

# der RECYCLER

Hauszeitung der Firma Haldimann AG | November 2019

Haldimann AG Murten | Morat



## Schrottreycling ist ein Mengengeschäft

**Die Karl Kaufmann AG Recycling ist ein Unternehmen der Thommen Group mit 13 Recycling-Firmen in der Schweiz, der die Haldimann AG den Stahl- und Buntmetallschrott verkauft. Denn nur die Grossen können im internationalen Schrottggeschäft mithalten.**

Wer auf der Autobahn von Bern nach Freiburg unterwegs ist, sieht auf Höhe Thörishaus linker Hand ein langgestrecktes Areal mit Bergen von Autowracks. Was hier sichtbar ist, ist jedoch nur ein Teil der Aktivitäten der Karl Kaufmann AG Recycling.

**Nur die Grossen können auf dem internationalen Markt mitreden**

Was im aargauischen Kaiseraugst aus der Thommen AG, einem ursprünglich regionalen Schrotthändler mit ebenfalls sichtbaren Stapeln von Fahrzeugwracks begonnen hat, wurde ab dem Jahr 2000 zur grossen Thommen Group. Der sukzessive Zukauf von heute insgesamt 13 Recycling-Unternehmen hat die

Thommen Group zum aktuell grössten Schrotthändler auf dem Schweizer Markt gemacht. 2015 erfolgte die Übernahme der Metallum Gruppe, zu der mit einem Anteil von 50% auch die Karl Kaufmann AG Recycling mit ihren zwei Standorten in Thörishaus und Givisiez gehörte.

Ein Kleiner hatte damit also einen Grossen geschluckt.

Der Thommen Group gehörten damals die anderen 50%, so dass die Karl Kaufmann AG Recycling quasi automatisch zu einer 100% Tochter von Thommen wurde. Alle 13 Recycling-Firmen der Gruppe sind nach wie vor eigenständige Unternehmen innerhalb der Thommen Group mit je ihren spezifischen Eigenheiten und Leistungen. Sie verteilen sich auf 11 Standorte in der Schweiz, vom Bodensee bis ins Wallis. Dazu gehört z.B. auch die Immark AG in Regensdorf, einer Vorreiterin beim eRecycling (siehe dazu den Bericht in unserer Hauszeitung vom Oktober 2014).

**Position am Markt ist wichtig**

In Thörishaus arbeitet ein Grossshredder, bei der Firma Halter Rohstoff AG in Biel ist eine Schrottschere im Einsatz. Solche

spezifischen Leistungen sind für die unterschiedlichen Schrott-Anlieferer wichtig, können doch so die Bedürfnisse sowohl der Kunden als auch der Thommen Group abgedeckt werden.

Das gilt sowohl für den Stahlschrott als auch für zum Rezyklieren angelieferte Buntmetalle.

Auf dem Weltmarkt tritt die Thommen Group als Verkäuferin auf. Nur so lassen sich erfolgreich rentable Preise erzielen.

Während es für die Preisgestaltung von Buntmetallen eine Börse, die London Metal Exchange LME, gibt, spielt für Stahlschrott der Weltmarkt eine entscheidende Rolle. Je nach Angebot und Nachfrage, der Qualität und natürlich der Verhandlungsgeschicke der Händler, werden die Preise festgelegt.

Die weltweit grössten Player im Geschäft mit Stahlschrott sind China und die Türkei. Für Schrott aus Europa ist die Türkei klar die grösste Abnehmerin. Etwa 80% des Stahlschrotts der Thommen Group bleibt dabei aber in der Schweiz. Abnehmer sind die beiden verbliebenen Stahlwerke in Gerlafingen (Stahl Gerlafingen AG) und Emmenbrücke (Swiss Steel AG). Der Rest



## Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser

Über das Recycling von Stahl- und Buntmetallschrott dürfte in der breiten Öffentlichkeit wenig bekannt sein. Seit Jahren sammeln wir im EZL Schrott, sortieren, befreien ihn von störenden Stoffen und verkaufen ihn an die Karl Kaufmann AG Recycling im Werk Thörishaus. Was dann mit diesen Wertstoffen geschieht und auf welche Wege der Schrott geschickt wird, erfahren Sie im Beitrag dieser Ausgabe.

Seit zwei Jahren sind wir bereits mit unserem vollelektrischen Einsammelfahrzeug Futuricum 26E unterwegs. Dank der kaum hörbaren Fortbewegung, der täglichen Zeiteinsparung und des grossen Komforts für alle Beteiligten, fühlen wir uns absolut bestätigt, das Richtige getan zu haben. Auch dieses Fahrzeug leistet einen Beitrag zu einem umweltverträglicheren Verhalten sowie zum Gesundheitsschutz und zur Arbeitssicherheit.

Die einen gehen, die andern kommen. Wir danken unseren beiden Mitarbeitern, die uns Richtung verdiente Pension verlassen und begrüssen den Auszubildenden in unserem Unternehmen. Allen wünschen wir auf ihren Wegen nur das Beste.

