Autobahnumfahrung Ost von Biel etwa lieferte Vigier seinerzeit 220 000 Kubikmeter Beton. Das Unternehmen muss ständig eine hohe Nachfrage befriedigen und riesige Materialmengen verarbeiten. Allein für die Herstellung von Zement baut Vigier jedes Jahr rund 700 000 Kubikmeter Gestein ab. Die daraus erzeugten 900 000 Tonnen Zement werden unter Zugabe von noch mehr Kies, Sand und Wasser schliesslich zu Beton. Der Herstellungsprozess hat einen Vorteil: kurze Wege. Vom Ort, wo die mineralischen Rohstoffe abgebaut werden, bis zum Verwendungsort des Betons liegen oft nur wenige und selten mehr als hundert Kilometer. Zement und Beton sind Produkte aus der Region für die Region.

Trotzdem ist der Transport der gewaltigen Materialmengen eine Herausforderung. Als Lieferantin trägt Vigier in mehrfacher Hinsicht Verantwortung. Die Transportkette darf nie unterbrochen werden, sonst stehen unzählige

Baustellen still. Zudem sind die Kunden auf pünktliche Lieferungen («just in time») angewiesen, damit die genau getimten Abläufe nicht gestört werden. Und schliesslich steht Vigier in der Pflicht, die Auswirkungen der Transporte auf die Umwelt möglichst gering zu halten.

Transport beginnt auf dem Werksgelände

Ausgerechnet das Vigier-Unternehmen, das ausschliesslich für die Transportbranche produziert, transportiert seine Produkte nicht selber: Vigier Rail stellt Betonbahnschwellen und mit der Tochterfirma Sonnevillle Einzelblöcke des Systems Low Vibration Track (LVT) für die Feste Fahrbahn her. 380 000 LVT-Elemente waren es allein für den Gotthard-Basistunnel. Das LVT-System wird weltweit eingesetzt, aktuell etwa beim Bau der Metro-Linie in Mumbai. Dabei werden die LVT-Blöcke unter Anleitung von Vigier vor Ort hergestellt. Kunden in der Schweiz oder im nahen Ausland hingegen holen die Ware in der Regel im Werk Müntschemier (BE) ab und befördern sie auf dem Schienenweg zur Baustelle. Für einen reibungslosen Umschlag sorgt das automatische Logistiksystem in Müntschemier.



Emissionsfrei: Das Förderband (links), das jährlich 30 000 LKW-Fahrten ersetzt, und der neue E-Betonmischer von Vigier Beton.



Weltneuheit: Der E-Dumper «Lynx» ist ein Elektrofahrzeug der Superlative, das beim Abwärtsfahren seinen eigenen Strom produziert.

Der computergesteuerte Portalkran schafft den Verlad auf Eisenbahnwagen oder LKWs in Windeseile. So wird viel Zeit eingespart, bevor der eigentliche Transport beginnt.

Auch Vigier Ciment hat den Transport auf seinem Werksgelände mit innovativer Technik optimiert. Im Steinbruch Tschanner im Berner Jura ist mit dem «Lynx» seit 2018 ein Elektrofahrzeug der Superlative im Einsatz. Beladen mit 65 Tonnen Material erzeugt der Muldenkipper beim Abwärtsfahren seinen eigenen Strom. Das abgebaute Gestein wird dann per Förderband durch einen Tunnel in die Zementfabrik im gut 300 Meter tiefer gelegenen Péry geschickt. Auch dabei wird dank der Schwerkraft Strom gewonnen. Zudem ersetzt das Transportsystem jedes Jahr rund 30 000 Lastwagenfahrten durch die sensible Juralandschaft und die benachbarten Dörfer.

Zunehmend klimaneutral unterwegs

Im Verlauf von 2022 wird Vigier als erste Zement- und Betonherstellerin der Schweiz ihre Produkte vom Steinbruch bis auf die Baustelle klimaneutral transportieren können. Möglich machen das zwei neue E-Lastwagen. Bei Vigier Ciment kommt ein Elektro-Sattelschlepper mit Siloaufleger zum Einsatz. Für Thierry Gaschen, Leiter der Vigier-Ciment-

