

VISIONS

Juni 2019

DAS VIGIER-KUNDENMAGAZIN



MEGATREND MOBILITÄT

INTERVIEW:

MOBILITÄT ALS CHANCE

UNTERWEGS FÜR DIE

MOBILE GESELLSCHAFT



LÖSUNGEN AUS LEIDENSCHAFT

INHALT

BASIS JEDER ENTWICKLUNG

Mobilität ist eine Voraussetzung für das Funktionieren von Wirtschaft und Gesellschaft. **04**

NEWS

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

INTERVIEW

Adrian Forrer, Unternehmensleiter Creabeton Matériaux, über die Bedeutung der Mobilität. **12**

VIGIER UND DIE MOBILITÄT

Ob Strasse, Schiene, Brücke oder Tunnel: Beim Bau ist Vigier mit von der Partie. **18**

DR. GREEN

Intelligente Transportlogistik und Ökologie. **22**

DIE ZAHL

Vigier Ciment und die Temperaturen bei der Zementherstellung. **23**

IMPRESSUM

Das Magazin VISIONS von Vigier erscheint in der Regel einmal 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, Anita Schmid, Anja Lepore (alle Vigier Holding AG)

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

Grafik/Layout: virus Ideenlabor AG, Cornouillerstrasse 6, 2500 Biel 4, www.virusad.com

Titelbild: Der ICN der SBB unterwegs zwischen Maienfeld und Sargans. Bild: swiss-image.ch/Marcus Gyger

MEGATREND MOBILITÄT 04



«MOBILITÄT ALS CHANCE» 12



UNTERWEGS FÜR DIE MOBILE GESELLSCHAFT 18



NEWS UND TRENDS 10/16



EDITORIAL



Mobilität bewegt uns

Mobilität ermöglichen und selber mobil sein: Das sind zwei zentrale Anliegen von Vigier bei sämtlichen Aktivitäten und in allen Bereichen des Unternehmens. Zement und Beton sind die Materialien, um effiziente, sichere Strassen und Schienenwege zu bauen, auf die eine mobile Gesellschaft und eine erfolgreiche Wirtschaft angewiesen sind.

Ob am Bosphorus, an der Themse oder im hintersten Winkel der Schweiz: Die Produkte von Vigier kommen überall dort zum Einsatz, wo wichtige Verkehrsinfrastrukturen entstehen. Jeden Tag stehen wir im Einsatz, um diese Produkte dorthin zu bringen, wo sie gerade gebraucht werden. Wir wollen, dass sich unsere Kunden und Partner auf uns verlassen können.

Nur mit einer intelligenten Transportlogistik können wir dieses Versprechen einhalten. Die Transportlogistik 4.0 macht sich digitale Technologien zunutze, um Güter schneller, effizienter und umweltfreundlicher an ihren Bestimmungsort zu bringen. Vigier hat dies frühzeitig erkannt. Der wachsende Zeit- und Kostendruck in unserer Branche ist eine Herausforderung, der wir uns stellen. Denn sie macht uns noch besser.

Das Magazin VISIONS widmet sich diesmal ganz dem Megatrend Mobilität und den Lösungen, die wir rund um dieses Thema bieten können. Das Thema bewegt uns. Lassen Sie sich mitbewegen.

Ich wünsche Ihnen eine anregende und unterhaltsame Lektüre.

Lukas Epple
CEO Vigier

MOBILITÄT – DIE BASIS FÜR JEDE ENTWICKLUNG

Ausflüge am Wochenende, an den Arbeitsplatz pendeln oder in die Ferien fliegen – heute entspricht es dem Zeitgeist, sich viel und weiträumig zu bewegen. Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung dafür, dass die Gesellschaft und die Wirtschaft stabil funktionieren können. Der gesellschaftliche Trend der Mobilität hat viele Facetten und wird uns auch in Zukunft beschäftigen.



Bild: swiss-image.ch/Marcus Gyger

Malerisch: Die Bahn verschafft sich in der Schweiz überall ihren Weg, wie das Beispiel des Lüogjuchin-Viadukts an der Lötschberg-Südrampe zeigt.



Bild: swiss-image.ch/André Meier

Was heisst «Mobilität»?

Das Wort «Mobilität» ist bereits im Lateinischen vielfältig. Zum einen bedeutet «movere» bewegen, erregen, anregen und antreiben, zum anderen aber auch: verjagen. Diese Doppeldeutigkeit scheint gerade in unserer Zeit passend, in der wir einerseits immer mobiler werden, andererseits aber auch zunehmend gestresst sind.

«WER ZU SCHNELL GEHT, KOMMT OFT NICHT MIT.»

Anke Maggauer-Kirsche, deutsche Lyrikerin

In der heutigen Gesellschaft gibt es drei Arten von Mobilität. Die räumliche Mobilität bezeichnet den physischen Wechsel zwischen Orten und Positionen. Es handelt sich also um Bewegung im engen Wortsinn. Daneben gibt es die soziale Mobilität, die beispielsweise das Auf- und Absteigen auf der Karriereleiter oder den Wechsel von der Kinder- zur Elterngeneration umfasst.

Ein Trendbegriff ist heute die E-Mobilität. Diese virtuelle Mobilität bezeichnet die Abwicklung von Arbeitsvorgängen im virtuellen Raum des Internets.

Die Mobilitäts-Booster
Alle diese Formen der Mobilität sind Voraussetzungen dafür, dass eine Gesellschaft und

ihre Wirtschaft stabil funktionieren kann. Doch die ständig wachsende Mobilität hat auch negative Seiten. Sie sorgt für ein starkes Verkehrsaufkommen und belastet die Umwelt. Das führt zu höheren Mobilitätskosten und einem grösseren Energiebedarf der Gesellschaft. Gemäss dem letztjährigen Mobilitätsbericht des Bundesamtes für Statistik wenden die Schweizerinnen und Schweizer täglich 90 Minuten für ihre Mobilität auf. Seit dem Jahr 2000 wurden sie jedes Jahr um fast eine Minute «mobiler». Von den erwähnten 90 Minuten investieren sie durchschnittlich 17 Minuten in den Arbeitsweg und rund 45 Minuten in die Freizeit. Daneben sind in der Statistik der Einkauf (13 Min.), die Ausbildung (6 Min.) und «übriges» (9 Min.) als Reisezwecke erfasst.

Der Schienen- und Strassenverkehr in der Schweiz wuchs von 2000 bis 2016 um 30 Pro-

zent an. 2017 waren in der Schweiz 6,2 Millionen motorisierte Strassenfahrzeuge gemeldet, davon allein 4,6 Millionen Personenwagen. Rund 71 Prozent der Tagesdistanzen werden mit dem Auto zurückgelegt, 16 Prozent mit der Eisenbahn und nur vier Prozent zu Fuss. Auf die zurückgelegte Distanz jedes und jeder Einzelnen haben verschiedene Faktoren einen Einfluss. Zum Beispiel das Alter: Junge Erwachsene (18- bis 24-Jährige) sind mit durchschnittlich 48,0 Kilometern pro Tag doppelt so mobil wie ältere Generationen (65- bis 79-Jährige) mit 27,2 Kilometern.

Mobilität und Beziehungen
Dank neuartigen Kommunikationstechnologien können heute Beziehungen trotz grosser Distanz und unterschiedlichen Zeitzonen aufrechterhalten werden. Dies fördert unsere soziale Mobilität, verringert aber gleichzei-

Mobilität – eine Erfindung der Moderne?

