

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 29 (2016)
Heft: 3

Artikel: Geballt backen und kühlen
Autor: Poldervaart, Pieter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-632864>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Geballt backen und kühlen

Auf der grössten privaten Baustelle der Schweiz entsteht im aargauischen Schafisheim Coops zentraler Logistikhub. Eine solche Konzentration hat Tücken.

Text:
Pieter Poldervaart
Visualisierung:
Coop

«Schafisheim Coop» heisst eine Bushaltestelle zwischen Rapperswil und Lenzburg. Dass der Grossverteiler als Namensgeber dient, hat seine Berechtigung: Seit Juni 2013 ist das Gelände des regionalen Coop-Verteilzentrums die grösste private Baustelle der Schweiz. Bestehende Hallen werden saniert, ersetzt, vergrössert, eine neue Biomasse-Heizzentrale entsteht. Alle Gebäude zusammen umfassen laut Coop künftig eine Million Kubikmeter, was etwa tausend Einfamilienhäusern entspricht. Kostenpunkt des gesamten Projekts: 600 Millionen Franken.

Im Januar 2016 ging eine vollautomatische Leergutzentrale in Betrieb, ab März wird eine neue Grosskonditorei und -bäckerei etappenweise hochgefahren, den Abschluss macht im August das nationale Tiefkühlager, das sämtliche Coop-Filialen versorgt. Die vergrösserte Zentrale wird die Region Nordwestschweiz-Zentralschweiz-Zürich beliefern. Gleichzeitig schliesst Coop die alten Verteilzentren Basel und Dietikon, die Kühllager Hinwil und Givisiez sowie die Grossbäckereien in Basel und Wallisellen. Das Tiefkühlager und Grossbäckerei nun nebeneinander liegen, spart Transportwege: Pro Jahr will Coop 10 000 Tonnen CO₂-Emissionen vermeiden. Die Erneuerung sei eingebettet in die soeben mit dem Energiepreis Watt d'Or ausgezeichnete Idee, bis 2023 den CO₂-Ausstoss zu halbieren und den Rest zu kompensieren.

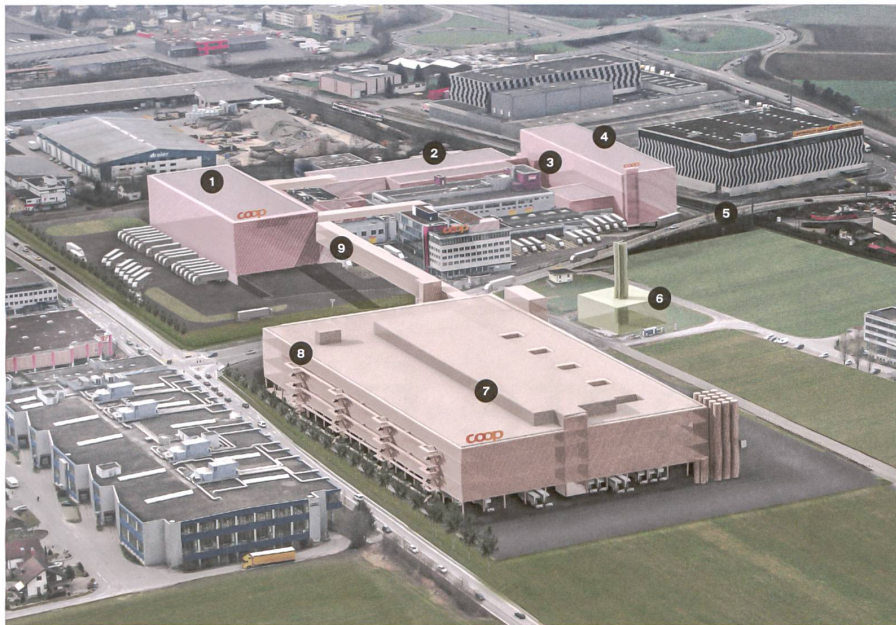
Allerdings: Obwohl der Standort mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist, rechnet Coop, dass achtzig Prozent der neu 1900 statt heute 800 Mitarbeitenden mit dem Auto anfahren werden. «Um den ÖV-Anschluss möglichst komfortabel zu gestalten, wird die Bushaltestelle direkt vor dem Haupteingang gebaut», sagt Coop-Sprecher Urs Meier. Zudem sei der Busfahrplan auf die Züge am Bahn-

