



Moderne Produktionsanlagen, moderne Logistik: Auf dem Streckennetz der SBB verkehrt neu eine Re 482 mit dem Logo von Holcim.

Bahn frei für Holcim!

Mit der Taufe einer eigenen Werbelokomotive bekennt sich der grösste Schweizer Zementhersteller zum umweltfreundlichen Transport auf der Schiene und zur erfolgreichen Zusammenarbeit mit SBB Cargo. Über die Hälfte ihrer Transporte wickelt die Holcim Schweiz heute per Bahn ab.

Blauer Himmel und milde Temperaturen, das richtige Wetter für einen Festakt: Am 19. September wurde die in den Holcim-Farben lackierte SBB-Güterzuglok der Reihe Re 482 feierlich ihrer Bestimmung übergeben. Nach dem Verwaltungssitz der Holcim Schweiz erhielt sie den Namen «Zürich-Oerlikon». Die Zweisystemlok wird primär innerhalb der Schweiz, aber auch auf der Achse Basel-Köln zum Einsatz kommen.

Die Loktaufe markiert den vorläufigen Höhepunkt einer Erfolgsgeschichte: Von jeher setzt die Holcim (Schweiz) AG, Tochter des international tätigen Baustoffkonzerns Holcim Ltd, auf die Schiene. Allein im letzten Jahr wurden 2,9 Mio. Tonnen Material über das Schienennetz befördert, dies entspricht etwa 200 Mio. Tonnenkilometern – darunter nicht nur Zement, sondern auch Kies und Halbprodukte, Brenn- und Rohstoffe wie Klinker, Kohle, Hütensand, Gips und Aushubmaterial. Damit gehört Holcim Schweiz zu den grössten Kunden von SBB Cargo.

Sämtliche Zementwerke der Holcim Schweiz sind mit eigenen Bahnanlagen erschlossen. Das Unternehmen unterhält eine Flotte von 570 eigenen

Güterwagen, darunter Zementsilowagen, Schüttgutwagen für Kies und Kippwagen für Aushubtransporte, hinzu kommen 170 angemietete Waggon. «Eine gebrandete Lokomotive war da die ideale Ergänzung», begründet Kaspar Wenger, Leiter Marketing & Verkauf Zement der Holcim Schweiz, die Aktion. «Sie ist einerseits ein attraktiver Werbeträger für uns, andererseits nützt es auch der SBB, wenn sich auf diese Weise grosse Kunden zu ihr bekennen.»

Zement wird überall gebraucht

Zement ist der wichtigste Baustoff. Praktisch kein Bauvorhaben, vom Einfamilienhaus bis zu nationalen Grossprojekten wie der NEAT kommt heute ohne Zement aus. Eine flexible und flächendeckende Distribution in der ganzen Schweiz spielt daher eine entscheidende Rolle: Aus diesem Grund werden die Holcim-Zement-Transporte, welche meist in einzelnen Wagenladungen unterwegs sind, auf dem dichten flächendeckenden Netz von Cargo Rail, dem Grundangebot von SBB Cargo, befördert.

Ungefähr eine Hälfte der gesamten Holcim-Transporte wird gebündelt und mit Cargo Train (Blockzüge) transportiert.

«Zement ist ein regionales Produkt», erläutert Kaspar Wenger. «Früher sagte man, dass jedes Zementwerk einen Radius von 100 Kilometern beliefern kann. Dies gilt im Prinzip nach wie vor, jedenfalls solange das heutige Verhältnis von Produktions- zu Transportkosten gültig bleibt. Deshalb spielt für uns die Flexibilität der Verteilung die entscheidende Rolle. Hinzu kommt, dass Zement ein relativ preisgünstiges Massengut ist, bei dem die Transportkosten überproportional zu Buche schlagen.»

Hohe Flexibilität zu günstigen Konditionen: Diese Anforderungen haben im restlichen Europa dazu geführt, dass Zement fast ausschliesslich per LKW befördert wird. Ulrich Walt, für das operative Geschäft der Zementdistribution bei Holcim zuständig, erklärt die Hintergründe: «Die meisten europäischen Bahngesellschaften sind nur an grossen Transportmengen und langen Strecken interessiert; lediglich die Schweizer Bahnen bieten auch heute noch ein flächendeckendes Wagenladungssystem an. Deshalb hat der Güterverkehr auf der Schiene hier-



Kaspar Wenger leitet bei Holcim (Schweiz) den Bereich Marketing und Verkauf.

zulande einen Anteil von etwa 30 Prozent, während dieser Anteil in den EU-Ländern bei einem Drittel oder der Hälfte davon liegt. Die Bahn spielt in der Schweiz einfach eine wichtige Rolle.»