Der Mensch war schon immer unterwegs. Sei es als Nomade oder im Rahmen von Völkerwanderungen. Gemäss dem deutschen Soziologen Hartmut Rosa kann man dennoch einen grossen Unterschied zwischen der früheren und der heutigen räumlichen Mobilität feststellen. Früher sei der Mensch durch Umstände wie Krieg, Krankheiten oder klimatische Bedingungen zur Bewegung gezwungen worden, heutzutage entstehe die Bewegung vermehrt auch aus innerem Antrieb. Rosa nennt dies eine «aus der Gesellschaft selbst heraus erzeugte, systematische Mobilität».

Mehr Bewegung, mehr Freiheit?

Der Soziologe Hartmut Rosa zweifelt die Zunahme der beruflichen, familialen, politischen und religiösen Mobilität nicht an. Die Frage, ob aus dieser Multiplikation der Lebensbereiche jedoch auch eine grössere Freiheit resultiert, lässt er offen. Grundsätzlich vertritt er die Meinung, dass uns die Optionsvermehrung allein nicht freier mache. Sie nütze uns nur, wenn wir dadurch ein selbstgesetztes Ziel besser erreichen können. Geben wir uns aber immer wieder mit den gleichen Entscheidungen ab, so führt das gemäss Rosa längerfristig zu einem «rasenden Stillstand».

tig die räumliche. Via soziale Netzwerke und Messenger-Dienste ist es uns heute möglich, mit Freunden und Bekannten aus aller Welt

«LEBEN IST
BEWEGUNG, UND
OHNE BEWEGUNG
FINDET LEBEN
NICHT STATT.»

Moshé Feldenkrais,
Physiker und Entwickler
der Feldenkrais-Methode

überall und jederzeit zu kommunizieren. Dieses komplexe Beziehungsnetz stellt jedoch hohe Anforderungen an uns und unsere Sozialkompetenz – die neuartigen Kommunikationstechniken verlangen oftmals ein höheres Mass an Interpretation als die reale Kommunikation von Mensch zu Mensch.

Das virtuelle Büro

Eine Grundvoraussetzung für die virtuelle Mobilität ist das Internet. Die Forschung verwendet dafür den Begriff der «virtuellen Arbeitswelt». Früher galt der traditionelle

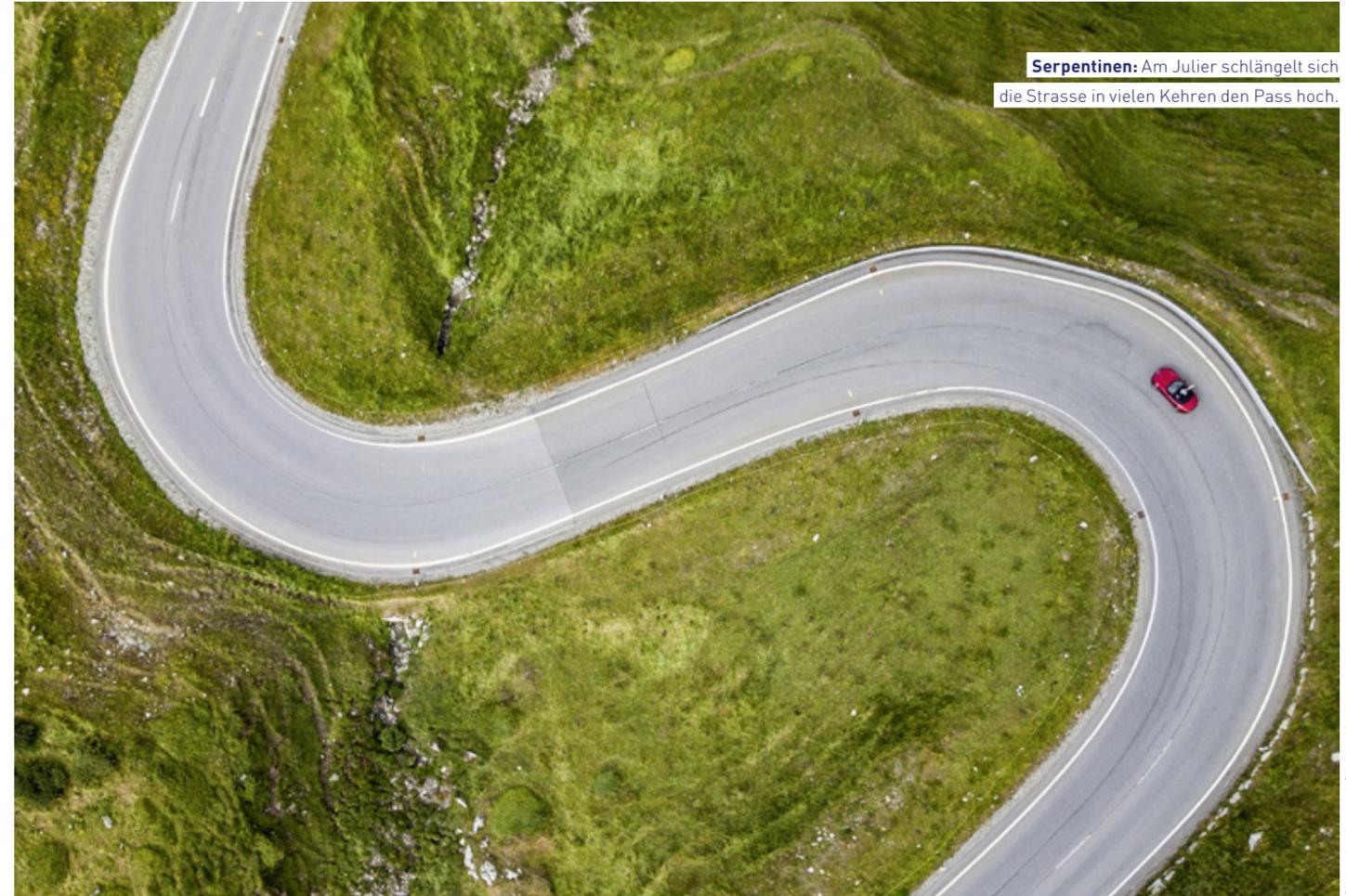
Aussendienst-Mitarbeiter, der mit seinem Auto von Ort zu Ort fährt, als «mobil». Heute kann jeder von Zuhause aus seine E-Mails beantworten oder Video-Konferenzen mit seinen Kollegen führen. Das Arbeitsmaterial wird oft auf externen Servern abgespeichert, so dass Mitarbeitende von überall darauf zugreifen können. Das persönliche Erscheinen am Arbeitsplatz wird so in vielen Branchen überflüssig. Während ein Bauarbeiter für seine Arbeit zwingend auf der Baustelle antreten muss, kann eine Grafikerin heutzutage von einem beliebigen Ort aus an ihren Projekten arbeiten.

Beschleunigung als Belastung

Mobil zu sein, liegt im Trend: Mobilität verkörpert für viele die Moderne. Wir bewegen uns mit rasantem Tempo durch unser Leben. Alles muss schnell gehen und effizienzsteigernd sein. Diese Beschleunigung kann überfordern und zu stressbedingten Krankheitsbildern führen. Die Anzahl der Erschöpfungszustände und Burn-Out-Erkrankungen steigt in den westlichen Breitengraden rasant an. Auch die ständige Erreichbarkeit – via Anrufe, SMS oder Push-Nachrichten – kann als belastend empfunden werden. Gerade bei Teenagern führt diese ständige Reizüberflutung oftmals zu Konzentrationsschwierigkeiten und Unruhe.

