

schweizLogistik.ch

MAGAZIN FÜR LOGISTIK

| SUPPLY CHAIN

| FÖRDERTECHNIK

| VERPACKUNG

Wirtschaft

Entschleunigung der Logistik – geht das überhaupt?

Güterverkehr/ Schienenverkehr

Steht der kombinierte Verkehr vor dem Kollaps?

Verband

Fachtagung «Innovative Beschaffung» – Den Wandel gestalten

Interview

Nachhaltigkeit ist unser Geschäftsmodell

Verbände

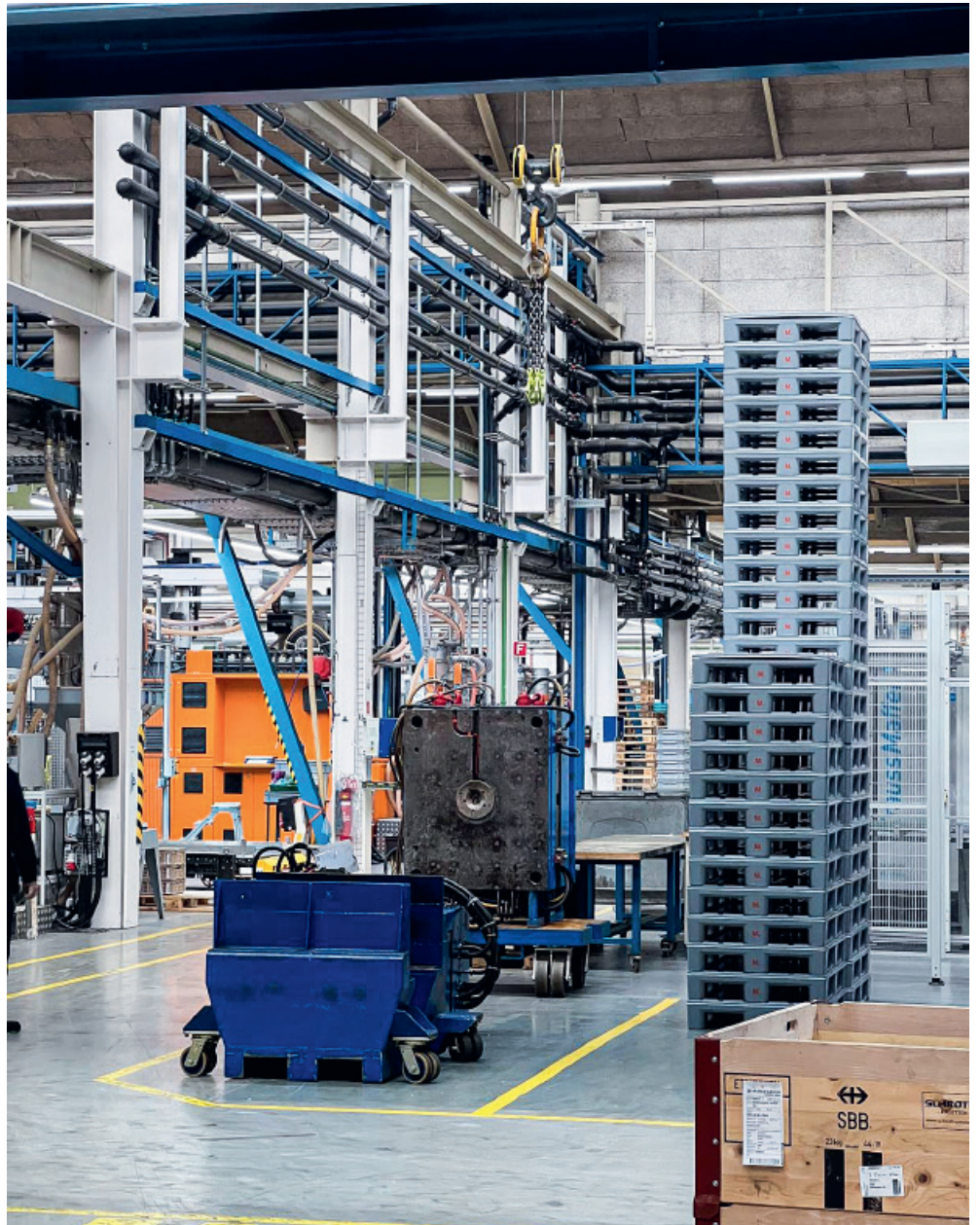


VEREIN
NETZWERK
LOGISTIK

STIFTUNG
LOGISTIK
SCHWEIZ



SWISS
LOGISTICS
by ASFL SVBL



Sie haben Vakanzen. Wir die Kandidaten.

