

SO

ECONOMY

DONNERSTAG, 29. NOVEMBER 2012

Ganz im Zeichen der Ökologie

Die Preisträger des Innovationspreises
«InnoPrix SoBa» der BaloiseBank **Seiten 15, 20**

Solothurn ist der Logistikkanton der Schweiz

Die Hauptachsen der Schweiz führen
durch die Region **ab Seite 5**



IN ZUSAMMENARBEIT MIT

 **Baloise Bank SoBa**

 **KANTON solothurn**
wirtschaftsförderung

HERAUSGEGEBEN VON

 **SOLOTHURNER**
ZEITUNG
— DIE NORDWESTSCHWEIZ —



SIE SIND UNTERNEHMER/IN IM KANTON SOLOTHURN?

Wir stehen Ihnen als Anlaufstelle
beratend zur Verfügung.

 **KANTON** **solothurn**
wirtschaftsförderung

Ihr Kontakt: Wirtschaftsförderung Kanton Solothurn
Tel. 032 627 95 23 | wifoe@awa.so.ch | www.standortsolothurn.ch



Transport- und Logistikbranche stellt sich der Zukunft

Stark schwankende Transportvolumen, Liberalisierung, zunehmender Wettbewerbs- und Margendruck, Konsolidierung: Die Transport- und Logistikbranche muss die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft stellen. Im globalisierten Warenverkehr wird durchschnittlich jede dritte Lieferung beanstandet. Welches sind die Herausforderungen für die Unternehmen und Versicherungen?

«SO Economy» liefert diesmal Trends und News zu diesen Themen. Viel Spass beim Lesen.

Urs Pfluger

Baloise Bank SoBa AG
Mitglied der Geschäftsleitung



Aufregend: Kanton Solothurn in der Rolle des Musterschülers

Erstaunlich und erfreulich: Die ETH-Konjunkturforscher bestätigen, dass die Solothurner Industrie den Kopf noch immer höher über Wasser hält als der Rest der Schweiz. Der Uhrenbranche sei Dank. Aber längst nicht nur. Die wichtigsten Details wie immer in unserer Wirtschaftsbeilage. Das Schwerpunktthema dieser Ausgabe ist der Logistik gewidmet. Eine hochspannende Branche, die oft wegen angeblich schwacher Wertschöpfung unter ihrem Wert geschlagen wird. Das greift zu kurz. Der Jurasüdfuss hat sich zum Logistikzentrum der Schweiz entwickelt. Der Kanton Solothurn lebt ganz gut damit.

Theodor Eckert

Chefredaktor
az Solothurner Zeitung

Inhalt

Logistik und Transport – ein Branchenporträt

Auf welche Logistikfirmen der Anleger setzen kann

5

Wie aus Kehrrecht wertvolles Zink entsteht

Innovationspreis InnoPrix SoBa 1:
Kebag und Ingenieurbüro BSH ausgezeichnet

15

Den Transportschäden zu Leibe gerückt

Analyse zeigt: Diebstahl und Erschütterungen sind die häufigsten Schadensursachen

6

Seit 50 Jahren auf der Strasse unterwegs

Mit einem Fernfahrer der Hägendorfer Transportfirma Murpf auf Achse

17

Erfolgreiche Integration der Lieferkette

HAVI Logistics GmbH Oensingen erbringt Rundumservice für McDonald's

8

Energiesparen beim Duschen

Innovationspreis InnoPrix SoBa 2: Bieler Joulia SA entwickelt Öko-Dusche mit integriertem Wärmetauscher

20

Beträchtliches Stehvermögen der Solothurner Industrie

Das grosse Konjunkturbarometer der Solothurner Wirtschaft

11

Gastautor Rolf Büttiker

Präsident des Cargo-Forums Schweiz

22

Pharmalogistik mit hoher Wertschöpfung

Die Zuchwiler Versandapotheke MediService behauptet sich seit 15 Jahren

13

IMPRESSUM:

Herausgeber: AZ Zeitungen AG **Redaktion:** Andreas Toggweiler **Layout:** Hajnalka Hajdu
Korrektorat: Stefan Gass, Florian Alt **Fotos:** Hanspeter Bärtschi, Andreas Toggweiler, Oliver Menge, drohnen-luftbilder.ch, zvg. **Grafiken:** Guido Savian **Wirtschaftsbarometer:** Kant. Amt für Finanzen, Wirtschaftsförderung **Anzeigenproduktion:** Leodegar Zwimpfer
Verkauf: az Solothurner Zeitung, Zuchwilerstrasse 21, 4501 Solothurn, Telefon: 058 200 4800, E-Mail: insertate@solothurnerzeitung.ch **Verkaufsleitung:** Thomas Häring
Druck: SOL Print, Subingen

Erscheint als Beilage zu



In Zusammenarbeit mit



Publireportage

Circus GO Wintercircus 2012 «Universum Fabula»!



12. 12. 2012 – 6. 1. 2013
Solothurn, Beim Baseltor
HESO-Gelände

Mit Zirkusmagie zur Weihnachtszeit entführen die Artisten aus aller Welt im Zirkusrestaurant des traditionellen Schweizer Circus GO (Gasser-Olympia) ihr Publikum ins Universum der Fabeln. Märchenhafte und festliche Erlebnisgastronomie vom Feinsten, gepaart mit einem atemberaubenden Zirkusspektakel, welches die Zeit im Zelt zum genussvollen Höhepunkt

der Feiertage krönt. Ein Feuerwerk an spannenden und faszinierenden Momenten.

Bezaubernde Artistinnen in der Luft und hervorragende Leistungen der internationalen Artisten in der Manege. Staunen und sich während jeder Vorstellung von der Küchenbrigade kulinarisch verwöhnen lassen – das ultimative Zirkuserlebnis.

Das führende **Elektro-**
und Solarinstallations-
unternehmen der Region.

www.regioenergie.ch

So nah – so gut.



R. SCHWEIZER

Menswear



**GRÖSSTE AUSWAHL AN
HERRENBEKLEIDUNG
IN DER REGION:**

Hosen, Vestons, Jacken, Anzüge,
Hemden, Poloshirts, Krawatten
und vieles mehr !