Mobilität und Energie

«Wir müssen lernen, Mobilität nicht nur als körperliche Bewegung von A nach B zu begreifen. Mobilität in Zukunft ist Metamobilität», sagt der renommierte Zukunftsforscher Matthias Horx. Gemäss Horx sollte vermehrt darüber diskutiert werden, wie wir mobil bleiben können, ohne der Umwelt zu schaden. Horx weist darauf hin, dass neben dem Megatrend Mobilität auch der Megatrend Energie existiere. Die Herausforderung liege darin, diese beiden Trends miteinander zu verlinken. Ziel müsse eine «grüne Mobilität» sein, sagt der deutsche Sozialwissenschaftler Andreas Knie, der bis 2018 Geschäftsführer des Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) war. Dafür sollen in einem ersten Schritt Mobilität und Verkehr entkoppelt werden. Die Bewegungsfreiheit der einzelnen Menschen solle intakt bleiben, ohne dass das Verkehrsaufkommen vergrössert werde. Dabei werde die multimodale Reise-



Serpentinen: Am Julier schlängelt sich die Strasse in vielen Kehren den Pass hoch.

Bild: iStock



Mobilität und Transportlogistik

Die Anforderungen an die Transportlogistik sind heutzutage enorm. In Zeiten der globalisierten Wirtschaft, in der Güter ganze Kontinente durchqueren, ist die Frage nach dem schnellsten und billigsten Transport komplex. Und wie gehen Transporteure und Unternehmen mit der Tatsache um, dass die Verkehrsinfrastrukturen wegen der steigenden individuellen Mobilität immer überlasteter sind? Mit diesen und weiteren Fragen sieht sich die Transportlogistik, die das Rückgrat der Wirtschaft ist, heute konfrontiert. Sicher ist, dass Digitalisierung, Online-Shopping, virtuelle Vermittlungsdienste und vieles mehr neue Anforderungen an die Logistik stellen und sich so auch der Verkehr grundlegend verändern wird. Gleichzeitig erhalten nachhaltige und umweltfreundliche Konzepte Aufwind, bei denen Ressourcen lokal genutzt werden und die Transportwege kurz sind. Ein Revival erlebt auch das Reparieren und Recyceln von Produkten anstelle des gedankenlosen Einsatzes von Neuware, für welche die Transportwege oft lang sind.

planung immer wichtiger: Diese ist darauf ausgerichtet, dass Transportmittel günstig und effizient genutzt werden wie beispielsweise beim Car-Sharing.

«BLEIBEN IST ETWAS
VORÜBERGEHENDES.
AUFBRECHEN IST
EWIG.»

Michael Richter,
deutscher Zeithistoriker

Der Zugang zur räumlichen Mobilität wird sich demnach in den nächsten Jahren grundlegend verändern. Wie sich die virtuelle Mobilität weiterentwickeln wird, ist offen. Setzen wir schon bald Roboter ein, um noch mehr Zeit zu sparen? Oder bereisen wir in absehbarer Zeit gar die gesamte Milchstrasse? Wird es in der Zukunft überhaupt noch nötig sein, das Haus zu verlassen, um seine Familie und Freunde zu treffen? Eines ist klar: Mobilität wird auch in Zukunft ein Thema sein, das uns – im wahrsten Sinne des Wortes – bewegt.

Massgeschneiderter Verkehr

Die im Auftrag der SBB durchgeführte Studie des Gottlieb Duttweiler Instituts «Mobilität 2025 – unterwegs in der Zukunft» geht davon aus, dass sich bis 2025 weder die Verkehrsinfrastruktur, noch die Bedürfnisse der Nutzer komplett verändern werden. Innovation wird vor allem im Bereich der softwaregenerierten Kommunikation zwischen den Kunden und den verschiedenen Transportmitteln erwartet. So kämen sich öffentlicher und individueller Verkehr immer näher: Das reservierte Velo wartet zur gewünschten Zeit am Bahnhof, den Lieferwagen für den Umzug mietet man per App und je nach Nachfrage fahren mehrere Busse eine bestimmte Strecke. Ein starker Preisanstieg für die Mobilität ist laut dem Gottlieb Duttweiler Institut unumgänglich: Der Preis sollte auch ein Anreiz dafür sein, dass die Leute ihren Reiseweg zunehmend zu Fuss oder mit dem Velo zurücklegen und so ihre körperliche Fitness verbessern.

Bild: swiss-image.ch/Matthias Nutt

Vigier Rail

CHEMINS DE FER DU JURA: INNOVATIVE LÖSUNGEN

Vigier Rail übernahm für die Chemins de fer du Jura (CJ) die komplette Sanierung des Meter-spurgleises zwischen Les Bois und La Ferrière auf einer Länge von 650 Metern. Das neue Zugdepot am Bahnhof Saignelégier wurde gleichzeitig mit drei neuen Beton-Weichen sowie mit vier Schottergleisen und drei betonierten Gleisen mit Betonschwellen ausgestattet. Dabei erforderte insbesondere die Gleiserneuerung zwischen Les Bois und La Ferrière den Einsatz von speziellen Mitteln. Die Betonschwellen wurden «Just in Time» per LKW angeliefert. Weil der Abstand zwischen Strasse und Gleis auf einem Teil des sanierten Abschnitts 16 bis 22 Meter betrug und es zudem einen Höhenunterschied von 4,5 Metern gab, musste ein Raupenkran mit einem variablen Gelenkarm mit grosser Reichweite die Schwellen abladen. Ein Versetzgerät von Vigier war an einem Kranhaken befestigt und konnte mit sukzessiver Drehung jeweils vier Schwellen aufnehmen. So konnten die Schwellen direkt auf das vorbereitete Schotterbett verlegt werden. Auf diese Weise gelang es, die 112 Schwellen für diesen Teilabschnitt in nur 90 Minuten zu verlegen.

www.vigier-rail.ch



Altola

LITHIUM-AKKUS SICHER TRANSPORTIEREN

Wieder aufladbare Lithium-Ionen-Akkumulatoren sind dank ihrer hohen Energiedichte heute für viele Anwendungen unverzichtbar – etwa für Handys, für Modellflugzeuge, für E-Bikes und Hybrid-Autos. Vor allem von defekten und beschädigten Akkus geht aber eine hohe Brandgefahr aus. Für ihren Transport sind besondere Sicherheitsmassnahmen zwingend. Der Recycling-Spezialist Altola setzt deshalb spezielle Transportbehälter ein, darunter seit neuem auch ein Spezialgebilde mit integrierter Löscheinrichtung für industrielle Batterien. Mit ihm lassen sich auch grosse Traktionsakkumulatoren von E-Mobilen sicher transportieren. Bei solchen Aufträgen kommt ein speziell ausgebildetes Zweierteam von Altola zum Einsatz. Es sorgt für die richtige Verpackung und den sicheren Transport defekter Lithium-Ionen-Akkus.

www.altola.ch



Altola

MEHR SICHERHEIT UND EFFIZIENZ

Altola ist mengenmässig der grösste Aufbereiter von Ersatzbrennstoffen in der Schweiz. Ausgangsmaterial sind unter anderem Lösungsmittel aus der Industrie, die per Bahn oder Tanklastwagen zum Firmensitz in Olten transportiert und dort aufbereitet werden. Nun hat Altola den Lösungsmittelumschlag in Olten modernisiert. Dank der Installation von zusätzlichen Sensoren und Überwachungskameras lassen sich die Umfüllvorgänge jetzt sicher und effizient aus einem neuen Kommandoraum steuern. Spezielles Überwachungspersonal am Umschlagplatz ist nicht mehr nötig. Die bei der Aufbereitung von Lösungsmitteln entstehenden Ersatzbrennstoffe finden insbesondere bei der Zementherstellung Verwendung. Hauptabnehmer ist Vigier Ciment in Péry.