Kompromiss von Flexibilität und Wirtschaftlichkeit

Trotz der guten Akzeptanz bei den Kunden ist der Wagenladungsverkehr für SBB Cargo ein Verlustgeschäft; das Defizit beträgt etwa 40 Millionen Franken pro Jahr. Aus diesem Grund wird zurzeit mit dem Projekt «Neuer Wagenladungsverkehr» (NWL) ein Konzept zur Effizienzsteigerung von Cargo Rail umgesetzt (siehe Cargo-Rail-Artikel auf Seite 8). Als Folge davon wird die Bedienungsfrequenz von Cargo Rail per Fahrplanwechsel (15.12.2003) dem örtlichen Verkehrsaufkommen angepasst; die Bedienungszeiten wurden entsprechend modifiziert und den Kunden mitgeteilt. Die Dichte der Flächenbedienung hingegen wird von den Massnahmen zur Effizienzsteigerung nicht tangiert.

Diese Lösung wurde gemeinsam mit den Kunden erarbeitet. SBB Cargo führte hierzu frühzeitig Gespräche mit ihren grössten Kunden, um für beide Seiten akzeptable Lösungen zu finden.

«Am Anfang waren wir besorgt, aber die gemeinsam mit SBB Cargo gefundenen Lösungen sind für uns sowohl hinsichtlich der Leistungen als auch der partnerschaftlichen Verbindung befriedigend», berichtet Kaspar Wenger. «Vor allem hatten wir das Gefühl, dass wir als Kunde ernst genommen wurden.» Und Ulrich Walt fügt hinzu: «Wir waren uns durchaus bewusst, dass sich der hohe Aufwand mit dem Wagenladungsverkehr für die SBB auf Dauer nicht rechnet, und waren deshalb zu Kompromissen bereit. Es ist ja auch in unserem Sinne, dass der Bahntransport bezahlbar bleibt.»

Im Zementwerk Siggenthal: Für das neue Bahnsilo müssen die Gleisanlagen erweitert werden.

Gab es bei Holcim nie Überlegungen, einen grösseren Anteil der Zementtransporte auf die Strasse zu verlagern? Kaspar Wenger räumt ein, dass man bei Holcim mehr als früher auf die Kosten schauen muss: «Der Wettbewerbsdruck hat auch in unserer Branche deutlich zugenommen. Zudem haben wir ein ganz klares Commitment pro Bahn: Im Grundsatz möchten wir so viel wie möglich auf der Schiene transportieren. Wenn die Bahn uns ein betriebswirtschaftlich vertretbares Angebot macht und die Zusammenarbeit insgesamt stimmt, schauen wir bestimmt nicht auf den letzten Rappen.»

Enge Zusammenarbeit auch vor Ort

Auch dort, wo Zement produziert wird, spielt die reibungslose Zusammenarbeit mit der SBB Cargo eine wichtige Rolle. «Trotz ausgefeilter Informationstechnik und Dispositionssoftware kommt es immer noch auf den persönlichen Kontakt an», betont Daniel Schneider, Abteilungsleiter Distribution im Zementwerk Siggenthal (AG). «Mit den Cargo-Mitarbeitern klappt die Zusammenarbeit auf Zuruf. Das zahlt sich besonders dann aus, wenn knifflige Situationen zu meistern sind.»

Das Zementwerk Siggenthal liegt nur wenige hundert Meter vom gleichnamigen Bahnhof entfernt. 114 Mitarbeiter produzieren hier 700 000 Tonnen Zement jährlich, 65 Prozent davon verlassen das Werk auf der Schiene. Aus turmhohen Silos werden Silobahnwagen mit Losezement befüllt. Ein geringer Anteil (10 Prozent) der Zementproduktion wird als Sackware in spezielle Waggons verladen. Beliefert werden von Siggenthal aus vor allem die Nord- und Zentralschweiz, aber auch die südlichen Baulose des Gotthard-Basistunnels.

«Wir setzen auf die Schiene und bauen diesbezüglich gerade weiter aus», erklärt Rudolf Haas, der Leiter des Zementwerks. «Im nächsten Mai soll unser neues Bahnsilo in Betrieb genommen werden. Es ist ein Siebentkammersilo, das heisst, sieben verschiedene Zementsorten können hier gleichzeitig gelagert und verladen werden.» Mit 65,75 Metern Höhe und 13 000 Tonnen Fassungsvermögen wird es das grösste Zementsilo der Schweiz sein.

Aber bevor der Zement abfüllbereit im Silo lagert, geschieht in einem Zementwerk noch allerhand: Ausgangsmaterialien für die Herstellung von Zement sind Kalkstein, Mergel und Ton. Diese Rohmaterialien gewinnen



Im Zementwerk Siggenthal: Für das neue Bahnsilo müssen die Gleisanlagen erweitert werden.

die Zementwerke durch Sprengung aus dem Steinbruch. Im Brecher wird das Sprenggut zerkleinert, mit einem Transportband ins Zementwerk gefördert, im Mischbett vorgemischt, homogenisiert und in der Rohmehlmühle zur gewünschten Feinheit vermahlen. Anschliessend erhitzen heisse Ofenabgase im Wärmetauscher das Rohmehl auf rund 1000 Grad Celsius. Darauf gelangt das vorgewärmte Rohmehl in den Drehrohröfen. Hier steigt die Temperatur des Mehls auf 1450 Grad Celsius. Bei dieser Temperatur wandeln sich die Mineralien der Rohstoffe chemisch in Klinkermineralien um, die sich zu schotterartigem, dunkelgrauem Zementklinker formen.