hof Lenzburg abgestimmt. Der Aargauer Kantonsplaner Daniel Kolb bestätigt, dass das Mobilitätsmanagement bei der Bewilligung des Projekts wichtig war: «Die intensive Diskussion dieser Aspekte trug zu einer gangbaren Verkehrslösung bei; nun steht die Bewährungsprobe an.»

Die Konzentration der Logistik im Detailhandel sei sinnvoll, stosse in der Schweiz aber an Grenzen, macht Stefan Dingerkus deutlich, Dozent an der ZHAW School of Engineering und Studienleiter des ZHAW-Weiterbildungsprogramms «Prozess- und Logistikmanagement»: «Die hohe Verfügbarkeit von Waren in der Filiale ist für die Konsumenten ein entscheidendes Kriterium für die Wahl des Detailhändlers. Entsprechend wichtig ist es, in effiziente Regionallager zu investieren.» Theoretisch würde zwar pro Filialunternehmen ein einziges solches Depot für die ganze Schweiz reichen, denn läge der Standort optimal, könnten in gut zwei Stunden achtzig bis neunzig Prozent der Schweizer Bevölkerung und damit auch der Filialen auf der Strasse erreicht werden. Doch das Nacht- und Sonntagsfahrverbot, das die Schweiz im Unterschied zu den meisten Nachbarländern kennt, verunmöglicht die Konzentration auf einen Standort. Der Nachtsprung erfolgt deshalb hierzulande vom Produktionsstandort oder Zentrallager per Bahn ins Regionallager, von wo um fünf Uhr früh die Lastwagen zu den Filialen starten.

Online-Handel treibt Logistik an

Mehr Effizienz im Transport wäre aber auch in der Schweiz möglich, etwa mit dem Gebietsspediteurkonzept, wie es in Deutschland gang und gäbe ist. Dabei fahren private Transportunternehmer gleichzeitig für mehrere, teils konkurrierende Kunden und reduzieren so Verkehr und Kosten. «In der Schweiz gibt es solche Modelle vor allem in der Peripherie wie im Berner Oberland, wo unabhängige Transporteure zusammenarbeiten, damit nicht drei Lieferwagen hintereinander ins gleiche Bergdorf fahren», so



**Umbau und Erweiterung
Coop-Verteilzentrale**
Ruppertsweilerstrasse 5,
Schafisheim AG
Bauherrschaft: Coop-
Genossenschaft, Basel
Verantwortliche Planer:
IE Food, Zürich
Gesamtkosten: Fr. 600 Mio.

- 1 Kältelogistik (automatisiert)
- 2 Frischelogistik
- 3 Bahnanbindung West
- 4 Hochregallager (automatisiert)
- 5 Bahnanbindung Ost
- 6 Biomasse-Heizzentrale
- 7 Neubau mit Bäckerei, Konditorei, Leergutzentrale, Büros und Parking
- 8 Tiefkühlager (automatisiert)
- 9 verbindende Passerelle

Visualisierung der Coop-Bauten: In Schafisheim bei Lenzburg geht die hierzulande grösste Produktions- und Verteilzentrale des Detailhandels in Betrieb.

Dingerkus. Doch im Mittelland und in Agglomerationen sei das Interesse an diesen Poollösungen noch gering. Hauptsächlich, weil sowohl Strecken als bislang auch der Preisdruck deutlich kleiner sind als etwa in Deutschland.