www.altola.ch



Creabéton Matériaux

ERFOLGREICHE BETEILIGUNG AM JUGENDPROJEKT LIFT

Seit einigen Jahren schon bietet Creabéton Matériaux in Lyss zwei Wochenarbeitsplätze für Jugendliche, die sich am Projekt LIFT beteiligen. Zielgruppe dieses Integrations- und Präventionsprogramms an der Nahtstelle zwischen Volksschule (Sek I) und Berufsbildung (Sek II) sind Jugendliche mit erschwerter Ausgangslage. Kernelement sind regelmässige Kurzeinsätze, sogenannte Wochenarbeitsplätze, in Gewerbebetrieben. Diese Einsätze erfolgen auf freiwilliger Basis in der schulfreien Zeit. Im Februar 2019 erhielt Svenja Polesana für ihre Einsätze das LIFT-Diplom. Noch erfreulicher: Im Herbst dieses Jahres kann sie bei Vigier Béton in Safnern eine Lehre zur Büroassistentin EBA antreten.

www.creabeton-materiaux.ch





«DER MEGATREND MOBILITÄT IST FÜR UNS EINE CHANCE»

Sämtliche Unternehmensbereiche von Vigier beschäftigen sich intensiv mit Mobilität und Transportlogistik. «Ich sehe die Entwicklungen im Bereich Mobilität als Chance für uns», sagt Adrian Forrer, Unternehmensleiter von Creabéton Matériaux. Für ihn ist Mobilität die Basis für die Entwicklung und den Erfolg aller Lebewesen.

Herr Forrer, würden Sie sich als mobilen Menschen bezeichnen?

Im Vergleich mit CEOs anderer Unternehmen bin ich unterdurchschnittlich mobil. Creabéton Matériaux ist in einem Binnenmarkt tätig und regional verankert. Die Reisetätigkeit hält sich deshalb in Grenzen, und

meine physische Mobilität als Unternehmensleiter ist nicht sehr gross. Privat schätze ich mich dagegen als sehr mobil ein. Wann immer ich Gelegenheit dazu

«VIGIER STEHT FÜR EINE VERKÜRZUNG DER WEGE FÜR MENSCH UND WARE.»

habe, unternehme ich in den Ferien gerne weite Reisen und erlebe andere Kulturen.

Neben der physischen Mobilität gibt es ja auch noch andere Aspekte des Mobilseins.

Natürlich überschätzt man sich selber immer ein bisschen, aber im sozialen Bereich würde ich mich als sehr mobil bezeichnen: Ich bin im Bieler Industrieumfeld aufgewachsen und habe verschiedenste Jobs ausgeübt, war in einer Druckerei und in Supermärkten tätig, habe Nachtschichten bei der Post gemacht, war Staplerfahrer, bis ich nach einem Geologie- und einem Marketingstudium meine heutige Position als Unternehmensleiter erreicht habe. Es behagt mir, auf unterschiedlichen Flughöhen zu kommunizieren. Ich bin

gerne mit den «Büzern» in unserer Fabrik im Gespräch, und wenn ich hobbymässig als Schlagzeuger der Rockband Juraya auf der Bühne stehe, ist das zum Beispiel eine komplett andere Welt.

Die Mobilität der Gesellschaft hat sich in den letzten Jahrzehnten stark verändert.

Es werden immer grössere Strecken zurückgelegt, was zu Verkehrs- und Energieproblemen führt.

Die ökologischen Auswirkungen dieser Entwicklung sind in der Tat eine grosse Herausforderung. Hier kommt aber eine grosse Stärke von Vigier und Creabéton Matériaux zum Zug. Wir verarbeiten Rohstoffe aus der unmittelbaren Region und liefern die Produkte in die Region. Wir bieten den Menschen an dezentralen Standorten im Mittelland, im Berner Oberland und in der Romandie nachhaltige Arbeitsplätze. Wir stehen also für eine Verkürzung der Wege für Mensch und Ware. Auf der Plus-Seite bringt uns die zunehmende Mobilität der Gesellschaft ein besseres Verständnis für andere Kulturen.

Der Megatrend Mobilität führt zu höheren Anforderungen an die Verkehrsinfrastrukturen. Und genau das ist ein wichtiges Wirkungsfeld von Vigier.

Ja, jede operative Gesellschaft der Vigier Gruppe hat viel mit Mobilität und Transportlo-

Bilder: Guy Perrenoud



gistik zu tun. Das gehört zu unseren Stärken. Wir sind in der Schweiz fast an allen wichtigen Infrastrukturprojekten des öffentlichen und des Individualverkehrs beteiligt. Zum Beispiel rollen die Züge im neuen Ceneri-Tunnel wie bereits im Gotthard schon bald auf dem festen Fahrbahnsystem von Vigier Rail. Und auch in Sachen Transportlogistik sind wir gut aufgestellt. Vigier Ciment und Vigier Beton transportieren Material von Abbaugruben in die Fabrik und profitieren dabei vom grossen Vorteil, dass sich die Abbaugruben in unmittelbarer Nähe befinden. Vigier Ciment transportiert das fertige Produkt zu mehr als 50 Prozent mit der Bahn zu den Kunden. Vigier Beton liefert Frischbeton, Sand und Kies mit einer grossen Transportflotte auf Baustellen in der Nähe. Und auch wir von Creabeton bringen jährlich 300000 Tonnen Betonwaren zu den Kunden und profitieren dabei von unseren dezentralen Standorten in Lyss, Einigen, Müntschemier und Granges-près-Marnand. Altola sammelt Sonderabfälle dezentral ein und transportiert sie nach der Verwertung ein zweites Mal.

Creabeton Matériaux liefert viele Produkte für den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen in der Schweiz.

Das ist für uns ein extrem wichtiger Absatzkanal. Wir liefern zum Beispiel Rinnen für die Entwässerung von Autobahnen und Rückhaltesysteme, die man im Volksmund Leitplanken nennt. Diese können mit Lärmschutzwänden bestückt sein. Sie ermöglichen bauliche Eingriffe in Strassen bei sehr hoher Sicherheit. Durch ihren Einsatz wird der Verkehr deutlich weniger gestört – und das bei tieferen Kosten. Im Bahnbereich liefern wir Perron-Elemente oder Kabelkanäle, die entlang der Gleise geführt werden.

Ihr Unternehmen ist zudem an einem visionären Projekt für Personentransporte beteiligt.

Ja, wir wirken mit den besten Hochschulen der Schweiz am Projekt Eurotube mit. Dabei geht es um sehr schnellen Personentrans-

port in einer Röhre. Die meisten kennen das Projekt des Hyperloops von Tesla-CEO Elon Musk. Für die Teststrecke in Kalifornien wurden auch ETH-Ingenieure angeworben, entschlossen sich dann aber schnell, in der Schweiz ein eigenes Projekt auf die Beine zu stellen. Für die Teststrecke im Wallis bauen wir von Creabeton Matériaux die Prototypen für das Rohrsystem. Die Rohre sollen dauerhaft und ökologisch sein, deshalb ersetzen wir die üblichen Armierungen durch eine neue Lösung. Betontechnologie und Materialwissenschaft spielen dabei eine sehr wichtige Rolle – und in diesem Bereich sind wir, auch dank unserem Mutterhaus Vicat, in der Schweiz führend.