| LOGJOB |
FOR SUPPLY CHAIN EXPERTS

Logjob, die Personalberatung für Kader und Spezialisten in Logistik, SCM, Einkauf und Transport. www.logjob.ch



**SWISS
LOGISTICS**

— by ASFL SVBL —

Logistik-Management

Anforderungen in der Logistik-Branche gerecht zu werden, sind gut
Fachkräfte unerlässlich. Die SWISS LOGISTICS by ASFL SVBL bietet folgende
Fortbildung:

ASFL SVBL-Zertifikat

September 2025



perspektiven im Logistik-Bereich sind somit äusserst

Start im März 2026:
Modulare **Zertifikats-Lehrgänge**
im Logistik-Management





Liebe Leserin, lieber Leser

In wenigen Tagen geht ein Jahr zu Ende, das leider allzu oft geprägt war durch geopolitische Konflikte, Inflation, Kriege, aussergewöhnliche Wetterereignisse oder politische Attacken. Ein Jahr mit echten Herausforderungen an die Unternehmen und Logistikdienstleister. Weltweite Transportrouten wurden angegriffen, und viele Schiffe mussten den Weg rund um Afrika einschlagen, um den Attacken der Huthi-Rebellen zu entkommen. Noch nie wurden Unternehmen mit einem solchen Mass an Unsicherheit konfrontiert. Eine sichere Lieferkette setzt aber ein intaktes Umfeld voraus. All diese negativen Einflüsse wirkten sich auf die Transportkosten aus und machen sich für die Verbraucher mit höheren Preisen bemerkbar. Das Schwierige ist, dass etliche Ereignisse nicht etwa kurzfristige Aktionen waren, die nach einer gewissen Zeit wieder verschwinden werden, sondern dass diese von langer Hand vorbereitet wurden und ein mittel- bis langfristiges Suchen nach Lösungen erfordern. Mit geradezu irrwitzigen Zöllen, wie sie vom US-Präsidenten erlassen wurden, ist der gegenseitige Handel vieler Länder unnötig durcheinandergebracht worden.

Die Quintessenz daraus: Die Anpassung der Logistikstrategien an die veränderten Rahmenbedingungen erhielt oberste Priorität. Durch die Nutzung von Technologien, die Diversifizierung von Lieferketten, die Steigerung der Flexibilität und die Konzentration auf Nachhaltigkeit, können und konnten Unternehmen den logistischen Herausforderungen Paroli bieten. Auch wenn die Ungewissheit fortbesteht, können Unternehmen mit diesen Strategien Störungen effektiv bewältigen und ihren Wettbewerbsvorteil in einer sich ständig verändernden Welt wahren. Logistikkonzepte der Zukunft müssen sich auf eine intelligent gesteuerte Routenplanung und Ladungsbildung sowie ein vorausschauendes Bestands- und Asset-Management abstützen können. Dabei spielen moderne Cloud- und Blockchain-Technologien eine ebenso wichtige Rolle wie die Sensorik, das Internet der Dinge und die künstliche Intelligenz. Dabei geht es zunehmend darum, knapper werdende

Ressourcen wie die Umschlagsflächen der Lager, aber auch Personal und Energie möglichst effizient zu nutzen. Es ist deshalb zu hoffen, dass in den kommenden Jahren wieder vernünftige Regeln im internationalen Handel Einzug halten werden.

Doch das sind nicht die einzigen Probleme, mit denen die Logistik- und Transportbranche konfrontiert wird. Hackerangriffe auf die Lieferketten nehmen zu, aber auch die Verpflichtung, nachhaltigere Transporte zu realisieren, sowie der Fachkräftemangel halten die Branche in Atem. Letzterer wird durch den demografischen Wandel beeinflusst. Weniger junge Menschen rücken nach, da die Bevölkerung altert und viele erfahrene Fachkräfte in den Ruhestand gehen. Der Anpassung der Logistikstrategien an diese Unsicherheiten kommt eine zentrale Bedeutung zu. Beispiele aus der Branche zeigen aber auch, dass es durchaus wirksame Mittel und Wege gibt, um die aktuellen Herausforderungen zu meistern. Die Zukunft der Logistik als strategischer Erfolgsfaktor bleibt gesichert, davon ist die grosse Mehrheit der Logistik- und Dienstleistungsunternehmen überzeugt. Denn nach wie vor gilt der Kernsatz: «Logistik ist nicht alles, aber ohne Logistik ist alles nichts...»