Ich hoffe, dass Ihnen die Beiträge dieser Ausgabe der Haldimann-Zeitung gefallen und wünsche Ihnen viel Freude bei der Lektüre.

Christian Haldimann



Stahlschrott, der Rohstoff für neuen Stahl

wird im Basler Rheinhafen gesammelt und via Rhein nach Gent verschifft, wo auf Grossschiffe für die Türkei umgeladen wird.

Die beiden Schweizer Stahlwerke arbeiten ausschliesslich mit Stahlschrott für die Herstellung neuen Stahls. Dabei kommen Elektrolichtbogenöfen EAF zum Einsatz. Hochöfen, die mit Eisenerz und Koks betrieben werden, gibt es hierzulande nicht.

Der Jahresbedarf der hiesigen Stahlwerke beträgt rund 1,2 Mio. Tonnen Schrott. In der Schweiz fällt jährlich etwa dieselbe Menge an Schrott an, so dass die Schweiz für die Stahlproduktion theoretisch autark ist. Schwankungen bei der Stahlnachfrage, Finanz- und politische Krisen im Ausland haben dabei einen ständigen Einfluss auf die Schrott- und Stahlpreise und damit auch auf den Verkauf von Stahlschrott.

Das Geschäft mit Stahlschrott braucht gewiefte und erfahrene Mitarbeiter, welche mit den Eigenheiten des Marktes gut vertraut sind. Die Thommen Group tritt dabei mit einer Vierergruppe an Mitarbeitern am Markt auf, zu der auch Georges Janett, der Standortleiter in Thörishaus, gehört.

Die bei der Thommen Group insgesamt anfallenden Stahlschrotte werden durch diese Gruppe konsolidiert und auf dem Markt verkauft. Die von der Karl Kaufmann AG Recycling beigesteuerte Menge umfasst rund 70'000 Tonnen. Georges Janett kennt die Marktsituation gut: „In der Schweiz ist es schon nicht immer ganz leicht, aber Geschäfte mit der Türkei sind eine ganz andere Nummer.“

## Qualität bestimmt den Preis

Seit 15 Jahren ist die Haldimann AG eine zuverlässige Kundin des Unternehmens in Thörishaus. Sie wäre als Schrottlieferantin zu klein und müsste viel Geld in Aufbereitungsaggregate investieren, um auf dem Weltmarkt selber aktiv zu werden. „Was uns die Haldimann AG aniefert, hat regelmässig eine ausgezeichnete Qualität“, weiss der Standortleiter.

Je höher die Sauberkeit und Sortenreinheit des angelieferten Schrotts, desto besser die Preise. Selbstverständlich werden Marktpreise vergütet. Insbesondere stehen aber die Dienstleistung und der Nutzen für den Kunden im Vordergrund.

Auf die hohe Qualität des Stahlschrotts und selbstverständlich auch des Schrotts von Buntmetallen sind Händler wie die Thommen Group absolut angewiesen. Nur so lassen sich rentable Preise erzielen und das Schrottrecycling bleibt auch in Zukunft ein sinnvolles und tragfähiges Geschäft.



Georges Janett (rechts im Bild), Standortleiter in Thörishaus

Quelle Fotos: Karl Kaufmann AG Recycling

# Umweltfreundlich, kraftvoll – elektrisch halt

**Nach zwei Jahren Alltagsbetrieb sind die Verantwortlichen der Haldimann AG, Chauffeure und Auflader vom Futuricum 26E nach wie vor begeistert. Sehr komfortabel, leise und absolut alltagstauglich verrichtet das vollelektrische Einsammelfahrzeug zuverlässig seinen Dienst.**

Seit Herbst 2017 ist er nun im alltäglichen Betrieb, der Futuricum 6x2, unser vollelektrisches Einsammelfahrzeug. Leise, kraftvoll, umweltfreundlich. So, wie man sich eben alternative Fahrzeuge wünscht.

Die Pioniertat der Haldimann AG darf durchaus auch als eine Art Mutprobe verstanden werden. Mit dem Futuricum Collect 26E hat die Firma Neuland betreten und zusammen mit der Entwicklungs- und Konstruktionsfirma Designwerk Products GmbH in Winterthur das erste vollelektrische Einsammelfahrzeug auf die Strasse gebracht (siehe dazu den Beitrag in unserer Hauszeitung vom November 2017).

## Er läuft und läuft und läuft

Was früher für einen Personenwagen aus deutscher Produktion galt, hat sich beim Futuricum als genauso richtig erwiesen. Wenn er auch erst seit zwei Jahren im

Dienst steht, hat dieser LKW doch bewiesen, dass auch der tagtägliche Einsatz ohne nennenswerte Probleme möglich ist.

Die grosse Zuverlässigkeit und die als sehr angenehm empfundene Arbeitsumgebung erfreuen nicht nur den Geschäftsführer Christian Haldimann, sondern sämtliche Mitarbeitenden, die mit dem Fahrzeug zu tun haben. Sowohl Chauffeure wie Auflader profitieren vom äusserst niedrigen Geräuschpegel während der Arbeit. Von Lärm kann schon gar nicht gesprochen werden!