Anforderungen an Ihr Unternehmen gibt es auch, wenn man Mobilität im Sinne von Flexibilität versteht.

Die Ansprüche der jüngeren Generationen in diesem Bereich werden immer grösser: Heute bestellen und zwei oder drei Stunden später geliefert bekommen. Die Verfügbarkeit der Waren wird immer wichtiger. Für uns ist das eine grosse Chance, weil wir den Markt aufgrund unserer lokalen Verankerung sehr gut kennen und Entwicklungen antizipieren können.

Ist es nicht auch eine grosse Herausforderung, wenn man als Unternehmen diese neuen Bedürfnisse befriedigen muss?

Absolut. Ohne Digitalisierung wäre das gar nicht möglich. Wir arbeiten seit fünf Jahren intensiv daran und entwickeln mit Partnern Geschäftsmodelle, um genau in diesem Bereich stark zu sein. Betonartikel zu liefern, ist etwas anderes, als Handyhüllen zu verschicken. Der Leistungsanteil des Transports beträgt bei uns zehn Prozent des Nettowerts. Wenn man die Leistung hier verbessern will, um die Anspruchshaltung der Kunden zu akzeptablen Kosten zu befriedigen, muss man die digitalen Prozesse im Griff haben. Die Lagerverfügbarkeit unserer Artikel ist zum Beispiel in Realtime sichtbar – hier sind wir in der Schweiz in unserer Branche führend. Aber das ist die Basisanforderung für eine Verbesserung der Transportlogistik in Zu-



sammenarbeit mit Partnern. In diesem Bereich sind wir gut vorbereitet und gewappnet.

Können Sie uns Beispiele für zukunftsweisende Transportlogistik-Konzepte Ihres Unternehmens nennen?

Weil heute auf vielen Baustellen Platz fehlt und weil teilweise schlecht geplant wird, erwartet man von Herstellern «Just in Time»-Lieferungen. Auf einer Grossbaustelle im Genfer Vorort Meyrin waren wir als Lieferant von CARENA-Sickersteinen für die ganze Logistikkette verantwortlich. Wir lagerten die Steine bei uns und lieferten sie jeweils auf den gewünschten Zeitpunkt, indem wir das Verkehrsaufkommen in der Stadt über eine App in die Berechnung der Fahrzeiten einbezogen. Dazu kam das Versetzen der Steine vor Ort mit mobilen Versetzgeräten. Wir übernehmen bei Bedarf auch die Gesamtkoordination von Baustellen mit Nachtfahrten und allem Drum und Dran.

Mobilität im Sinne von Anpassungsfähigkeit an neue Bedürfnisse ist also in Ihrer Branche wichtig. Wie haben sich die Rahmenbedingungen in den letzten Jahren verändert?

Der Druck ist gross, bei der Automatisierung der Prozesse mitzumachen. Ansonsten wäre es extrem teuer, so kurzfristig zu liefern. Ziel in unserer Branche muss sein, gemeinsam mit Partnern mithilfe innovativer Logistikkonzepte Lastwagen auszulasten, um die Waren in kurzer Zeit von der Fabrik zum Verbraucher zu bringen.

Die Digitalisierung ist für zukunftsfähige Mobilitätslösungen entscheidend, sie ist aber auch ein Treiber der Globalisierung. Wie gross ist der Druck aus dem Ausland, der auf der Baubranche in der Schweiz lastet?

Er ist enorm. Das bekommen wir von Creabeton Matériaux innerhalb der Vigier Gruppe am stärksten zu spüren. Die Nachfrage nach Betonwaren in der Schweiz wird bereits zu einem Drittel durch Importprodukte gedeckt. Dies trotz des hohen Transportkostenanteils. Möglich macht dies das Gesetz, das uns vorschreibt, für Transporte von A nach B in der Schweiz Schweizer Transportunternehmen einzusetzen. Das ist an sich nichts Schlechtes, verzerrt aber den Wettbewerb, weil Transporte mit Schweizer Unternehmen 13 bis 17 Prozent teurer sind. Deutsche oder österreichische Mitbewerber mit tieferen Löhnen für ihre Chauffeure haben deshalb einen Wettbewerbsvorteil, obwohl sie viel grössere Strecken zurücklegen und damit auch die Umwelt wesentlich mehr belasten. Der Euro-Kurs hat die Situation in den letzten fünf Jahren noch verschärft.

Wohin führt diese Entwicklung?

Wenn sich die Rahmenbedingungen nicht entscheidend ändern, ist unsere gesamte Branche existenziell gefährdet. Es hilft aber, dass am 1. Januar 2019 die LKW-Maut in Deutschland eingeführt worden ist. Die ist zwar deutlich tiefer als die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSWA in der Schweiz, es ist aber ein Schritt in die richtige Richtung.

Es braucht also innovative Lösungen?

Ja, wenn wir es durch unsere Anstrengungen und durch das Nutzen neuer Technologien fertigbringen, noch kurzfristiger und noch zuverlässiger zu liefern, kann uns das kein Mitbewerber aus dem Ausland nachmachen. Darum fokussieren wir uns auf diese Chance.

Sind Sie zuversichtlich?

Ich bin überzeugt, dass wir wirklich gute Voraussetzungen haben. Wir haben uns in den letzten fünf Jahren auf der Prozess- und auf der Datenseite intensiv vorbereitet. Deshalb ist unsere Wettbewerbsposition gut. Ich glaube daran, dass wir auch in Zukunft eine Berechtigung in diesem Markt haben – vermutlich nicht mit allen Artikeln, aber noch verstärkter mit Dienstleistungen. Die Kunden schätzen schon heute unsere Kompetenz und unsere Praxisnähe, die wir in der Beratung beweisen. Ich hoffe aber, dass wir da in Zukunft in Sachen Services und Logistik noch einen draufsetzen können.



Creabeton Matériaux hat Prototypen für das Rohrsystem des Hyperloop-Projekts «Eurotube» entwickelt.

«VERKEHRINFRASTRUKTUREN SIND FÜR UNS EIN WICHTIGER ABSATZKANAL.»



Vigier Ciment

ZWEI PRESTIGE OBJEKTE MIT VICAT SMART^{UP}

Im Raum Bern lieferte Vigier Ciment für zwei wichtige Infrastrukturbauten Ultrahochleistungsbeton Vicat SMART^{UP}. Bei der Sanierung der Kappelenbrücke in Wohlen bei Bern wurde die ursprüngliche Betondecke im Sommer und Herbst 2018 durch fünf Zentimeter UHFB Vicat SMART^{UP} [Structure] mit 3 Prozent Stahlfasern ersetzt. Dafür wurden 100 Kubikmeter Beton benötigt. Auch beim Doppelspurausbau auf der RBS-Strecke Moosseedorf-Zollikofen kam der Spezialbeton zum Einsatz. Von März 2018 bis April 2019 wurden die neu erstellten Unterführungen zwischen Moosseedorf und Zollikofen durch eine 3 Zentimeter starke Schicht aus UHFB Vicat SMART^{UP} [Structure] mit 2,5 Prozent Metallfasern abgedichtet. Als Bauunternehmen kamen die Imptenia Schweiz AG (in Wohlen) und die ARGE Frutiger Tiefbau Moosseedorf zum Zug.