**Sämtliche Grössen eines Artikels
zum gleichen unschlagbaren Preis
ab Fabrik!**

R. Schweizer & Cie. AG, Zeughausstrasse 19-21, 3380 Wangen a/Aare, Tel.: 032 631 63 11 / 032 631 07 13

Öffnungszeiten: Montag und Mittwoch, 14.00 - 18.00 Uhr / Samstag, 08.00 - 11.30 Uhr

das Neuste immer unter: www.rschweizer.ch



Nachhaltigkeit

Alternative Kraftstoffe

Kleinstmöglicher CO₂ Fußabdruck

Harmonisierung von ökologischen,
ökonomischen und sozialen Aspekten

Grüne Lieferkette

50% der Transportkilometer per Bahn



info.ch@havilog.com
www.havi-logistics.com

The Global Lead Logistics Provider

Logistik & Transport

Branchenporträt Schweiz

* Rainer Wyss

Die globalen Handelsströme beeinflussen die Nachfrage nach Logistikdienstleistungen und hängen wiederum von der Weltkonjunktur ab. Die im Gütertransport tätigen Firmen sind zu einem grossen Teil vom Geschäftsverlauf des Detailhandels und des Baugewerbes und deren Nachfrage nach Transportdienstleistungen abhängig. Der Trend zur Auslagerung (Outsourcing) von Dienstleistungen bei den Industrieunternehmen führt zu einer zusätzlichen Nachfrage nach Transport- und Logistikdienstleistungen. Insbesondere der Schienengüterverkehr transportiert hohe Volumina an Investitionsgütern, Halbfertigerzeugnissen und Fertigprodukten und ist deshalb stärker konjunkturellen Schwankungen ausgesetzt.

Der zunehmende Wettbewerbs- und Margendruck führte zu einer Marktberreinigung in der Speditions- und Logistikbranche. Die mittlere Betriebsgrösse der Speditions- und Logistikfirmen stieg in der Folge von 22 auf 26 Beschäftigte. Mit rund 64 % der Beschäftigten in Mikro- und Kleinunternehmen ist die Subbranche der Güterbeförderung kleinbetrieblich strukturiert. Aufgrund von Überkapazitäten sind die Güterbeförderungsunternehmen einem hohen Preisdruck ausgesetzt. Die steigende leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) verschärft die Situation von Kleinstbetrieben, die über einen älteren Fuhrpark verfügen. Das Resultat ist eine zunehmende Konzentration. Der globale Trend zur Spezialisierung und Auslagerung führt zu einer besseren Ausgangslage für die Logistik- und Speditionsdienstleister als für die im intensiven Wettbewerb stehenden Transporteure.

Beschäftigung, Bruttowertschöpfung und reales BIP

Die Branche verzeichnete in der Periode von 2002 bis 2010 meist positive Wachstumsraten der Beschäftigung wie auch der Bruttowertschöpfung. Die Veränderungsrate der Bruttowertschöpfung waren dabei meist grösser als die der Beschäftigung. Entsprechend stieg die Produktivität an. Zudem wuchs die Bruttowertschöpfung stärker als die Wirtschaftsleistung der Schweiz (reales BIP). In dieser Branche waren 2010 rund 116 000 Personen beschäftigt.

Aktuelle Lage und Ausblick

Die Weltwarenexporte stiegen im 2011 um rund 8%. Höhere Warenexporte implizierten auch höhere Transportvolumina, wovon sowohl Speditions- und Logistikdienstleister als auch die Transportbranche profitierten. 2012 dürften sich die konjunkturelle Verlangsamung und insbesondere das weniger dynamische Welthandelsvolumen in der Branche in Form von sinkenden Umsätzen bemerkbar machen (siehe Kommentar zu Kühne & Nagel und Panalpina). Für 2013 erwarten wir wieder steigende Weltwarenexporte und sehen in den beiden in der Schweiz kotierten Unternehmen Kühne & Nagel und – für risikofreudigere Anleger – Panalpina interessante Kaufgelegenheiten.

Kühne & Nagel, Panalpina

Kühne & Nagel veröffentlichte Mitte Oktober die Zahlen per 30. September 2012, während Panalpina am 12. Oktober eine Gewinnwarnung aussprach.

Während Kühne & Nagel ein solides Ergebnis trotz garstigem Marktumfeld publizierte, enttäuschte Panalpina einmal mehr. Das Umfeld für Logistikunternehmen hat sich im 3. Quartal verschlechtert, wie der Neunmonatsbericht von K&N sowie die Gewinnwarnung von Panalpina zeigen. Zwar hat K&N in den ersten neun Monaten mehr Umsatz erwirtschaftet, jedoch weniger verdient. K&N berichtete von einer starken Abflachung des Logistikmarktes. Dank Kostenreduktion sollen die Jahresziele erreicht werden. Die Prognosen der Analysten wurden fast erreicht.

Deutlich weniger gut hat sich Panalpina geschlagen. Vor allem der erneute Abschwung im September in der Luftfracht, der grössten Sparte des Unternehmens, machte einen Strich durch die Rechnung. Das Luftfrachtvolumen nahm im 3. Quartal um 8% ab. (Quelle Finanz und Wirtschaft vom 16.10.12)

Wir haben nach der erfolgten Kurskorrektur – im Anschluss an die Gewinnwarnung – in unseren Vermögensverwaltungsmandaten eine Position in Panalpina-Aktien aufgebaut.

PWTN (Panalpina)
KNIN,V (Kühne & Nagel)

* Leiter Anlagen und Handel, Baloise Bank SoBa



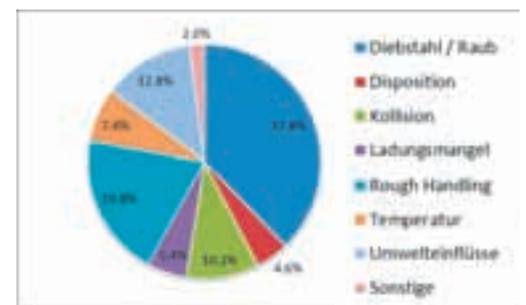
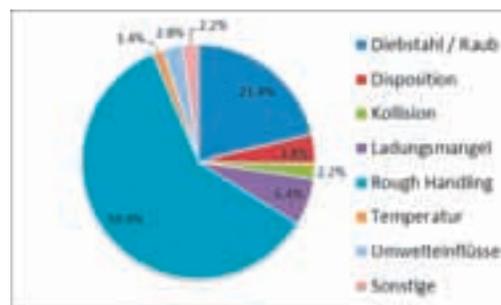
Transporte sind keine Zufälle – Transportschäden auch nicht



Die Basler Versicherungen haben 18000 Transportschäden analysiert. Diebstahl und Erschütterung sind die häufigsten und teuersten Ursachen. Das muss nicht sein, deshalb haben die Basler Versicherungen Cargo Prävention entwickelt – ein neuer Beratungsansatz mit konkreten Präventionslösungen.