Transportgesellschaft Vitrans, geht ein alter Wunsch in Erfüllung: «E-Camions waren bisher zu teuer und zu wenig leistungsfähig. Letztes Jahr konnten wir nun drei neue Fahrzeuge im realen Einsatz testen. Eines erfüllte unsere Anforderungen.» Die sind hoch: Der E-Zementtransporter muss nach zehn Jahren Einsatz noch 80 Prozent der Leistung eines Dieselfahrzeugs erbringen und entsprechende Strecken bewältigen. Für lange Distanzen setzt Vigier allerdings wenn immer möglich auf die Bahn. «Wir transportieren mehr als die Hälfte des Zements auf der Schiene und nutzen auch die Möglichkeiten des kombinierten Verkehrs», betont Thierry Gaschen. Vigier Ciment

hat rund 230 eigene Siloeisenbahnwagen im Einsatz, dazu kommen 30 Sattelschlepper von Vitrans.

Auch Vigier Beton erhält demnächst einen E-Lastwagen. Der Fahrmischer wird Frischbeton ausliefern und schafft 140 bis 160 Kilometer, bevor er an die Steckdose muss. «In der Regel lässt sich damit ein Tagesprogramm bewältigen», sagt Fritz Blum, Leiter Logistik bei Vigier Beton Nordwest. «Von unseren über 60 LKWs ist nun einer ein elektrischer. Bis wir CO₂-frei unterwegs sind, ist es also noch ein langer Weg.» Dies sieht auch Cédric Gerber so. Der Verantwortliche für die Nachhaltigkeit bei

Biodiesel und HVO

Bei den von Vigier eingesetzten Biotreibstoffen handelt es sich entweder um Biodiesel oder um den synthetischen Kraftstoff HVO (Hydrogenated Vegetable Oils), der aus organischen Abfällen erzeugt wird. Je nach Einsatzgebiet, Motorentechnik und weiteren Faktoren kann Biodiesel einen unterschiedlich hohen Anteil einer Tankfüllung ersetzen. «Bei unseren Fahrzeugen sind das höchstens 30 Prozent», sagt etwa Beat Bühler, Leiter Logistik bei Vigier Beton Berner Oberland. «Deshalb setzen wir seit letztem Jahr zusätzlich auf HVO, um unseren CO₂-Ausstoss zu senken.» Mit HVO kann man fossilen Diesel problemlos ersetzen. Allerdings kostet er deutlich mehr und ist nur beschränkt verfügbar. Ein Pionier auf dem Gebiet der Biotreibstoffe ist Vigier Ciment. Deren Transportgesellschaft Vitrans AG verwendet seit 2010 Biodiesel und ersetzte damit 2021 bereits 85 Prozent des fossilen Diesels.



Umweltfreundlich: 230 Silowagen transportieren die Produkte von Vigier Ciment auf dem Schweizer Bahnnetz.

Ein Netz von E-Ladestationen

Seit 2022 erlaubt Vigier bei der Anschaffung von Geschäftsautos nur noch Modelle mit Elektro-, Plug-In-Hybrid-, Wasserstoff- oder Erdgastechologie. In den kommenden Jahren werde man ein Netz von Elektroladestationen aufbauen, sagt der Vigier-Nachhaltigkeitsverantwortliche Cédric Gerber. Standorte wie Péry, Luterbach, Olten oder Safnern verfügen bereits über entsprechende Infrastrukturen, Wimmis oder Müntschemier werden bald folgen. An den Ladestationen können Kunden und Mitarbeitende ihre Geschäfts- oder Privatfahrzeuge zum Selbstkostenpreis «auftanken». Der Strom enthalte kein verstecktes CO₂, betont Cédric Gerber: «Vigier bezieht seit 2015 nur noch grünen Strom vorwiegend aus Wasserkraftwerken, ein Drittel davon aus eigenen Anlagen. Bis 2030 werden wir diesen Anteil vor allem dank eigenen Photovoltaikanlagen auf 40 Prozent steigern.»