www.vigier-ciment.ch



Altola

BEI EINEM BRAND ZÄHLT JEDE SEKUNDE

Das Sammeln, Verwerten und Entsorgen von Sonderabfallstoffen ist mit einigen Risiken verbunden. Altola investiert deshalb am Hauptsitz in Olten ständig in die Verbesserung der Sicherheitsanlagen und Vorrichtungen zur Brandbekämpfung. Kürzlich hat das Unternehmen die Sprinkleranlage in der Halle, wo Altöle umgefüllt und verarbeitet werden, saniert und auf den neusten Stand gebracht. Im Gegensatz zur früheren «Trockenanlage» sind die Versorgungsleitungen der Sprinkler jetzt ständig mit Wasser und Frostschutzmitteln gefüllt. Die Auslösezeit liess sich dadurch halbieren, bereits 20 Sekunden nach Auslösen des Alarms versprühen die Sprinkler Wasser und Schaumzusatz. Für die Brandbekämpfung ist das eine gewaltige Verbesserung: Um die Ausbreitung eines Feuers zu verhindern und einen Brand möglichst im Keim zu ersticken, zählt jede Sekunde.

www.altola.ch



Creabéton Matériaux

VELOBLOC – DER NEUE VELOPARKER

Velofahren erfreut sich grosser Beliebtheit. Durch den Boom bei den E-Bikes gibt es immer mehr Menschen, die den Arbeitsweg mit dem Zweirad zurücklegen. Damit die geliebten Velos und E-Bikes richtig parkiert werden können, braucht es praktische Veloparker. Einen solchen hat jetzt Creabéton Matériaux im Sortiment: VeloBloc verfügt über die Masse 22×22×22 cm und ein Gewicht von 22,5 kg und erfüllt alle Anforderungen für eine mobile Parkgestaltung im privaten und öffentlichen Raum. Der VeloBloc aus Beton mit glatter Oberfläche ist in der Farbe Grau und optional mit einem Dorn erhältlich.

www.creabeton-materiaux.ch



Vigier Beton

AUSZEICHNUNG FÜR VIGIER BETON MITTELLAND AG

Die Vigier Beton Mittelland AG wurde Mitte September 2018 für die vorbildliche und naturnahe Gestaltung ihrer Abbaustelle Hobühl in Attiswil (BE) erneut mit dem Label der Stiftung Natur & Wirtschaft ausgezeichnet. Bereits im Jahr 2003 hatte das Unternehmen das Label der Stiftung Natur & Wirtschaft erhalten. Bei der Rezertifizierung 2018 wurde es ohne Vorbehalte wieder verliehen. Die naturnahen Flächen auf der Abbaustelle Hobühl in Attiswil setzen sich aus verschiedenen Teichen, Hecken, Wiesen- und Waldflächen zusammen. Für Reptilien und Amphibien wurden Ast- und Steinhäufen angelegt. Auch Insekten und Vögel finden wertvollen Lebensraum. So sind beispielsweise Uferschwalben auf dem Areal anzutreffen. Typische Pflanzen- und Tierarten, die eigentlich in Flusssauen leben würden, besiedeln als Pioniere die offenen Abbaustellen. Diese sind wichtige Ersatzstandorte für die in der Schweiz verschwindenden Auenlandschaften.

www.vigier-beton.ch

Vigier Rail

NEUER UNTERNEHMENSLEITER

Am 1. April 2019 hat Christophe Kipfer seine Arbeit als neuer Unternehmensleiter von Vigier Rail aufgenommen. Der 54-jährige Romand absolvierte seine Ausbildungen an der HSG in St.Gallen und der EPF in Lausanne. Vor dem Wechsel zu Vigier Rail war er als Integration Project Manager/CFO bei der Integra Metering AG in Therwil/Toulouse tätig. Zuvor hatte er mehrere Jahre bei der im Unterhalt und der Sanierung von Bahngleisen spezialisierten Scheuchzer AG in Bussigny gearbeitet, zuletzt als Geschäftsführer. Lukas Epple, CEO von Vigier, ist glücklich über die Besetzung der wichtigen Führungsposition. «Christophe Kipfer verfügt über eine breite Erfahrung im schweizerischen und internationalen industriellen Umfeld. Ich freue mich sehr, mit ihm eine ausgewiesene Persönlichkeit in unserem Unternehmen begrüssen zu dürfen.» Epple selber wird sich wieder auf sein Amt als Präsident des Verwaltungsrates bei Vigier Rail konzentrieren.



www.vigier-rail.ch

Ob Strasse oder Schiene, Brücke oder Tunnel: Beim Bau wichtiger Verkehrsinfrastrukturen ist Vigier mit von der Partie. Eine ausgeklügelte Transportlogistik stellt sicher, dass das Unternehmen seine Verpflichtungen jederzeit erfüllen kann.

Aus Gestein wird Zement und schliesslich Beton, der unverzichtbare Baustoff für langlebige Infrastrukturbauten – gerade im Mobilitätsbereich. Vigier deckt mit seinen Unternehmen die ganze Wertschöpfungskette ab und bietet Bauherren alle benötigten «Zutaten». Zum Beispiel im Eisenbahnbau: Für den Gotthard-Basistunnel, die jüngste Bahninfrastruktur von europäischer Bedeutung, lieferte Vigier Rail 380000 LVT-Stützpunkte, Low Vibration Track-Komponenten für Feste-Fahrbahn-Trassen. Auf 700 Bahnwagen wurden sie vom Produktionsstandort Müntschemier zu den Baustellen transportiert – immer genau dann, wenn sie dort gebraucht wurden.

Von Istanbul bis Malmö gefragt

Die LVT-Produkte aus dem bernischen Seeland sind auch im Ausland gefragt. Sie waren erste Wahl beim Bau des Marmaray-Tunnels in Istanbul, mit dem 2013 die durchgehende Bahnlinie von Europa nach Kleinasien Realität wurde. Auch im Norden des Kontinents kommen sie zum Einsatz. Viele Städte bauen zur Zeit ihre Kapazitäten im Schienen-Nahverkehr aus, um die wachsende Mobilitätsnachfrage abzudecken. Nach London lieferte Vigier Rail LVT-Stützpunkte für die East London Line, die 2014 den Olympia Park erschloss, und kürzlich für den Bau der Northern Line Extension. Wegen technischer Einschränkungen im Eurotunnel wurde die

Ware per LKW in die Metropole an der Themse expediert – und zwar immer «just in time». Gross war die logistische Herausforderung auch beim Bau der 26 Kilometer langen City Ring Metro in Kopenhagen. 100000 LVT-Stützpunkte gelangten dafür mit der Bahn nach Dänemark, 40000 weitere für 12 Kilometer Geleise im neuen City-Bahntunnel im schwedischen Malmö.

Auch an den Infrastrukturen des Strassenverkehrs baut Vigier mit. Das beginnt bei der Entsorgung von Ausbruchmaterial beim Tunnelbau. Allein beim Bau des Teilstücks Tavannes-Court der A16 («Transjurane») fielen 1,5 Millionen Kubikmeter Gestein an, das Vigier in einem regionalen Steinbruch deponierte. Beim A5-Ostast in Biel waren es sogar 2 Millionen Kubikmeter. Für den Bau der Tunnelröhren, Galerien und Brücken beider Grossprojekte stellte das Unternehmen mit vier mobilen Betonzentralen die ständige Versorgung mit dem Baustoff sicher. Insbesondere Brückenbeton muss höchste Anforderungen erfüllen, um eindringendem Wasser, Tausalz und Frost zu widerstehen. Beim Bau der Poya-Brücke in Freiburg führte das Vigier-Labor unzählige Versuche durch, um Beton mit den geforderten Eigenschaften herzustellen. Diese Akribie ist Voraussetzung dafür, dass stark belastete Bauwerke ihren Dienst lange und sicher erfüllen.