Die Zahlen sind eindrücklich. Im globalisierten Warenverkehr wird durchschnittlich jede dritte Lieferung wegen Beschädigungen oder Lieferverzögerungen beanstandet. Transportschäden sind in der Logistik alltäglich, niemand jedoch kennt die Ursache-Wirkung-Zusammenhänge und die Risikofaktoren. «Dies wollten wir ändern», erklärt Reto Frei, Leiter Transportversicherungen der Basler. «Wir haben deshalb zusammen mit I-Lab, einer Forschungseinheit der ETH Zürich und der Uni St. Gallen, alle 18000 Schäden in unserem Portefeuille aus den letzten zehn Jahren analysiert.» Dank dieser repräsentativen Datenmenge konnten so zum ersten Mal die Hauptursachen für Transportschäden beziehungsweise Güterverluste eruiert werden.

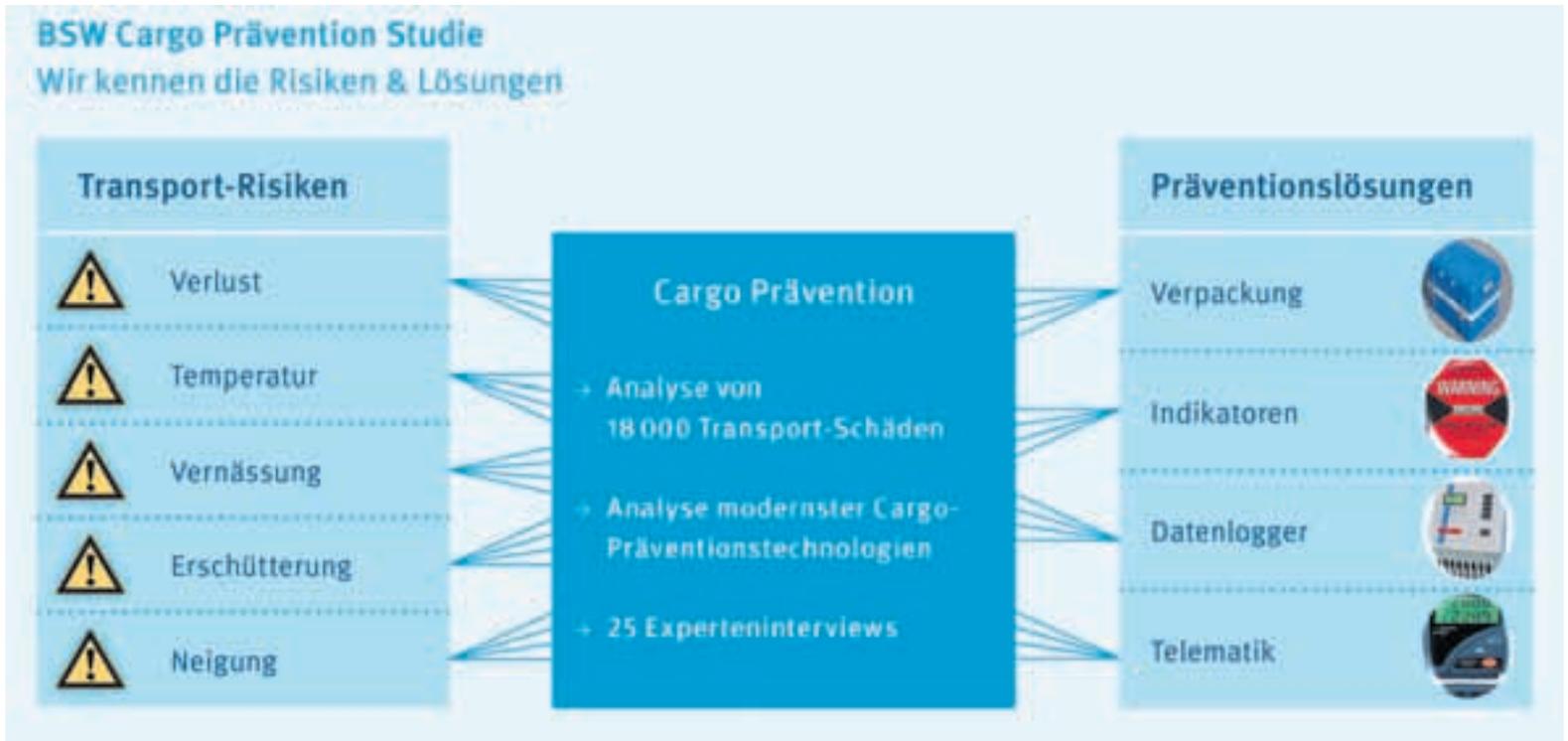
Die Schäden im Transportwesen sind keine Lappalie. Im gesamten Schweizer Markt liegt die durchschnittliche Schadenquote über zehn Jahre bei knapp 68 Prozent. Bei einem Marktprämienvolumen von rund 466 Millionen Schweizer Franken bedeutet dies einen jährlichen Schadenaufwand von über



Schadenursachen von Transportschäden nach Häufigkeit (links) und Schadenhöhe (rechts). An erster Stelle stehen Erschütterung (Rough Handling) und Verlust (Diebstahl/Raub).

300 Millionen Schweizer Franken. Eine substantielle Reduktion dieser Schäden ist also für alle von grossem Interesse. «Deshalb haben wir im Rahmen der Studie die wichtigsten Präventionslösungen evaluiert und mit den Transportrisiken in Verbindung gebracht. Wir gehen davon aus, dass durch den massge-

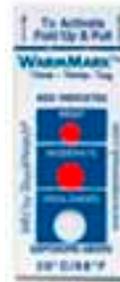
schneiderten Einsatz von Indikatoren, Datenloggern, Telematik und Verpackung die Schadenquote deutlich beeinflusst werden kann», ergänzt Reto Frei. Beim Einsatz von Indikatoren und Datenloggern liegt der prognostizierte Wirkungsgrad auf die Schäden bei minus 8 Prozent, bei Telematik und Sensorik bei



minus 15 Prozent. Die Studie zeigt: Durch die optimale Kombination und die Implementierung eines aktiven Cargo-Präventionsmanagements lassen sich die Schäden von Kunden mit dem entsprechenden Präventionspotenzial um bis zu 80 Prozent reduzieren.

Cargo-Präventions-Ansatz der Basler

Die Erkenntnisse der Studie fließen direkt in die Beratung der Kunden ein. «Im Rahmen der Basler-Sicherheitswelt identifizieren wir mit den Kunden ihre Transportrisiken, zeigen ihnen ihr Schadenpräventionspotenzial auf und verhelfen ihnen zum Einsatz der für Sie geeigneten Präventionslösungen», erklärt Reto Frei. «Wir haben dazu eigens ein Risiko-Analyse-Tool entwickelt. Mit gezielten Fragen können wir in der Beratung das Präventionspotenzial eines Kunden rasch abklären.» Zwei der häufigsten und auch wirksamsten Präventionsmittel sind Indikatoren und Telematikgeräte.