Wir werden Sie, verehrte Leserinnen und Leser, auch im kommenden Jahr umfassend informieren über die neusten Entwicklungen in der Logistikwelt und wie sich kreative Logistikunternehmen auch weiterhin am Markt behaupten werden.

Wir wünschen Ihnen frohe Feiertage und einen erfolgreichen Start in das neue Jahr.

Stefani Sanader-Segaric, Kurt Bahnmüller und das gesamte SLOG-Team



Markt-News

- 6 Coop investiert in den Schienen-Güterverkehr
- 6 VW präsentiert den Pritschenwagen mit Doppel- ...
- 6 EcoVadis Gold: sieben exzellente CSR-Jahre für ...
- 6 Bau des VAHLE Campus schreitet voran:
- 7 Jungheinrich Schweiz ernennt Arne Sturm zum ...

Wirtschaft

- 8 Entschleunigung der Logistik – geht das über- ...

Recycling

- 10 Wiederverwenden statt wegwerfen

Publireportage

- 12 E-Mobilität in der Logistik

Schienenverkehr

- 13 Brancheninitiative gestartet: «Rettet den Kom- ...

Güterverkehr/Schienenverkehr

- 14 Steht der kombinierte Verkehr vor dem ...

Intralogistik

- 16 Dekarbonisierte Logistik
- 17 DURABLE startet Automatisierung mit drei ...

Brandschutz im Lager

- 18 Brände können wirksam verhindert werden

Automatisierung im Lager

- 20 Roboter: Der Freund und Helfer

Lagertechnik

- 22 Upgrade auf das nächste Level
- 24 La Provençale: Mit Schweizer Shuttle-Tech- ...

Verband

- 26 vnl – Swiss Logistics Innovation Day 2025
- 28 vnl – Fachtagung «Innovative Beschaffung» ...
- 30 vnl – Fachtagung «Logistik im Gesundheits- ...
- 32 ASFL-SVBL – Open Day des SWISS LOGISTICS ...
- 34 ASFL-SVBL – Neue Wege im Logistik-Management
- 35 ILS – Erfolgreiche zweite Studienfahrt: Ein- ...

Messerückschau

- 36 «Hier fährt die Zukunft an» erfolgreicher ...

Messevorschau

- 37 Logistics & Automation 2026 kommt früher ...
- 38 Innovation, Vernetzung, Effizienz: Die Logis- ...

Interview

- 40 Nachhaltigkeit ist unser Geschäftsmodell
- 42 Ein ehrgeiziges Projekt



Executive Search und Personalberatung

43 Bleiben ist das neue Gewinnen – Mitarbeiter- ...

Veranstaltungen/Event

44 Automatisierung für Gegenwart und Zukunft

Service

47 Produkte-News

48 Marktplatz

50 Vorschau

50 Impressum

Coop investiert in den Schienen-güterverkehr

Der Detailhändler Coop hat zwei Eisenbahn-gleise für Güterwagen in Zürich gemietet. Dank dieses Bahnhubs kann der Detailhändler Waren vom Verteilzentrum Schafisheim AG mit dem Zug nach Zürich transportieren. Von Zürich aus fahren dann Lastwagen in die Coop-Filialen in der Nähe. Damit kann der Detailhändler 58 000 Lastwagenfahrten pro Jahr einsparen. Nach Angaben von Coop-CEO Philipp Wyss dauert die Fahrt vom regionalen Verteilzentrum in Schafisheim mit dem Zug nach Zürich eine halbe Stunde. Mit dem Lastwagen geht es deutlich länger. Ausserdem ist der Zug pünktlicher. Täglich verkehren 3 Züge mit jeweils 32 Containern. Railcare, das Eisenbahnunternehmen, das zur Coop-Gruppe gehört, betreibt Gütertransporte auf der Schiene und kombiniert diese mit Strassentransporten, um umweltfreundliche, effiziente und flexible Lieferlösungen zu ermöglichen. Insgesamt investiert Coop rund 250 Millionen Franken in den Schienengüterverkehr. ■