Mehr Motivation dank EcoCoach

Lenkerinnen und Lenker von Vigier-Transportfahrzeugen absolvieren regelmässig Weiterbildungen und verbessern ihre Kompetenzen in Kursen wie EcoDrive. «Es geht darum, das sichere, umweltschonende und treibstoffsparende Fahren zu fördern», fasst Vitrans-Direktor Thierry Gaschen die Ziele zusammen. Vitrans führt schon lange einen internen Wettbewerb durch, bei dem die relevanten Daten der Chauffeure monatlich veröffentlicht und die beiden Besten ausgezeichnet werden. Mit grossem Erfolg, wie Thierry Gaschen erzählt: «Die Mitarbeitenden haben einen sportlichen Ehrgeiz entwickelt, um sich ständig zu verbessern.» Seit 2020 hilft ihnen dabei der EcoCoach. Es handelt sich um Adeline Montavon, die früher selber als Chauffeurin für Vitrans unterwegs war. Nach diversen Weiterbildungen begleitet die Disponentin nun ihre früheren Kollegen als Beifahrerin, um ihr Fahrverhalten zu analysieren und ihnen Tipps zu geben. Die «Nachhilfestunden» seien überaus beliebt, freut sich Thierry Gaschen.

Vigier weiss noch nicht, welche CO₂-freie Antriebstechnologie sich durchsetzen wird: «Neben dem Elektroantrieb ist auch Wasserstoff eine Option. In den nächsten Jahren sind weitere technische Fortschritte zu erwarten. Wir wollen aber bereits heute Erfahrungen sammeln.»

Der Transportbereich verursacht zwar nur einen kleinen Teil der CO₂-Emissionen von Vigier. Aber er muss mithelfen, das Ziel einer CO₂-neutralen Geschäftstätigkeit bis 2050 zu erreichen. Einen namhaften Beitrag leisten bereits heute Biotreibstoffe (siehe Kasten). 2021 haben die Fahrzeuge und die Baumaschinen der Vigier-Unternehmen mehr als eine Million Liter Biodiesel und synthetischen Kraftstoff getankt und so 3000 Tonnen fossiles CO₂ eingespart – fast doppelt so viel wie im Vorjahr.

Aufwändige Gefahrguttransporte

Wie alle Vigier-Unternehmen transportiert auch Altola wenn immer möglich mit der Bahn. Zum Beispiel Lösungsmittel, die nicht in den Stoffkreislauf zurückgeführt werden können und als Ersatzbrennstoff in der Zementfabrik in Péry verfeuert werden. «Von unseren 14 000 aktiven Kundinnen und Kunden – darunter viele Garagenbetriebe und andere KMU – haben aber nur wenige einen Bahnanschluss», gibt Unternehmensleiter Roland Meier zu bedenken.

Deshalb arbeitet Altola mit Logistikpartnern im ganzen Land zusammen. Sie holen die Sonderabfälle bei den Kunden ab und bringen sie zu einer Bahnverladestation oder an die Standorte Olten oder Pieterlen. Ihre Fahrzeuge sind nach den Vorgaben von Altola ausgerüstet und die Chauffeurinnen und Chauffeure im Umgang mit Gefahrgütern geschult. Für jeden Gefahrenstoff gibt es spezifische Transportvorschriften und -gebilde. Der Transport muss mit einem Begleitschein detailliert dokumentiert werden. Alle beteiligten Personen garantieren mit ihrer Unterschrift, dass sie sich an die Vorgaben halten. «Eigentlich wollte der Bund dieses Jahr den elektronischen Begleitschein einführen», sagt Roland Meier. «Dieser sollte die administrative Abwicklung der Transporte vereinfachen. Leider kommt es zu Verzögerungen.»

Beim Transport von Gefahrgütern steht die Sicherheit für Mensch und Umwelt an oberster Stelle. Entsprechend gross ist der Aufwand, um alle Risiken zu eliminieren. Etwa beim Transport von beschädigten Fahrzeug-Lithium-Batterien, von denen eine hohes Brandrisiko ausgeht. Zwei Mitarbeitende von Altola holen solche Akkus ab und bringen sie in einem speziellen Transportbehälter mit integrierter Löschvorrichtung nach Olten. Sonderabfälle verdienen eben eine Sonderbehandlung.

DR. GREEN



MIT DEM VELO ZUR ARBEIT

Transport – so lautet das Thema dieser Ausgabe. Woran ich dabei denke? Nicht in erster Linie an die Beförderung von Gütern. Obwohl dies im Hinblick auf die Nachhaltigkeit auch ein sehr wichtiges Thema ist. Ich denke ganz besonders an den Transport von Menschen: von zu Hause zum Arbeitsplatz und zurück.