Indikatoren werden direkt an der Verpackung des Transportgutes angebracht. Dank ihrer visuellen Wirkung erhöhen sie die Vorsicht im Umschlag, wo die meisten Transportschäden entstehen. Wird trotzdem eine Palette beim Abladen durch den Hubstapler unsanft abgestellt, verfärben sich die Indikatoren und weisen sofort auf eine mögliche Warenbeschädigung hin. Damit wird die Vorsicht im Umschlag erhöht und allfällige Schäden werden sofort erkannt!

Beim Einsatz von **Telematikgeräten** wird das Transportgut während der ganzen Reise überwacht. Steigt beispielsweise die Temperatur im Lastwagen über den definierten Maximalwert, löst dies sofort eine Meldung in der Überwachungszentrale aus und macht eine Intervention möglich. So lässt sich ein Schaden ganz vermeiden oder in Grenzen halten.

Der Einsatz solcher Präventionsmassnahmen bringt den Kunden viele Vorteile:

- Weniger Verluste und Schädigungen der transportierten Güter
- Reduktion von Retour- und Ersatzlieferungen
- Höhere Zufriedenheit der Warenempfänger
- Optimaler Versicherungsschutz, weil nur noch das Restrisiko gedeckt werden muss (zVg)

Sicher transportieren: baloiscargo neu auch für Frachtführer

Ein kleiner Fahrfehler eines anderen Verkehrsteilnehmers kann ausreichen, um einen Lastwagen zu Ausweichmanövern oder einer Vollbremsung zu zwingen. Gerät der Anhänger ins Schlingern und kippt um, bleibt die Ladung nicht ohne Schaden. Nicht immer kann der Verursacher belangt werden und für fremde Güter haften laut Gesetz prinzipiell die Lastwagen-Unternehmer oder Spediteure. Das neue Produkt «baloiscargo» für Frachtführer versichert dieses Haftungsrisiko, übernimmt die Entschädigung der Ansprüche und hilft zusätzlich, ungerechtfertigte Forderungen abzuwenden.

Wichtigste versicherte Risiken:

- Beschädigung oder Verlust der Waren
- Fehldispositionen
- Lieferfristüberschreitungen
- Verzollungsfehler
- Schäden beim Be- und Entladen
- Massgeschneidert für Frachtführer
- Lückenlose Deckung der Haftungsansprüche und erweiterter Versicherungsschutz
- Warenversicherung für eigene Güter
- Inkl. persönlicher Effekten und mitbeförderter Geschäftssachen des Fahrzeugführers
- Vertretung im Schadenfall und abwehren ungerechtfertigter Ansprüche

Das neue Produkt für Frachtführer richtet sich an kleinere und mittelgrosse Lastwagen-Unternehmer und Spediteure. Optional kann zusätzlich die Deckung für die Haftung aus Spediteur- und Lagerhaltertätigkeiten eingeschlossen werden. Das Produkt ist ein Komplettpaket ohne Deckungslücken. Auch die persönlichen Effekte des Lastwagenfahrers sind bei «baloiscargo» für Frachtführer beispielsweise mitversichert.

Am wichtigsten jedoch ist immer, dass ein Unfall oder Schaden gar nicht erst passiert. Deshalb investieren die Basler Versicherungen auch hier in Präventionsmassnahmen. An Fahrdynamik-Seminaren erleben die Lastwagenfahrer hautnah, was passiert, wenn eine Ladung ungenügend gesichert ist und sie lernen, ihre Fahrzeuge sicher zu beladen.

Rundumservice für 152 McDonald's-Filialen

Die Oensinger HAVI Logistics GmbH liefert alles, was eine McDonald's-Filiale in der Schweiz benötigt, um den Kunden zufriedenzustellen: vom Hamburger über die Getränke und Pommes bis zur Uniform der Restaurantmitarbeiter. Die hohe Integration der Lieferkette spart Fahrkilometer und damit Kosten. Mehr als die Hälfte aller Transportwege erfolgt per Bahn.



Lukas Curschellas, Manager Operations (links) und Walter Jaeger, CEO im Kühlager des HAVI-Logistik-Centers in Oensingen.

Andreas Toggweiler

«Rein geografisch gesehen müsste eigentlich die Logistik-Zentrale von McDonald's im Napfgebiet liegen, aber Oensingen ist der zweitbeste Standort», meint Walter Jaeger, CEO von HAVI Logistics GmbH, eher scherzhaft. Denn natürlich ist Oensingen wie auch andere Standorte in der Nähe des Autobahnkreuzes kaum zu toppen, was die Anbindung an die Strasse betrifft. Der Jurasüdfuss ist gerade auch deshalb das Logistic Valley der Schweiz geworden.

Von der Fuhrhaltereie zum Supply Chain Management – die unter dem Oberbegriff Logistik ausgeübten Tätigkeiten sind vielfältig und werden immer mehr: von strategischen Aufgaben wie Definition der Lieferkette und des Sortiments über Einkauf, Transport, Lagerung und Lagerbewirtschaftung, Konfektionierung, Distribution bis zum Recycling. Und sie finden in immer mehr Fällen im Kanton Solothurn statt.



Trennstation für die Abfälle der Mac Donald's-Filialen

Die Firma HAVI Logistics GmbH hat sich in diesem weiten Spektrum spezialisiert: Für alle 152 McDonald's-Filialen in der Schweiz und Liechtenstein wird eine Rundumversorgung ab Oensingen gewährleistet. Die grösste Restaurantkette der Schweiz hat HAVI Logistics als «Supply Chain Integrator» gewählt. «Alles, was in eine McDonald's-Filiale geht, und auch alles, was zum Recycling zurückkommt, ist einmal hier in Oensingen», erklärt Jaeger. Die Bestellungen aller Restaurants laufen hier zusammen und werden auf dem 17000m² grossen Gelände in der Industriezone Süd verarbeitet. Das heisst: Bestellung vornehmen beim von McDonald's definierten Lieferanten, sachgerechte Zwischenlagerung unter Einhaltung lückenloser Temperaturüberwachung, Erfassung der Bestellungen der Restaurants, Zusammenstellung der Lieferung für jede Tour und Auslieferung mittels 19 eigener Lastwagen bzw. 32 Transportcontainern auf der Bahn. 47912 Tonnen Waren wurden 2011 mit über 26000 Lieferungen an die McDonald's-Restaurant geliefert. Für die Fleischverarbeiterin Bell auf dem Nachbargrundstück, welche das Rindfleisch für die Burger liefert, stellt man ferner noch das Tiefkühlager bereit. In den letzten Jahren kamen sodann zwei kleinere Restaurantketten hinzu (Domino's Pizza mit 12 Locations und Vapiano mit deren 3).