VW präsentiert den Pritschenwagen mit Doppelkabine



An der Messe transport.ch in Bern präsentierte Volkswagen Nutzfahrzeuge erstmals in der Schweiz den neuen Transporter Pritschenwagen mit Doppelkabine. Seit Jahrzehnten sind Pritschenwagen mit Doppelkabine besonders in der Bau- und Forstwirtschaft sowie bei Gartenbaubetrieben gefragt. Serienmässig mit langem Radstand, sechs Sitzplätzen und abklappbaren Alubordwänden ausgestattet, ist der neue Transporter Doppelkabine als Fahrgestell für individuelle Aufbauten oder als Pritschenwagen ab Werk lieferbar. Zur Auswahl stehen TDI-Motoren mit 81 kW (110 PS) oder 110 kW (150 PS) – Letzterer auch mit optionalem Allradantrieb 4Motion und Achtgangautomatik. Neu ist die vollelektrische Variante in den Leistungsstufen 100 kW (136 PS), 16 kW (218 PS) sowie 210 kW (286 PS). ■

EcoVadis-Gold: Sieben exzellente CSR-Jahre für Renault Trucks



Renault Trucks bestätigt seinen Einsatz im Bereich der gesellschaftlichen Verantwortung und erhält das siebte Jahr in Folge die EcoVadis-Gold-Zertifizierung. Mit einem Score von 83/100, einer Steigerung um 5 Punkte im Vergleich zu 2024, gehört der Hersteller nun zu den leistungsstärksten 2 Prozent der bewerteten Unternehmen. Im Jahr 2025 hat die unabhängige Organisation EcoVadis mehr als 130 000 internationale Unternehmen auf der Grundlage von 21 Kriterien bewertet, die in 4 Kategorien zusammengefasst sind: Umwelt, Arbeits- & Menschenrechte, Ethik und Nachhaltige Beschaffung. Im vierten Jahr in Folge wurde Renault Trucks in der Kategorie Umwelt mit der Bestnote 100/100 bewertet, wodurch EcoVadis seine «herausragende Politik in Bezug auf die grossen Umweltfragen» hervorhebt. Diese Auszeichnung belohnt die Anstrengungen des Herstellers, den Strassenverkehr zu dekarbonisieren – vor allem durch die Produktion einer kompletten Modellreihe von Elektro-Lkw – und den ökologischen Fussabdruck seiner Standorte zu reduzieren. Seit 2019 konnten die Treibhausgasemissionen um 26 Prozent gesenkt werden, und bis 2040 soll die CO₂-Neutralität erreicht werden. Renault Trucks investiert auch in die Eigenproduktion erneuerbarer Energie und installiert Photovoltaikanlagen auf einer Fläche von mehreren Hektar. Renault Trucks setzt sich auch für die Erhaltung natürlicher Ressourcen ein, indem es den Wasserverbrauch an seinen Standorten reduziert, die Verwendung von Rohstoffen rationalisiert und Abfälle sortiert, wiederverwendet oder umwandelt. 2025 verbessert sich das Ergebnis von Renault Trucks im Bereich Ethik um 9 Punkte (79/100). Ende 2024 hat das Unternehmen ein System für «verantwortungsvolle Verkäufe» eingerichtet, um mit möglichen Risiken behaftete Verkaufsprojekte im Vorfeld bewerten zu kön-

nen. Es wurde ein Prüfungsausschuss zur Bewertung von als sensibel eingestuften Geschäftsvorgängen eingerichtet. Dies betrifft die Hochrisikoländer oder den Verkauf von Militärgütern bzw. Produkten, die für militärische Zwecke verwendet werden sollen. Ein Ansatz, der einen eindeutigen, transparenten und mit den ethischen Verpflichtungen des Herstellers übereinstimmenden Rahmen garantiert. Mit einem stark gestiegenen Score (+25 Punkte) von 85/100 im Bereich Nachhaltige Beschaffung zeichnet EcoVadis die strenge Politik von Renault Trucks aus. Das Unternehmen stellt die Transparenz, die Rückverfolgbarkeit und die Kontrolle der Risiken in den Mittelpunkt seiner Lieferkette. Im Jahr 2024 haben 94 Prozent der Direktlieferanten die SAQ-Bewertung durchgeführt, die sich auf ihre Sozial-, Umwelt- und Governance-Praktiken bezieht. Bei Lieferanten mit hohem Risiko werden zielgerichtete Audits durchgeführt, während ein strenger Verhaltenskodex alle Geschäftsbeziehungen regelt. Ausserdem hält sich Renault Trucks an das RMI-Programm, um die Rückverfolgbarkeit der sogenannten 3TG-Mineralien (Zinn, Tantal, Wolfram, Gold) sicherzustellen. Alle Initiativen von Renault Trucks zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung sind im Nachhaltigkeitsbericht 2025 ausführlich beschrieben. ■