UNTERWEGS FÜR DIE MOBILE GESELLSCHAFT



Internationaler Markt: Beim Bau der East London Line zur Erschliessung des Olympiageländes kamen Low Vibration Track Stützpunkte von Vigier Rail zum Einsatz.

Für den rollenden und den ruhenden Verkehr

Wie die A16, die A5 und die Poya-Brücke ist auch die A9 Lebensnerv einer ganzen Region. Derzeit werden rund 21 Kilometer der Walliser Autobahn zwischen Martigny und Vétroz sowie ein Anschlussstück der A21 saniert. Hier kommen Produkte eines weiteren Vigier-Unternehmens zum Einsatz: Creabeton Matériaux.

Für mehr Sicherheit sorgt DELTA BLOC®. Die Ausrüstung eines 6,5 Kilometer langen Teilstücks mit dem Fahrzeug-Rückhaltesystem dauerte im

März 2017 nur vier Tage und drei Nächte. Andere auf der A9 verbaute Betonzeugnisse werden von den Verkehrsteilnehmern kaum bemerkt, sind aber unverzichtbar für die Hochleistungsstrasse. Dazu gehören etwa Kabelschächte für die Stromversorgung sowie Schlitzrinnen, die das Regenwasser zuverlässig von der Fahrbahn ableiten.

«EFFIZIENTE MOBILITÄT
BENÖTIGT AUCH INFRA-
STRUKTUREN FÜR DEN
RUHENDEN VERKEHR.»

Effiziente Mobilität benötigt neben Infrastrukturen für den fahrenden auch solche für den ruhenden Verkehr. Wohin abgestellte Autos gehören, liegt angesichts des knappen Raums in den Städten auf der Hand: In Parkhäuser. In Verbindung mit Parkleitsystemen ermöglichen sie zudem eine effiziente und umweltschonende Verkehrlenkung. Die Stadt Thun

hat 2018 mit dem Parking City Ost Schlossberg das letzte von vier Parkhäusern rund um das Stadtzentrum eröffnet. Vigier Beton erbrachte als Gesamtdienstleister einen wichtigen Beitrag an das Bauwerk, das

310 Fahrzeugen auf acht Halbgeländen Platz bietet. Das Unternehmen entsorgte 75000 Kubikmeter Ausbruchmaterial, lieferte 20000 Kubikmeter Spritz- und Konstruktionsbeton und führte alle Betonpumparbeiten im Berg aus. Der Auftrag war eine Herausforderung, denn der Platz – mitten in der Stadt und auf einer engen Baustelle – war knapp.

Technik und Know-how für jede Aufgabe

Der Einsatz von Vigier für wichtige Mobilitätsprojekte im In- und Ausland erfordert eine ausgeklügelte Logistik und passende Transportmittel in allen Lagen. Allein die 21 Anhängerzüge und drei Sattelschlepper von Creabeton Matériaux legen jedes Jahr zwei Millionen Kilometer zurück, um 300000 Tonnen Betonwaren auszuliefern – das sind fast 50 Erdumrundungen am Äquator. Manchmal müssen Spezialfahrzeuge ran, um die Ware ans Ziel zu bringen. Etwa das Raupenfahrzeug, das Fertigaragen dort versetzt, wo der LKW wegen engen Zufahrten oder steilem Gelände nicht hinkommt. Oder die neue Spezialanfertigung für den Transport von Kleinklä- und Abscheideanlagen. Der Kran des LKW kann schwere Betonobjekte in jede Richtung und über grössere Distanzen als übliche Kräne versetzen. Zum Fahrzeug gehört auch ein speziell ausgebildeter Chauffeur, der die Versetzarbeit allein bewältigt. Mit dieser Kombination von Technik und Know-how ist Creabeton Matériaux für jede Aufgabe gerüstet.

Wichtige Verkehrsinfrastrukturen:

Auch am Ceneri-Basistunnel wirkt Vigier Rail mit.

Auch bei der Entsorgung von Problemstoffen sind massgeschneiderte Logistiklösungen gefragt. Spezialist auf diesem Gebiet ist Altola mit einer Stammflotte von über 50 Transportfahrzeugen – Lastwagen, Sattelschlepper, Tankschlepper, Saug- und Spülfahrzeuge, Kipplaster. Fast alle gehören Partnern, die für Altola unterwegs sind. Ihre Fahrzeuge sind nach den Vorgaben von Altola ausgerüstet und die Chauffeure für den sicheren Umgang mit Gefahrgütern ausgebildet. Die in der ganzen Schweiz stationierten Transportpartner sind das Standbein des dezentralen Logistikkonzepts des Unternehmens. Es garantiert Kundennähe vom Tessin bis Basel und von Genf bis in die Ostschweiz. Die Chauffeure kennen die Verhältnisse sowie die Sprache in ihrer Region und sind schnell vor Ort. Von den Kunden gelangen die Entsorgungsgüter entweder direkt oder via regionale Zwischenlager und von dort mit effizienten Sammeltransporten zu den Verarbeitungsstandorten in Olten oder Pieterlen – auf der Strasse und auch auf dem Schienenweg.

Transportlogistiker mit Verantwortung

Wenn möglich transportieren die Vigier-Unternehmen ihre Waren mit der Bahn. Am weitesten ist hier Vigier Ciment: Die Hälfte der jährlich produzierten 900000 Tonnen Zement verlassen das Werk in Péry auf dem Schienenweg. Die etwa 200 eigenen Silowagen – davon die Hälfte der neusten Generation – pendeln pausenlos zwischen dem Werk und den Kunden, von denen rund 30 Betonwerke im ganzen Land die grössten sind. Doch ohne Strassentransport geht es nicht, vor allem für kürzere Distanzen und für die «letzte Meile», also den Weg vom nächsten Bahnanschluss zum Kunden. Das Unternehmen verfügt über 30 moderne LKW mit Siloaufbau, die alle die neuste Abgasnorm Euro 6 erfüllen, und arbeitet zudem mit Transportpartnern zusammen. Die Transportlogistiker von Vigier Ciment



Walliser Lebensnerv: Die A9 wird mit dem Rückhaltesystem DELTA BLOC® ausgerüstet.

tragen eine grosse Verantwortung, denn das Werk liefert einen bedeutenden Teil des in der Schweiz benötigten Zements. Würde die Transportkette unterbrochen, stünden rasch überall im Land Baustellen still.

Ob sie nun Problemstoffe, Zement oder Beton transportieren: Ohne gute Logistik läuft bei den Vigier-Unternehmen nichts. Neuste Technik hilft, die Herausforderungen zu meistern. Ein Beispiel dafür ist der Portalkran, den Vigier Rail 2017 in Müntschemier in Betrieb

genommen hat. Er stapelt die frisch produzierten Bahnschwellen in das gewaltige Schwellenlager und verlädt sie von dort direkt auf Bahn- oder Lastwagen. Dies geschieht vollautomatisch und mit minimalem Personaleinsatz dank Computersteuerung. Das System ermöglicht eine genaue Übersicht über die Bestände jedes Schwellentyps in Echtzeit und eine optimale Nutzung der Lagerflächen. Ein paar Mausklicks genügen und die Ware bewegt sich selbstständig an ihren Bestimmungsort – präzise, sicher und schnell.