Mindestens dreimal pro Woche wird jeder McDonald's mit frischer Ware beliefert. Auf dem Rückweg beladen die Chauffeure Ware bei Schweizer Lieferanten, z.B. Brötchen in der Bäckerei Zuchwil oder Milchprodukte in Konolfingen und bringen zusätzlich Leergebinde und Recyclingmaterial aus den Filialen nach Oensingen. Dies ergibt eine hohe Auslastung der LKW's. «Vor 1990 bekam jedes Restaurant zum Teil mehrere Lieferungen pro Tag direkt von verschiedenen Schweizer Lieferanten. Wir spa-

ren mit dem heutigen System sehr viele Anlieferungen und Transportwege», betont Jaeger. Das Gesamtsortiment (nicht nur die Nahrungsmittel) wird über die gleiche Transportkette abgewickelt, so können die McDonald's-Restaurants alles in Oensingen bestellen. Sogar wenn sie eine neue Mitarbeiterin anstellen, liegt auch gleich die Uniform inklusive Schuhwerk in der richtigen Grösse bereit.

Speziell stolz ist HAVI Logistics aber darauf, dass mehr als die Hälfte der Transportkilometer auf der Bahn erbracht werden. «Wir legen pro Jahr über 1 Mio. km auf der Schiene zurück», betont Lukas Curschellas, Manager Operations. Jede Nacht holt SBB Cargo mehrere Container am Bahnhof Oensingen ab. Diese gehen per Zug nach Lausanne, Genf, St. Triphon, Sion und Gossau, wo sie von HAVI Logistics-Chauffeuren mit einem speziellen Mobiler-System auf den Lastwagen umgeladen werden können. Von diesen Verteilpunkten starten diese ihre Touren zur Feinverteilung. Die Container für das Tessin werden in Cadenazzo von Post Logistics übernommen.

Die Aufgabe von HAVI Logistics ist einerseits einfach, andererseits sehr anspruchsvoll. Das Sortiment für Systemgastronomie ist standardisiert und mit 1500 Artikeln einigermaßen überblickbar. Die Lieferanten werden von McDonald's bezeichnet und die Preise vereinbart. Im Food Bereich würden 80 Prozent einheimische Ware eingekauft, betont Jaeger. Der anspruchsvolle Teil der Arbeit liegt in der totalen Verfügbarkeit und den rigiden Qualitätsvorgaben. «Der Big Mac darf nie ausgehen, nirgends!» betont Jaeger. Die Lager müssen 365 Tage im Jahr gefüllt sein.

Auch verlangt der Kunde eine lückenlose Qualitätskontrolle und Rückverfolgung der Lieferkette. Jede Lieferung, die Eintrifft, wird geprüft. Die Prozesskette ist danach



Ronald MacDonald winkt vom Obergeschoss herunter

mit mehreren Kontrollpunkten versehen. Das Hochregallager ist in drei Temperaturzonen eingeteilt. Eine für Tiefkühlprodukte, eine für Frischware und eine ungekühlte für den ganzen Rest. Unangemeldete Kontrollen von McDonald's würden immer wieder die Funktionalität und die Sauberkeit überprüfen, betont der CEO, der schon seit Beginn von HAVI Logistics 1986 (damals als Firma HLS) dabei ist und die Standorte Zuchwil und Oensingen aufgebaut hat.

Wichtig ist für die grösste Food-Kette auch ihr Umwelt-Image. HAVI sammelt die Abfälle der Restaurants ein, sortiert sie, und führt PET, Karton und Kunststoffe zu den Recyclingfirmen zurück. Essensreste gehen in die Biogasanlage nach Langenthal. Seit 2002 werden zudem den Lastwagen 10 Prozent oder mehr Biodiesel beigemischt. Seit 2009 wird auch Friteusen-Öl von McDonald's zu diesem Zweck rezykliert.



HAVI-Logistics-Liegenschaft an der Ostringstrasse in Oensingen

Über HAVI Logistics GmbH

Die Wurzeln der Firma liegen im Jahr 1976, als das Tiefkühlager Neuendorf die Tochterfirma Frigoscandia gründete, später die international tätige Frigoropa. 1986 wurde daraus die Firma HLS, welche im Jahr 1991 das Verteilzentrum in Zuchwil zusammen mit der McDonald's-Bäckerei gebaut hat. Die Hamburger-Brötchen werden heute noch in Zuchwil produziert. 2001 wurde die Distribution nach Oensingen verlagert, wo man seit 2009 unter HAVI Logistics GmbH zum gleichnamigen US-Konzern gehört, der für einen grossen Teil der McDonald's-Logistik ausserhalb der USA verantwortlich zeichnet (Lieferung an 7690 Restaurants). Innerhalb Europa gehören auch Tankstellenshops von BP, OMV, IKEA sowie Compass Catering zu den Kunden. Am Standort Oensingen arbeiten zurzeit 104 Personen, davon 33 Chauffeure und 38 Logistiker. Es werden auch Lehrlinge im Bereich KV, Logistik sowie Chauffeure ausgebildet.



Publireportage

Helion Solar

Das Solothurner Unternehmen hat sich in der Schweizer Solarbranche einen Namen gemacht

Vor sechs Jahren nimmt die Erfolgsgeschichte in Lohn-Ammannsegg ihren Anfang. Das Zweimann-Unternehmen um Samuel Beer und Noah Heynen trifft den Nerv der Zeit. Als Solar-Generalunternehmung beschafft die damalige Helion Solar GmbH seinen Kunden eine fertig installierte Solar- oder Photovoltaikanlage. Dabei fallen die Aufgaben von der Planung über die Projektierung bis hin zur Installation vollumfänglich in die Zuständigkeit des Unternehmens. Diese Gesamtlösung, bei der sich der Kunde weder um ein Baubewilligungsverfahren noch um einen Antrag für die kostendeckende Einspeisevergütung kümmern muss, findet in der Region Solothurn grossen Anklang.

Die steigende Nachfrage ruft nach und nach auch die Konkurrenz auf den

Plan. Wettbewerb, an dem sich das Unternehmen gerne beteiligt, indem es seine Produkte stets verbessert und den veränderten Bedürfnissen der Kundschaft anpasst.