2020 gingen rund 33 Prozent der in der Schweiz verbrauchten Endenergie auf das Konto des Verkehrs. Damit ist der Verkehr die grösste Energie-Verbrauchergruppe, noch vor den Haushalten und der Industrie. Den Energiebedarf deckte der Verkehr zu 92 Prozent mit Erdölprodukten (Benzin, Diesel, Flugtreibstoffe). Und für sage und schreibe 72 Prozent der CO₂-Emissionen des Verkehrs in der Schweiz waren 2020 die Personenwagen verantwortlich. Auf Lastwagen entfielen 12 Prozent und auf Lieferwagen 8 Prozent der Emissionen.

Der berufliche Pendelverkehr hat daran einen wesentlichen Anteil. Deshalb bin ich als Nachhaltigkeitsexperte froh um Aktionen wie Bike to Work, die für dieses Thema sensibilisieren und mithelfen, ein anderes Mobilitätsverhalten ins Auge zu fassen.

Bike to Work ist eine schweizweite Mitmach-Aktion von Pro Velo Schweiz. Der Verband will damit das Fahrrad als umweltfreundliches, energiesparendes und gesundes Verkehrsmittel fördern. Die Aktion findet jeweils im Mai und Juni statt und hat zum Ziel, dass Pendlerinnen und Pendler auf dem Arbeitsweg vermehrt das Fahrrad einsetzen. Zur Motivation werden unter allen Teilnehmenden, die mehr als 50 Prozent ihres Arbeitsweges mit dem Velo zurücklegen, Preise im Wert von über CHF 120 000.– verlost.

Jedes Jahr treten so im Mai und Juni über 70 000 Pendelnde in die Pedale und setzen das Velo auf ihrem Arbeitsweg ein. Rund 2400 Betriebe in der Schweiz stärken mit Hilfe von Bike to Work den Teamgeist und die Fitness ihrer Mitarbeitenden und bekennen sich zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten. Bei dieser Aktion geht es aber nicht nur um Umwelt- und Klimaschutz. Zur Nachhaltigkeit gehört auch die Gesundheitsförderung. Und diese liegt mir besonders am Herzen – deshalb freut es mich zu sehen, wie ernst Vigier dieses Thema nimmt. So wurde seit dem 1. Juli 2021 mit Cédric Gerber eigens

ein Leiter Nachhaltigkeit angestellt, der sich um alle Nachhaltigkeitsbelange des Unternehmens kümmert.

An der Aktion Bike to Work nehmen jedes Jahr alle Vigier-Unternehmensbereiche teil, Vigier unterstützt aber auch Mitarbeitende mit Laufsponsoring und kümmert sich in vielen anderen Bereichen für deren Gesundheit. Beispielsweise bietet das Unternehmen eine kostenlose Grippeimpfkampagne mit Gutscheinen und Unterstützung vor Ort an. Und Mitarbeitenden und ihren Familienmitgliedern, die der Krankentaggeldversicherung von Vigier angeschlossen sind, steht rund um die Uhr eine Gratis-Hotline zur Verfügung. Man kann also durchaus sagen, dass Vigier weiss, dass die Mitarbeitenden die wichtigste Ressource des Unternehmens sind und sich sehr konsequent um deren Wohlergehen kümmert.

Bis zum nächsten Mal,

Ihr Dr. Green

DIE ZAHL

2,3

So viele Kilometer lang ist das Förderband, das vom Steinbruch «Tschärner» ins Werk von Vigier Ciment in Péry reicht. Es transportiert das zerkleinerte Gestein in einem Verbindungstunnel in eine Lagerhalle. Dort werden Kalkstein und Mergel getrennt gelagert. Das Gute dabei: Das Gewicht des Gesteins und das Gefälle der Förderbands werden zur Stromerzeugung genutzt (jährlich rund 80 000 kWh). Die Transportanlage hat so sogar eine positive Energiebilanz. Darüber hinaus werden dank dem Förderband jährlich 30 000 Lastwagenfahrten eingespart.



**FÜR HÖCHSTE
PRÄZISION**


vigier rail

LÖSUNGEN AUS LEIDENSCHAFT

Qualität, Zuverlässigkeit und Präzision. Darauf kommt es beim Bahnbau an. Deshalb setzen viele Bahnunternehmen und Verkehrsbetriebe aus dem In- und Ausland auf Vigier Rail. Unsere Leidenschaft sind die Fertigung und die laufende Weiterentwicklung von hochwertigen Betonprodukten für den Bahnbau. Kompetent, flexibel und zuverlässig auch bei individuellen Wünschen – das ist Vigier Rail.

www.vigier-rail.ch