Nach dem Brennprozess kühlt Luft den Zementklinker schnell und kontrolliert ab, um einen optimalen Kristallaufbau der Klinkermineralien zu erzielen. Dann vermahlen Zementmühlen den Klinker zusammen mit zirka sieben Prozent Gips zum allgemein gebräuchlichen Portlandzement. Durch Variieren der Mahlfeinheit und Zumahlen von weiteren Bestandteilen wie Kalkstein oder Silicastaub entstehen Zemente mit bestimmten Eigenschaften.

Kein Widerspruch: Schwerindustrie und Ökologie

Das Werk Siggenthal ist führend in der Verwertung alternativer Brennstoffe wie beispielsweise Klärschlamm. Fossile Brennstoffe wie Kohle und Schweröl können dabei eingespart und die natürlichen Ressourcen geschont werden. Eine spezielle Filteranlage ist der Garant dafür, dass unter anderem die Schwefeldioxidemissionen tief sind, und eine Entstickungsanlage sorgt für niedrige Stickoxidwerte.

Wie bei jedem Verbrennungsprozess bildet sich auch im Zementofen Kohlendioxid (CO₂). Mit dem Einsatz von alternativen Brennstoffen gelingt es Holcim Schweiz, die CO₂-Bilanz deutlich zu verbessern. Im Zementofen werden «Abfälle» zu geeigneten Materialien, die ökologisch sinnvoll und sauber wiederverwertet werden.

Holcim Zement bleibt auch künftig auf der Bahn

Was für das Werk Siggenthal gilt, stellt Kaspar Wenger auch für die Holcim Schweiz insgesamt nicht in Frage: «Eine wesentliche Rolle für unsere gute Marktposition spielt nun mal die Lieferpräzision. Dabei sind wir auf die Flexibilität und Zuverlässigkeit unserer Logistikpartner angewiesen. In diesem Punkt hat sich bei SBB Cargo in den letzten Jahren wirklich viel getan: Man kommuniziert mit den Kunden und

ist bereit, auf ihre Wünsche einzugehen. Das erkennen wir ausdrücklich an!»

Und wie wird sich die Zusammenarbeit zwischen Holcim Schweiz und SBB Cargo in Zukunft entwickeln? Ulrich Walt sieht mehrere Perspektiven: «Zum einen spielt der grenz-



Der Verlad von Losezement in Silowagen dauert nur wenige Minuten. Mitarbeiter von Holcim und von SBB Cargo überwachen gemeinsam den Verlad.

überschreitende Verkehr für uns eine immer grössere Rolle, aus heutiger Sicht vor allem bei der Zuführung von Rohstoffen für unsere Zementproduktion. Zum anderen steht in den nächsten Jahren der Ersatz unserer Wagenflotte an, und wir prüfen in diesem Zusammenhang, inwieweit Kombiverkehre wie Cargo Domino für uns interessant sein können. Die dritte Perspektive ist, neben Einzelwagen verstärkt Linienzüge zu nutzen, vielleicht auch gemeinsam mit anderen Cargo-Grosskunden Blockzüge zu teilen.»

Text: Reinhard Huschke
Fotos: Hansjörg Egger

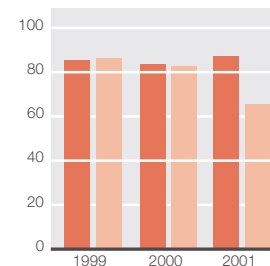
Silowagen werden von einer Rangierlok unter das Bahnsilo geschoben. Nach der Befüllung wird der beladene Zug in den nahe gelegenen Bahnhof Siggenthal gezogen.



Holcim (Schweiz) AG

Holcim (Schweiz) AG ist die Schweizer Tochtergesellschaft des weltweit tätigen Baustoffherstellers Holcim Ltd. Ihre Kernbereiche sind Zement, Kies und Beton. Mit 1300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, 5 Zement- und rund 40 Kies- und Betonwerken in allen Landesteilen ist Holcim (Schweiz) für Projekte aller Grössenordnungen ein zielorientierter und zuverlässiger Partner. Die Geschichte des Holcim-Konzerns beginnt 1912 im aargauischen Dorf Holderbank mit dem Bau eines Zementwerks. Von hier expandiert das Schweizer Unternehmen vom lokalen Betrieb zu einem der weltweit führenden Zementproduzenten. Heute ist Holcim in über 70 Ländern auf allen Kontinenten tätig, produziert jährlich zirka 120 Millionen Tonnen Zement und beschäftigt rund 50 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

■ Bahntransport Kies
■ Bahntransport Aushub
Anteile in %



Bei der Kieslieferung hat der Bahnanteil den Rekordwert von über 80 Prozent erreicht. Dank dem neuen Gleisanschluss kann nun auch immer mehr Aushub per Bahn angeliefert werden. Die effektiven Bahnanteile hängen stark davon ab, ob die grossen Baustellen über einen Gleisanschluss verfügen.

Quelle: Umweltbericht 2002, Holcim (Schweiz) AG