Eine Photovoltaikanlage wird längst nicht mehr nur aus ideologischen Gründen realisiert. Heute ist ein solches Solarkraftwerk eine Investition, die möglichst bald auch eine gewinnbringende Wirkung entfalten soll. Ausserdem sind Hauseigentümer nicht bereit, ihr teuer erbautes Heim durch eine Photovoltaikanlage zu «verunstalten». Daher hat sich Helion Solar darum bemüht, seine Produkte auch im ästhetischen Bereich weiterzuentwickeln, was unter anderem dank so genannten Blindmodulen gelungen ist. Bis im Jahr 2012 ist das einstige

Zweimann-Unternehmen auf knapp 60 Mitarbeitende angewachsen. Unterdessen ist die Helion Solar zu einer Aktiengesellschaft geworden und betreibt sieben Niederlassungen in den Kantonen Solothurn, Bern, St. Gallen, Luzern, Zürich und im Tessin.

Nach wie vor machen die Kleinanlagen auf Dächern von Familienhäusern und Anlagen auf Bauernhöfen den Grossteil des Auftragsvolumens aus. Allerdings tritt Helion Solar in jüngster Zeit auch als Generalunternehmung bei Grossprojekten auf. So darf das Unternehmen auf dem Briefverteilzentrum Zürich-Mülligen das bisher grösste Photovoltaikprojekt umsetzen, welches von einem staatlichen Unternehmen vergeben wurde.

Helion Solar ist ein Vorzeigeunternehmen, das ein stetiges und solides

Wachstum vorweisen kann. Dies verdankt die Firma seinen beiden Geschäftsführern, die nie den Boden unter den Füßen verloren haben. «Wachstum ist gut», sagt etwa Noah Heynen, «aber absolute Priorität hat für uns, dass wir unseren Mitarbeitenden einen sicheren Arbeitsplatz bieten können. Ich bin daher nicht bereit, Risiken einzugehen, um ein grösseres Wachstum ausweisen zu können.» Geschäftspartner Samuel Beer ergänzt: «Mit dieser Einstellung haben wir unser Unternehmen weitergebracht, als ich mir dies jemals erträumt hätte. Es wäre ein Fehler, sich nicht auch weiterhin von diesen Werten und Überzeugungen leiten zu lassen.»

WINTER ZAUBER
UNIVERSUM FABULA

CIRCUS GO

www.circus-go.ch

SOLOTHURN
beim Baseltor

12. Dez. 2012 bis 06. Jan. 2013

Tickethotline 0900 000 665 CHF 1.19/min.

SILVESTERGALA
BRUNCH MIT CIRCUSPROGRAMM
16. Dez. 10.00 Gottesdienst

IHR PARTNER



... für alle Immobilienfragen

- Bewirtschaftung
- Kauf
- Verkauf
- Vermietung
- Bewertung
- Gutachten aller Art
- Sanierung und Umbau
- Bauherrenberatung
- Arealentwicklung

BDO AG • Immobilien • Solothurn
0800 825 000 oder www.bdo-immobilien.ch

Prüfung • Treuhand • Beratung



Solothurner Industrie mit langem Atem

Während die Schweizer Industriekonjunktur schon vor einem Jahr markant abkühlte, hat die Solothurner Industrie ein Jahr länger durchgehalten und konnte sich auf einem ansprechenden Niveau halten.

Andreas Toggweiler

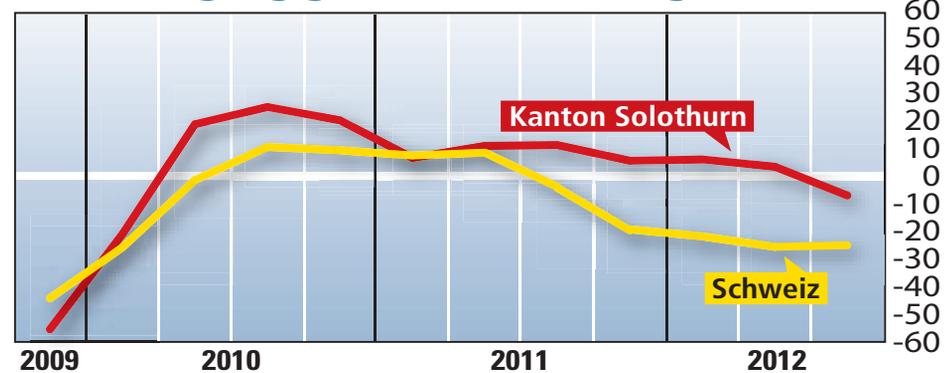
Erste Schwächetendenzen werden jetzt sichtbar. Ein Einbruch ist das aber noch nicht. Zwar ist der Indikator der ETH-Konjunkturforscher KOF im dritten Quartal 2012 auch für den Kanton Solothurn in den negativen Bereich abgerutscht. Gegenüber dem gesamtschweizerischen Wert hat er aber noch immer die Nase vorn. Massgeblich dafür verantwortlich ist die Überfliegerbranche Uhrenindustrie, die laut Aussage von Swatch-Patron Hayek sogar noch von Krisenszenarien profitieren kann. Doch es gibt auch das Gegenteil: Den Betrieben der Chemie- und Kunststoffbranche geht es so schlecht wie seit 2009 nicht mehr. Notorisch tiefe Werte verzeichnet schon seit vielen Quartalen die Papier- und Druckindustrie (detailliertere Infos in den Belegtexten zu den Branchen-Grafiken).

Wachstum verlangsamt

Insgesamt rechnet die KOF für 2012 mit einem Wachstum des Bruttoinlandprodukts (BIP) von 0,9% und einer Arbeitslosenquote von 2,9%. Nachdem sich das erste Halbjahr besser entwickelte als prognostiziert und die Erwartungen des BIP-Wachstums 2012 nach oben angepasst wurden, zeichnet sich nun im 3. Quartal eine deutliche Verlangsamung der Konjunktur ab. Die meisten Prognoseinstitute korrigierten in der Folge ihre Erwartungen wieder nach unten. Die Wirtschaftsfachleute der KOF rechnen für das BIP-Wachstum 2013

INDUSTRIE INSGESAMT

Geschäftsgang gemäss KOF-Umfrage



mit 1,3% und mit einer Arbeitslosenquote von 3,0%. Das BIP-Wachstum für 2014 soll aber wieder gute 2,0% erreichen, wobei die Arbeitslosenquote mit 3,1% nicht mitzieht. Die Exporte sollten sich in den nächsten zwei Jahren erholen. In der Bauwirtschaft zeichnet sich eine Verlangsamung ab und der private Konsum behauptet sich weiter als Wachstumsstütze.

Skepsis wächst

Im 3. Quartal 2012 verzeichnete der Kanton Solothurn im Index für die gesamte Industrie -5,7 Punkte (vgl. Grafik oben). Im Vorjahres-

quartal lag dieser bei 11,7 Punkten. Für die Schweiz weist der Index der gesamten Industrie für das 3. Quartal 2012 -23,3 Punkte aus. Im Vorjahresquartal waren es noch -0,9 Punkte gewesen. Die meisten solothurnischen Unternehmen beurteilen in der Oktober-Befragung den Geschäftsgang leicht negativ. 17,6 Prozent der befragten Unternehmen wollen mehr Personen anstellen, während 65,9 Prozent den Personalbestand halten wollen. Der erwartete Bestelleingang ist leicht positiv, wobei Unternehmen mit Zuwachs und jene mit Rückschlag sich fast die Waage halten.