Bau des Vahle-Campus schreitet voran:



Die Paul Vahle GmbH & Co. KG verwirklicht in Kamen ihr bislang grösstes Investitionsprojekt: den Vahle-Campus. Mit einem Investitionsvolumen von über 60 Millionen Euro entsteht auf einer Fläche von 50 000 Quadratmetern ein hochmoderner Unternehmensstandort, der Verwaltung, Produktion und Logistik unter einem Dach vereint. Nach der Vergabe zentraler Bau- und Logistik-gewerke an erfahrene Partner – die Köster GmbH als Generalunternehmer, die Fehr Lagerlogistik AG für das automatische Wabenlager, die Stöcklin Logistik GmbH für Klein-

teile- und Palettenlager sowie das Architekturbüro Dälken – startet nun die nächste Bauphase. Köster übernimmt die Gesamtverantwortung für Planung und Umsetzung des Campus mit vierstöckigem Verwaltungsgebäude, Produktionshallen und moderner Logistik. Fehr realisiert ein automatisches Wabenlager mit 2500 Lagerkassetten und effizienter Fördertechnik, während Stöcklin ein zweigeschossiges Kleinteile- und Palettenlager mit über 40 000 Stellplätzen errichtet.

Das architektonische Konzept von Dälken verbindet klare Formen, Funktionalität und Nachhaltigkeit: Photovoltaikanlagen und Wärmepumpen sollen den Energiebedarf umweltfreundlich decken. Insgesamt entsteht eine Nutzfläche von 15300 Quadratmetern, die neue Massstäbe in Effizienz und Arbeitsqualität setzt. Mit dem Projekt bekennt sich Vahle klar zum Standort Kamen – dem Ursprung und dem Herz der Unternehmensgeschichte. Bis zur geplanten Eröffnung im zweiten Halbjahr 2027 soll eine zukunftsweisende Arbeits- und Innovationsumgebung entstehen, die Vahle, ihre Mitarbeitenden und die gesamte Region langfristig stärkt. ■

Jungheinrich Schweiz ernennt Arne Sturm zum Geschäftsführer



Jungheinrich Schweiz, ein führender Anbieter von Intralogistiklösungen, hat die Ernennung von Arne Sturm zum neuen Geschäftsführer bekannt gegeben. Der Verwaltungsrat von Jungheinrich Schweiz hat Arne Sturm per 1. Januar 2026 zum neuen Geschäftsführer ernannt. Er folgt auf Martin Weber, der das Unternehmen nach 18 Jahren – davon 11 Jahre als Geschäftsführer – auf eigenen Wunsch verlässt, um sich künftig neuen Themen und Aufgaben zu widmen. Arne Sturm stiess 2013 zu Jungheinrich und verantwortet seit 2015 als Mitglied der Geschäftsleitung von Jungheinrich Schweiz den Vertrieb des Intralogistik-Anbieters. Der studierte Betriebswirt startete seine beruf-

liche Laufbahn in der Reisebranche, wo er unter anderem bei Swiss International Air Lines internationale Managementenerfahrung sammelte. Als Geschäftsführer wird Arne Sturm seine fundierte Branchenkenntnis sowie seine langjährige Erfahrung im Vertrieb von Logistiklösungen nutzen, um das Unternehmen auf die künftigen Marktanforderungen auszurichten. Um einen reibungslosen Übergang zu gewährleisten, wird Martin Weber das Unternehmen in den kommenden Monaten weiterhin in beratender Funktion begleiten. Stefan Brehm, Präsident des Verwaltungsrats von Jungheinrich Schweiz, sagt zur Ernennung von Arne Sturm: «Wir freuen uns, mit Arne Sturm einen Nachfolger gefunden zu haben, der das Unternehmen im Detail kennt und mit seiner Erfahrung die Umsetzung unserer Strategie über die letzten Jahre entscheidend mitgestaltet hat. Zugleich danken wir Martin Weber, der die sehr erfolgreiche Entwicklung von Jungheinrich Schweiz über viele Jahre massgeblich geprägt hat. Wir wünschen ihm für die Zukunft alles Gute.» ■

Mehr erfahren:



Energie-ladung

POWERED BY
AEW

**Effiziente E-Mobilitätslösungen
für Ihr Unternehmen.**

AEW eMobility bietet Ihnen eine individuelle Ladeinfrastruktur für Flotten, Mitarbeitende und Kunden – von der Standortanalyse über die Installation bis hin zur Abrechnung und Wartung.