Ein Motor für das weitere Ausklügeln der Logistik ist der E-Commerce. Während Coop im vergangenen Jahr 1,3 Umsatzprozente verlor, wuchs der Online-Einzelhandel «Coop@home» um 5,5 Prozent. Voraussetzung für zufriedene Online-Kunden ist eine fehlerfreie und schnelle Logistik, die noch einen Zacken zulegt: «In Zukunft wird die Formel «same day delivery» den Spreu vom Weizen trennen», prognostiziert Erik Hofmann, Titularprofessor am Lehrstuhl für Logistikmanagement der Universität St. Gallen. Was am Vormittag bestellt wird, muss am Nachmittag ausgeliefert oder zumindest zum Abholen bereit sein.

Eine Leitbranche mit Risiken

Jedoch begrenze nicht nur das Nachtfahrverbot die Konzentration der Logistik, sagt Hofmann: «Erstens ist Coop mit Fachmärkten, Online-Formaten und Sortimenten zu heterogen. Zweitens muss ein- und dasselbe Produkt je nach Distributionskanal unterschiedlich kommissioniert werden – etwa als einzelne Schokoladentafel im Online-Format oder in grossen Mengen palettiert für Drittkunden. Das verkompliziert die Abläufe. Und drittens gibt es in der Schweiz vermutlich gar kein genügend grosses Areal, auf dem sich die gesamte Coop-Logistik unterbringen liesse.» Die derzeitige Konzentration ermögliche vor allem eine höhere Automatisierung, was Personalkosten spare – und als tiefere Preise an die Kundschaft weitergegeben werden könne. Laut Hofmann kommt Coop dabei entgegen, dass man Entscheide zentral fälle. «Bei der Migros sind die regionalen Genossenschaften stark. Überdies unterhält sie eine Vielzahl dezentral aufgestellter Industrien, sodass die Logistik eher schweizweit vernetzt statt zentralisiert gedacht werden muss.»

Der Bau immer neuer Verteilzentren im Mittelland dürfte auch zu Problemen führen, wie Hofmann erklärt. Die stark belastete Verkehrsinfrastruktur könnte bei Wetterkapriolen zum Erliegen kommen. Auch müsse man sich fragen, was die einseitige Ausrichtung auf den Logistiksektor für die Standortgemeinden entlang der A1 bedeute. Zudem könnte es beim Personal knapp werden, wenn es gelte, ständig mehr Disponentinnen und Lageristen zu finden.

Auch der Aargauer Kantonsplaner Daniel Kolb sieht diese Gefahren. Der Aargau sei zwar bereit, einen angemessenen Beitrag an die Logistik und damit an die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft im nationalen Interesse zu leisten. «Die Nachfrage nach Logistikstandorten ist gross. Das heisst aber nicht, dass bei uns überall alles gebaut werden kann», sagt Kolb. Er verweist auf den kantonalen Richtplan, der für Logistik Entwicklungsschwerpunkte festlege, etwa in der Nähe von Autobahnanschlüssen. In anderen Gebieten hingegen würden Logistikbetriebe ausdrücklich ausgeschlossen, und man strebe eine gemischte Nutzung an.

Für Coop ist Schafisheim das bisher grösste, aber nicht das einzige Konzentrationsprojekt in der Logistik. In Pratteln soll bis im September 2018 auf dem Gebiet Salina Raurica auf einer Geschossfläche von 108 000 Quadratmetern die Eigenproduktion der Coop-Marken Halba (Schokolade), Sunray (Rohwarenbeschaffung) und Cave (Wein) zusammengezogen werden. Auch ein neues Qualitätslabor ist vorgesehen. Ebenfalls 2018 werden die regionale Verteilzentrale La Chaux-de-Fonds und der Verwaltungsstandort Renens im Kanton Waadt durch den erweiterten Logistik- und Verwaltungsstandort Aclens-Vufflens ersetzt. Schneller, konzentrierter, ausgeklügelter – nur schon das Projekt Schafisheim soll Coop gemäss eigenen Angaben Effizienzvorteile von jährlich 50 Millionen Franken verschaffen, die im Wettbewerb um tiefe Preise helfen dürften. ●