(Mitarbeit: Lukas Walter)

PAPIER, KARTON, VERLAGS- UND DRUCKGEWERBE

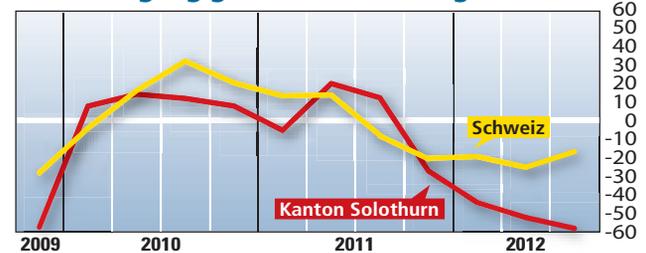
Geschäftsgang gemäss KOF-Umfrage



Im 3. Quartal 2012 erreichte der Geschäftsgang im Sektor Papier, Verlags- und Druckgewerbe im Kanton Solothurn -27,2 Punkte. In der Schweiz steht der Wert bei -34,4 Punkten. Im 3. Quartal 2011 lag der Wert der Schweiz bei -40,9 Punkten, im Kanton Solothurn bei -36,8 Punkten. Der erwartete Bestelleingang ist im Oktober 2012 bei den vier befragten Unternehmen mit -66,7 Prozent klar negativ. Die Lager sind voll. In der Folge wollen die Antwortenden weiterhin Stellen abbauen. Die Branche rechnet weiter mit harten Zeiten.

CHEMIE, MINERALÖL-, GUMMI- UND KUNSTSTOFFVERARBEITUNG

Geschäftsgang gemäss KOF-Umfrage



Den Geschäftsgang beurteilen die Solothurner Unternehmen im 3. Quartal 2012 mit -75,2 Punkten klar negativer als die gesamte Schweiz, die auf -17,2 Punkte kommt. Für die nahe Zukunft erwarteten im Oktober die vier befragten Unternehmen, dass die Produktion und der Personalbestand heruntergefahren werden müssen. Den Bestelleingang glauben alle befragten Firmen halten zu können. Beklagt wird eine ungenügende Nachfrage.

Der Höhenflug bei der Solothurner Uhrenindustrie hält an.



METALL, METALLERZEUGNISSE

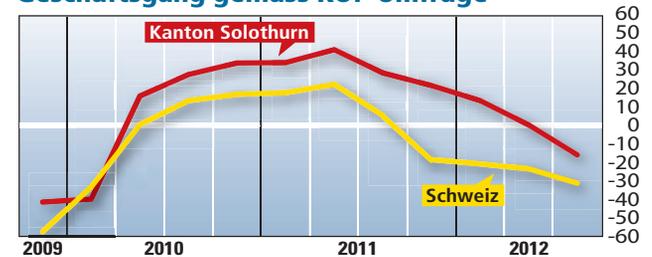
Geschäftsgang gemäss KOF-Umfrage



Im 3. Quartal 2012 wies die solothurnische Metallindustrie -29,8 Punkte aus, im Vorjahresquartal noch 1,9 Punkte. Der schweizerische Branchenschnitt steht im aktuellen Quartal bei -22,2 Punkten. Das Vorjahresquartal wies noch 4,0 Punkte aus. Die 22 Firmen des Kantons Solothurn erwarten mehrheitlich, dass sie die Produktion halten können. 31,8 Prozent wollen Personal abbauen, während nur 7,1 Prozent beabsichtigen, mehr Personen anzustellen. Der Auftragsbestand aus dem Ausland sei stark rückläufig, halten die Firmen in der Befragung fest.

MASCHINEN- UND APPARATEBAU

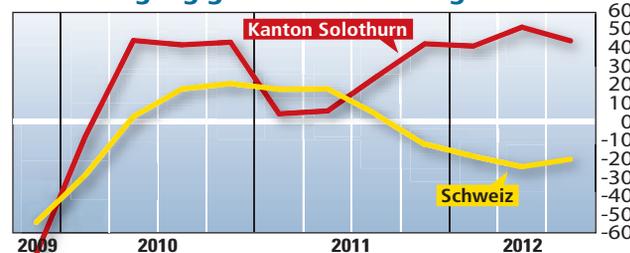
Geschäftsgang gemäss KOF-Umfrage



Der Geschäftsgang im Maschinen- und Fahrzeugbau in der Schweiz erreichte im 3. Quartal 2012 den Wert von -28,0 Punkten. Im Vorjahresquartal wurden 8,8 Punkte verzeichnet. Der Kanton Solothurn liegt im aktuellen Quartal bei -9,4 Punkten, im Vorjahresquartal lag der Wert für den Geschäftsgang noch bei 29,7 Punkten. Die befragten Unternehmen erwarten im Oktober, dass der Bestelleingang gleich bleibt. Negativ sind die Entwicklungen des Auftragsbestands. Trotzdem wollen 84 Prozent der befragten Firmen die Beschäftigungszahlen halten.

ELEKTRONISCHE GERÄTE, FEINMECHANIK, OPTIK, UHREN

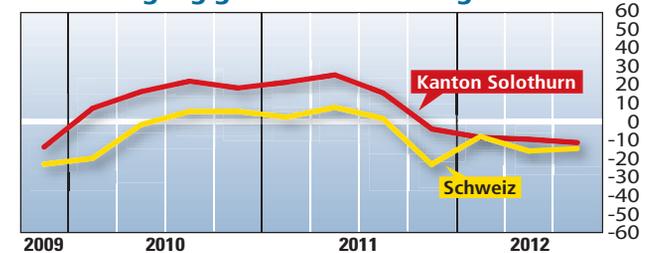
Geschäftsgang gemäss KOF-Umfrage



Die Branche erreichte für den Geschäftsgang im 3. Quartal 2012 -21,0 Punkte. Im Vorjahresquartal stand die Branche bei 7,6 Punkten. Der Kanton Solothurn steht im 3. Quartal 2012 bei 45,1 Punkten, im Vorjahresquartal waren es 25,5 Punkte gewesen. In der Oktober-Befragung rechnen über die Hälfte der acht antwortenden Unternehmen für die kommenden drei Monate damit, dass ihre Bestelleingänge steigen. 53,1 Prozent der Unternehmen wollen ihren Personalbestand ausbauen und 44,8 Prozent wollen ihn halten.