**Steigen Sie jetzt auf E-Mobilität um
und steigern Sie Nachhaltigkeit
und Effizienz in Ihrem Unternehmen.**

Entschleunigung der Logistik – geht das überhaupt?

Entschleunigung ist ein Prozess der bewussten Rückkehr zu den Dingen, die wirklich wichtig sind. Wäre es nicht möglich, Prioritäten zu setzen und das tägliche Leben etwas weniger hektisch zu gestalten? Einige eher unorthodoxe Überlegungen dazu.



Kurt Bahn Müller

Das demnächst zu Ende gehende Jahr war geprägt durch zahlreiche Ereignisse, die das Leben vieler Betroffener deutlich verändert haben. Der Zeitdruck – oder vielmehr der vermeintliche Zeitdruck – prägt unser Leben. Auch die Welt der Logistik ist charakterisiert durch einen intensiven Trend zur optimalen Abwicklung aller Tätigkeiten in Industrie und Handel. Leistungsfähige Systeme und Anlagen rationalisieren den innerbetrieblichen wie den ausserbetrieblichen Transport von Gütern. Doch ist immer schneller und immer effizienter auf Dauer der richtige Weg?

Ein Blick zurück auf die vergangenen 25 Jahre zeigt uns in eindrücklicher Form, welche Fortschritte die Logistik – und zwar sowohl die Intralogistik als auch die externe Transportlogistik – punkto Leistungsfähigkeit erzielt hat. Die Zeiten sind längst vorbei, als ein Spediteur noch zwei bis drei Tage Zeit hatte für die Belieferung des Kunden. Heute bestellen – morgen geliefert – war einmal. Die Same-Day-Lieferung ist heute

eine Benchmark. Auch in der Fertigung gewinnt der Faktor Zeit immer mehr an Bedeutung: Just in Sequence ermöglicht einen optimierten Produktionsablauf ganz ohne Lagerkosten, denn das Lager wird auf die Strasse verlegt, die Lagerhaltungskosten werden von den Herstellern auf die Spediteure und letztlich auch auf die Steuerzahler verlagert, die für den Unterhalt der Strassen aufkommen müssen.

Welche Konsequenzen hat dieser Trend?

Mit dem Aufkommen und dem Erfolg von Onlineshopping und E-Commerce haben sich die Anforderungen an die Logistik verschärft. Alles muss immer noch schneller erledigt werden: der Bestellvorgang (per Mail oder SMS), die Kommissionierung der verschiedenen Pakete und deren Zusammenstellung für optimale Routen, damit möglichst wenige Leerkilometer gefahren werden müssen. Die Transportzeit wurde optimiert, und Navigationssysteme weisen dem Fahrer den richtigen Weg. Beim Kunden angekommen, wird via Scanning des

Barcodes auf dem Paket die Ablieferung bestätigt. Ist der Empfänger nicht anwesend, erhält er eine E-Mail oder ein SMS mit der Aufforderung, das Paket an einem vereinbarten Ort abzuholen oder einen neuen Liefertermin bekannt zu geben. Auf solche optimalen Abläufe sind heute die Dienstleister im Logistikbereich fokussiert.

Doch muss man sich angesichts der zunehmenden Friktionen beim Kommissionieren, beim Verpacken und vor allem bei der Lieferung an den Endabnehmer nicht die Frage stellen, wie weit sich die Logistik noch optimieren lässt? Kürzer als die Same-Day-Lieferung innert weniger Stunden ist kaum mehr möglich. Doch die Probleme mit dieser – nennen wir sie «hektische Logistik» – nahmen in jüngster Zeit massiv zu. Immer grössere Ballungszentren entstanden, die Produktvielfalt hat ein beinahe grenzenloses Ausmass angenommen, der Versandhandel mit seinem hohen Anteil an Retoursendungen überfordert die Transportdienstleister zusehends. Die Staus auf den wichtigsten Verkehrsachsen führen zu teils massiven Kosten für die Betroffenen. Das Verkehrssystem droht an wichtigen Stellen zusammenzubrechen.

Was ist die Konsequenz dieser Entwicklung?