Brückenbau:

Für die 2014 eröffnete Poya-Brücke lieferte Vigier Zement und Beton, die genau definierte Eigenschaften erfüllen mussten.

DR. GREEN



INTELLIGENTE TRANSPORT-LOGISTIK ALS GRÜNES PLUS

Der Ausdruck «Transportlogistik 4.0» ist heute in aller Munde: Dabei geht es um den Einfluss der Digitalisierung auf sämtliche Prozesse rund um den Transport. Für die Planung, Steuerung und Umsetzung dieser Prozesse gibt es heute viele neue Lösungen.

«Zeit ist Geld» – dieses Zitat aus Benjamin Franklins Buch «Ratschläge für junge Kaufleute» aus dem Jahr 1748 hat auch in der Baubranche Gültigkeit. Der Faktor Zeit wird hier immer wichtiger: Auf Baustellen wird heute kaum mehr langfristig geplant, die Lieferanten von Baustoffen und vorgefertigten Produkten müssen sich dieser Erwartungshaltung beugen. Heute bestellt und heute geliefert, heisst die Devise. Natürlich immer «just in time» oder «bedarfs-synchron», wie es wissenschaftlich heisst.

Das hat weitreichende Konsequenzen für die Branche. Wer über keine effiziente Lager- und Transportlogistik verfügt, hat

langfristig kaum mehr Überlebenschancen. Die Digitalisierung bietet Möglichkeiten, an die früher nicht einmal zu denken war. Sie hilft, den Verkehr effizienter zu machen. Mit intelligenten Systemen kann man den Besetzungsgrad in Fahrzeugen erhöhen, unnötige Fahrten verhindern und die überlastete Verkehrsinfrastruktur generell besser nutzen. Intelligente Mobilität trägt ausserdem zur Steigerung der Verkehrssicherheit bei.

Im Stückgutverkehr werden solche Lösungen zur besseren Auslastung von Lastwagen schon länger erfolgreich angewendet. In der Baubranche ist das schwieriger. Denn es macht platz- und gewichtsmässig einen grossen Unterschied, ob man Frischbeton, Pflastersteine oder Entwässerungsschächte liefern muss. Ich wäre aber nicht Dr. Green, wenn ich nicht darauf aufmerksam machen würde, dass es in diesem Bereich noch viel Potenzial gibt.

Da freut es mich ganz besonders, wenn mir zu Ohren kommt, dass bei Vigier intensiv an neuen Lösungen für eine intelligente Transportlogistik gearbeitet wird. Diese sorgt nämlich nicht nur für Zeitgewinn und für eine bessere Effizienz, sie ist insbesondere auch noch deutlich ökologischer. Und das ist es bekanntlich, was mich interessiert! In diesem Sinne: Bis zum nächsten Mal!

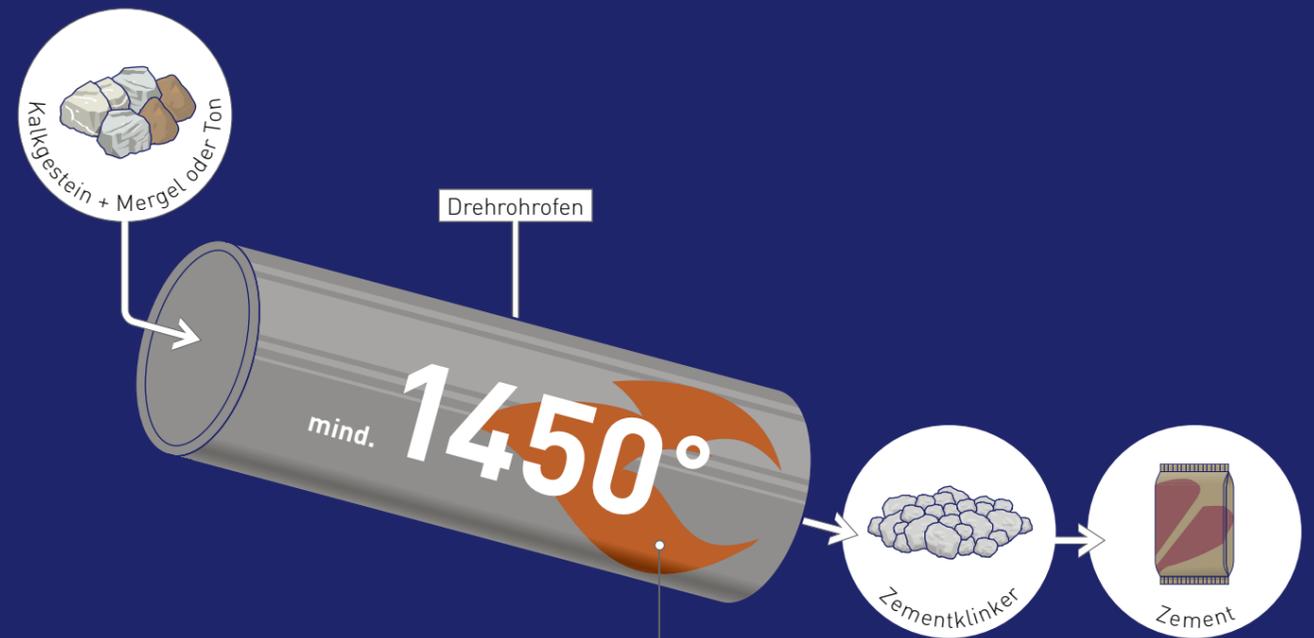
Dr. Green

Ihr Dr. Green

DIE ZAHL

1450

Auf so viel Grad Celsius müssen die Rohstoffe für die Herstellung von Zement erhitzt werden. Kalkgestein und Mergel oder Ton werden gebrochen, gemahlen und zu Rohmehl vermischt. Dieses wird bei grosser Hitze zu sogenanntem Klinker gesintert. Der Drehrohrofen von Vigier Ciment wird dafür auf bis zu 2000 Grad Celsius erhitzt. Dabei kommen heute neben fossilen Brennstoffen bereits bis zu 90 Prozent alternative Brennstoffe wie Klärschlamm, Altholz, Tiermehl, Kunststoff- und Plastikabfälle, Altöl und Lösungsmittel zum Einsatz. Nach der Sinterung wird der Zementklinker gekühlt und in Silos zwischengelagert. Durch feines Mahlen des Zementklinkers unter Zugabe von rund fünf Prozent Gips und weiteren Zusatzstoffen entsteht dann Zement: Dieser meistverwendete Stoff der Welt nach Wasser ist die Basis für die Herstellung von Beton.



Brennstoffe

fossile Brennstoffe

alternative Brennstoffe



<10%

90%



Klärschlamm



Altholz



Tiermehl



Kunststoff-/Plastikabfälle



Altöl



Lösungsmittel

FÜR GENIALE PERSPEKTIVEN

CREABETON
LÖSUNGEN AUS LEIDENSCHAFT

Die Vielfalt der Betonwaren, die Creabeton Matériaux produziert und anbietet, ist schlichtweg genial. Doch auch in Bezug auf Liefertreue, Beratungskompetenz und Kundennähe sind wir führend. Innovative Lösungen nach Mass, trendige Designprodukte und umfassende Serviceleistungen: In Sachen Beton dürfen Sie von uns (fast) alles erwarten. Denn diesem Werkstoff gilt unsere Leidenschaft.

www.creabeton-materiaux.ch

une
entreprise
de **VIGIER**