Unisono lautet der Tenor bei allen: „Das Fahrzeug ist sehr leise, verursacht weniger Unterhalts- und weniger Energiekosten“. Insgesamt ist damit seitens des Gesundheitsschutzes wie auch der Arbeitssicherheit ein weiterer grosser Schritt getan.

Chauffeure und Auflader sind vom gebotenen Komfort und vom Zeitgewinn während der Einsammeltouren begeistert. Komfort bedeutet hier keine Abgase und fast lautloses Fortbewegen. Der Zeitgewinn liegt unter anderem darin, dass das Pressen des Sammelguts während der Fahrt erfolgen kann und ohne Extra-Motorenleistung wie bei den herkömmlichen Fahrzeugen.

## Eine zukunftssträchtige Investition

Der Trend zu elektrisch betriebenen Fahrzeugen dürfte sich auch bei den Nutzfahrzeugen fortsetzen. Natürlich muss dabei der jeweilige Einsatzbereich berücksichtigt werden. So spielt die Rekuperation (Rückgewinnung elektrischer Energie beim Bremsen) eine entscheidende Rolle, wie gross der Einsatzradius ausfällt. Eine ökonomische Fahrweise ist deshalb angebracht, ein sanfter Gasfuss sozusagen. Auch die Tourenplanung spielt eine entscheidende Rolle für den Stromverbrauch und damit für die Reichweite.

Eine gewisse Umstellung bedeutet das Elektrofahrzeug für die Auflader, welche die Container und Kehrriechsäcke zum Fahrzeug bringen und hinten auf den Trittbrettern mitfahren. Die rasantere Beschleunigung gegenüber fossil betriebenen Fahrzeugen bedingt für sie eine erhöhte Aufmerksamkeit und vor allem ein gutes Festhalten unterwegs.

Aus technischer und organisatorischer Sicht ergeben sich mit dem vollelektrischen Fahrzeug ebenfalls Vorteile. Das aufgabenspezifische, ständige „stop and



go“ bringt mit dem Futuricum täglich eine Zeiteinsparung von rund 45 Minuten gegenüber der Arbeit mit herkömmlichen Einsammelfahrzeugen. Erstaunlich ist auch der festgestellte Minderverbrauch an Reifen.

## Ideal für Wohngebiete

Wer so leise auftritt, muss gut aufpassen, dass er auch wahrgenommen wird. Diesen Umstand kennen die Chauffeure des Futuricums gut. Anfänglich dürften sich Fussgänger fast erschreckt haben, wenn neben ihnen – quasi aus dem Nichts - ein orangefarbener Lastwagen aufgetaucht ist. Erhöhte Vorsicht beim Fahren und Manövrieren war und ist daher enorm wichtig, sollen Bevölkerung und Auftrag gebende Kommunen auch zukünftig so positiv zum Einsatz von E-Einsammelfahrzeugen eingestellt bleiben.

Recht rasch hat sich die Bevölkerung aber schon gut an die umweltfreundlichen Leisetreter im Ortsverkehr gewöhnt - und nimmt das vollelektrische Einsammelfahrzeug der Haldimann AG mit Wohlwollen und immer wieder begeistert auf.

Die Stadt Basel, bekannt für ihre ökologischen Zukunftsanstrengungen, hat im März letzten Jahres einen Tag lang den Haldimann-Futuricum im Einsammelalltag getestet. Offenbar überzeugt dieses Fahrzeug in seiner Pionierrolle auch andere (siehe dazu den Beitrag in „Aktuell“ vom März 2018 in unserer Website). Es soll im Stadtkanton beschlossen worden sein, 20 solche Fahrzeuge anzuschaffen.



## Vielen Dank und alles Gute

**Wir danken den beiden 65-jährigen Mitarbeitern für ihre geleisteten Dienste in unserem Unternehmen und wünschen ihnen alles Gute für den kommenden Lebensabschnitt.**



Andreas Hodel  
ging Ende August 2019 in Pension.



Walter Schwab  
geht im Dezember 2019  
in Pension.

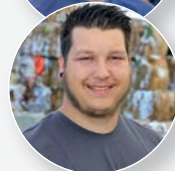


## Wir gratulieren...

**...unseren Lehrlingen und wünschen für die Zukunft weiterhin viel Erfolg!**



Tobias Gilgen  
Strassentransportfachmann  
Kantonsbester Lehrling



Alessandro Koller  
Recyclist  
Auszeichnung GIME  
(Industriellenvereinigung Murten und Umgebung)

### Impressum

Herausgeber Haldimann AG  
Grande Ferme 8  
Postfach 242 – CH-3280 Murten  
Tel. 026 411 95 00  
Fax 026 411 95 01  
www.haldimannag.ch

Redaktion daniel.soder.kommunikation,  
Wengi b. Büren  
www.ds-kommunikation.com

Gestaltung Natacha Vioget, Cotterd

Druck Jordi AG, Belp