Die Wirtschaft, aber auch die Konsumenten und Konsumentinnen müssen sich die Frage stellen, ob es langfristig Sinn macht, die zeitliche Optimierung der Logistik auf die Spitze zu treiben. Die Konzentration einzelner Produktionsschritte auf einige wenige Standorte hat in der Vergangenheit dazu geführt, dass heute viele Halbfabrikate quer durch Europa gefahren werden, um an einem anderen – meist kostengünstigeren – Standort weiterverarbeitet zu werden. Das von vielen Firmen praktizierte Just-in-Time-Verfahren in der Produktion, verbunden mit einer minimalen Lagerhaltung wichtiger Komponenten, hat zu einer extremen Ab-

hängigkeit dieser Betriebe von einer zeitgenauen Anlieferung dieser Teile am Produktionsband geführt. Eine Abhängigkeit, die mehr und mehr vom überlasteten Verkehrssystem beeinflusst wird. Eine gewisse Entschleunigung dieser Tendenz scheint möglich, ohne gleich den Anschluss an die Weltwirtschaft zu verlieren. Diese Ansicht vertreten Fachleute und kritische Beobachter aus dem gesamten Bereich der Logistik. Eine Entschleunigung der Logistik wäre sinnvoll für die Umwelt, für die Kosten und die Arbeitsbedingungen. Damit sind allerdings etliche nicht ganz einfache Probleme verbunden. Wie realistisch ist die Umkehrung des bis anhin Angestrebten, und welche Folgen hätte eine Reduzierung der Geschwindigkeit für die Beteiligten? Sowohl in der industriellen Produktion wie im Handel spielte und spielt noch immer die möglichst grosse Effizienz der einzelnen Abläufe eine unverändert wichtige Rolle. Roboter übernehmen zunehmend eher eintönige, aber auch anspruchsvolle Arbeiten, von einfachen Kommissionierarbeiten bis zu selbstfahrenden Autos. Je produktiver ein Unternehmen arbeitet, desto höher kann die

Gewinnmarge sein. Dank der zunehmenden Automatisierung vieler Prozesse können die Produktions- und Vertriebskosten gesenkt werden. Damit verbunden ist aber auch die zunehmende physische Belastung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Immer mehr physische und vor allem psychische Erkrankungen – Stichwort Burn-out – sind die Folgen. Dieser Trend geht aber auch nicht spurlos an der Umwelt vorbei. Sozialpsychologen warnen, dass die Menschheit ihre natürlichen Grenzen bereits überschritten habe.

Sollten wir uns nicht einmal Gedanken darüber machen, ob eine gewisse Entschleunigung in unserem Leben erstrebenswert wäre? Die Ansichten dazu gehen weit auseinander. Die Wachstumsbefürworter erklären, dass ohne Wachstum kein Fortschritt möglich sei, denn schliesslich haben die vergangenen Jahrzehnte gezeigt, dass die industrielle Revolution dazu geführt hat, dass es vielen Menschen heute deutlich besser geht als etwa zur Jahrhundertwende. Andere wiederum sprechen vom «Wachstumswahn» und dessen negativen Folgen. Es müsste einen Mittelweg geben, indem wir

uns auf ein geringeres Wachstum und auf eine reduzierte Geschwindigkeit in Produktion und Handel einstellen, ohne dass deswegen gleich die ganze Wirtschaft in Unordnung gerät.

Doch auch die Konsumentinnen und Konsumenten müssen sich die Frage stellen, ob diese Hektik in der Belieferung wirklich sinnvoll ist. Die Logistikdienstleister und ihre Kunden begründen die immer kürzer werdenden Lieferzeiten mit den Bedürfnissen der Kunden. Aber müssen wir wirklich das Buch oder das Kleid, das wir bestellt haben, noch am gleichen Tag erhalten, wäre das nicht auch morgen oder gar übermorgen möglich? Sollten wir uns nicht einmal mit dem Gedanken befassen, die optimierten Abläufe in der Logistik ein wenig zu reduzieren und damit welche Konsequenzen dies hätte? Zum einen würde das Verkehrssystem etwas entlastet, die Hektik nähme etwas ab, der Druck am Arbeitsplatz wäre etwas geringer, und es gäbe etwas weniger Burn-outs sowie andere psychisch bedingte Krankheiten. Das sind derzeit eher noch fromme Wünsche, aber sie wären zumindest überlegenswert... ■



AUF DER NEUEN WEBSITE VON BVS.

FINDE DEINE VERPACKUNGSLÖSUNG.

bvs-verpacken.com

EINFACH VERPACKEN.

BVS VERPACKEN



Wiederverwenden statt wegwerfen

Mit Mehrwegverpackungen wird nicht nur die Umwelt entlastet, sie können auch einen wichtigen Beitrag zu effizienten Logistikprozessen leisten.



Kurt Bahn Müller

Ohne intelligente Verpackungen wäre die tägliche Güterversorgung der Bevölkerung, aber auch der Industrie und des Handels schlicht nicht möglich. Verpackungen müssen drei wichtige Funktionen erfüllen: Sie schützen ihren Inhalt, sie sind Transportmittel vom Hersteller zum Verbraucher und sie dienen als Lagerort beim Anbieter oder Verwender des Inhalts. Statt beispielsweise Kartonverpackungen nach dem Erhalt zu entsorgen, können heute Mehrwegverpackungen zum Einsatz gelangen, die dazu beitragen, den Versand von Gütern und Produkten umweltgerechter zu gestalten. Zahlreiche Hersteller, aber auch Logistikdienstleister und Transportunternehmen beschäftigen sich derzeit intensiv mit dem Gedanken, Verpackungen mehrmals verwenden zu können.

Wichtige Funktionen der Verpackung

Die wichtigste Funktion der Verpackung ist der Schutz ihres Inhalts. Ohne Verpackung

wären beispielsweise Lebensmittel und Non-Food-Produkte äusseren Einflüssen wie UV-Strahlung, Hitze, Feuchtigkeit und Sauerstoff schutzlos ausgesetzt. Allerdings ist Verpackung nicht immer gleich Verpackung. Ein dünner Papierbeutel beispielsweise wird nicht in der Lage sein, einen feuchten Inhalt ausreichend zu schützen. Die Wiederver schliessbarkeit und die Schutzeigenschaften der Materialien sind die entscheidenden Merkmale. Zwischen der Herstellung und der eigentlichen Verwendung werden Waren mehrmals umgelagert. Ohne eine robuste Verpackung wäre dies oft gar nicht möglich. Ausserdem schützt sie vor Beschädigungen, mit denen das Packgut bei der Lagerung in Verbindung kommen kann. Lagerraum ist oft begrenzt und teuer. Deshalb sind platzsparende flexible Verpackungen im Vorteil gegenüber sperrigen Dosen oder Gläsern. Verpackungen müssen es ermöglichen, Produkte kostengünstig, sicher und effizient ein- und ausladen und transportieren zu können. Sie sollten leicht sein und sicher gegriffen, aufgenommen, bewegt, abgesetzt und verstaut werden können. Beim Trans-

port lohnt es sich, die Verpackungsform unter Kosten- und Umweltgesichtspunkten unter die Lupe zu nehmen. Optimierungen zahlen sich aus, denn Studien zeigen beispielsweise, dass mit Beuteln insgesamt 90 Prozent weniger Transporte (pro Tonne) notwendig sind als mit Flaschen. Je mehr Verpackungen mit einer Fahrt transportiert werden können, desto weniger wird die Umwelt belastet.

Papier und Karton gelten als umweltschonende Alternative. Für sie sind allerdings sowohl bei der Herstellung als auch im Recyclingprozess oft hohe Energieaufwände nötig. Verhindert werden kann dies durch den Einsatz von Mehrwegbehältern. Diese bieten Waren einen besseren Schutz, da sie robuster sind und beispielsweise auch Nässe besser aushalten. Logistische Prozesse können deutlich sauberer abgewickelt werden als mit Verpackungen aus Pappe. Allerdings ist auch das Leben der Mehrwegbehälter für die Logistik auf eine bestimmte Anzahl von Nutzungszyklen begrenzt. Am Ende steht auch hier das Recycling. Werden die Behälter innerhalb eines Poolsystems in Umlauf gesetzt, kann eine hohe Recyclingquote erreicht werden. Mehrwegsysteme in der Logistik können auch für eine höhere Effizienz sorgen, da sie sich durch einheitliche Grössen, Robustheit und digitales Tracking ideal für Automatisierungsprozesse eignen.

Konsumentinnen und Konsumenten miteinbeziehen

Beim Einsatz von Mehrwegbehältern müssen aber auch die Konsumentinnen und Konsumenten mit einbezogen werden. Um Mehrwegbehälter für eine erneute Verwendung zurückführen zu können, kann ein Pfandsystem eingeführt werden, das den Rücklauf von Verpackungen und Behältern unterstützt und wo bei der Rückgabe der Behälter das Pfand zurückerstattet werden