BAUNAHE INDUSTRIEGÜTER / BAU- UND BAUNEBCENGEWERBE

Geschäftsgang gemäss KOF-Umfrage



Der Geschäftsgang der baunahen Industriegüter im Kanton Solothurn stand im 3. Quartal 2012 bei -9,7 Punkten, im Vorjahresquartal bei 16,2 Punkten. Der Wert für die Schweiz liegt im 3. Quartal 2012 bei -16,0 Punkten, im Vorjahresquartal waren es noch 5,0 Punkte gewesen. Die sieben befragten Unternehmen im Kanton Solothurn erwarten im Oktober, dass in den nächsten drei Monaten der Bestelleingang und die Produktion sinken. 34,0 Prozent der Unternehmen wollen die Beschäftigtenzahl reduzieren, während 66,0 Prozent den Personalbestand halten wollen. Die Auftragsbestand ist gegenüber dem Vormonat um 45 Punkte besser gefallen.

Von der Versand- zur Spezialapotheke

Die Zuchwiler MediService hat kürzlich mit einer Jubiläumstagung ihr 15-jähriges Bestehen gefeiert. Die seit fünf Jahren zur Galenica-Gruppe gehörende Firma hat sich auf die Versorgung von Langzeitpatienten per Postlieferung spezialisiert. Die neuen, empfindlichen Medikamente für chronische oder seltene Krankheiten gewinnen an Bedeutung.



Jürg Gasser, CEO von MediService

Andreas Toggweiler

Als die erste Versandapotheke der Schweiz vor 15 Jahren gegründet wurde, blies ihr ein scharfer Wind ins Gesicht. Die Apotheker betrieben massives Lobbying gegen das neue Geschäftsmodell. Doch MediService gewann das Vertrauen der Krankenkassen und Kunden, wuchs unbeirrt und vergrösserte ihren Betrieb beim Zuchwiler Autobahnanschluss laufend. Durch den Kauf durch Galenica gehört MediService heute den Apothekern. «Die Branche hat festgestellt, dass wir eine Nische mit Patienten abdecken, die mit einer konventionellen Apothekerbetreuung nicht genügend versorgt ist», sagt CEO Jürg Gasser. Diese Gruppe von Patienten ist im Wachstum begriffen.

Es sind beispielsweise Krebspatienten, Diabetiker, Transplantationsempfänger, Patienten mit Autoimmunkrankheiten oder MS-Patienten, die auf zusätzliche Pflegebetreuung angewie-

sen sind. Die Menschen werden älter, die Medizin erlaubt ihnen dank hochentwickelten Medikamenten trotz unheilbaren Krankheiten oft ein Weiterleben während Monaten und manchmal Jahren. Auch für seltene, früher rasch tödlich verlaufende Krankheiten werden Therapien und Medikamente gefunden, die zumindest die Lebensspanne verlängern.

Diese neuen, oft biotechnologisch hergestellten Medikamente sind dabei nicht nur teuer, sondern auch empfindlich. MediService hat deshalb in einen neuen Kühlraum investiert, der ein Vielfaches grösser ist als der bisherige. Gasser, der selber aus der Pharmaindustrie kommt und MediService seit 2004 leitet, hat zusammen mit PostLogistics ein System für den temperaturstabilen Transport der heiklen Produkte entwickelt. Täglich wird aufgrund von Temperaturmessungen und Wetterbericht die Dotierung der Transportboxen mit zusätz-



Die Medikamente werden gemäss Bestellung zusammengestellt



Die Ausgangskontrolle per Computer-Scan vergleicht die Lieferung mit der Bestellung.

lichen Kühlelementen festgelegt. Während manche Medis keine Wärme vertragen, darf Insulin beispielsweise unter keinen Umständen gefrieren.

Die Konfektionierung der Medikamentenlieferungen erfordert eine akribische Qualitätssicherung. Rund 1000 ärztliche Verschreibungen – sie treffen mehrheitlich per Post ein – werden von den rund 100 Mitarbeitenden täglich verarbeitet. Dazu gehört insbesondere das Entziffern der Ärzthandschrift und allfällige telefonische Nachfragen in etwa 10 Prozent der Fälle. «Das Festhalten der Ärzteschaft an handschriftlichen Rezepten bleibt eine potenzielle Fehlerquelle», sagt Gasser. Doch man unternehme alles, um Fehler zu vermeiden. Jede Rezeptzeile werde mehrfach über-

prüft. Jede Medikamentenpackung wird beim Ausgang gescannt und im Computer mit der Verschreibung verglichen. Die Etikette mit der Dosierung des Arztes wird nur ausgedruckt, wenn alles übereinstimmt.

Die Lieferungen werden dreimal täglich von PostLogistics abgeholt. Der Pöstler bringt die Kühlbox direkt nach Hause und nimmt sie wieder mit. «Dank ihrer feinmaschigen Abdeckung der ganzen Schweiz ist die Post für uns der ideale Partner», meint Gasser. Gerade im Umfeld von schwerkranken Patienten sei Zuverlässigkeit wichtig. Auch der Datenschutz wird hoch gehalten: Durch zusätzlich Verpackungen weiss der Pöstler nicht, was für Medikamente er bringt.

Die Medikamentenkosten sind in jüngster Zeit, auch dank politischen Interventionen, nicht mehr gestiegen. «Ebenso haben die Margen abgenommen», sagt Gasser. Aufgrund der aufwendigen Entwicklung neuer Medikamente habe sich auch die Kadenz von Markteinführungen verlangsamt. MediService will sich Wertschöpfung sichern durch weitere Spezialisierung. Von den 100 000 Kunden seit Unternehmensgründung sind 10 000 Langzeitpatienten. Heute wandern fast alle Medikamente über dieselben Vertriebskanäle. «Wir rechnen

gen, wird diesen Trend noch unterstützen. Auf solche Patienten will man sich in Zukunft noch vermehrt ausrichten.

Etwa 6 Prozent der Medikamente werden in der Schweiz auf diesem Weg abgesetzt. Der Medikamentenversand habe dem Gesundheitswesen schon «dreistellige Millionenbeträge» an direkten Kosten eingespart, ist Gasser

«Demographie und die rasche Zunahme chronischer Krankheiten weltweit erfordern vermehrt neue Versorgungsmodelle für diese Patienten.»

überzeugt. Weitere Einsparungen seien durchaus möglich, beispielsweise durch Abpacken von täglichen Dosen bei Patienten, die mehrere Medis gleichzeitig einnehmen müssen. Die Therapietreue der Patienten (alle Medikamente werden regelmässig und zur rechten Zeit eingenommen) werde damit nachweislich verbessert, wie Studien zeigen. «Ich habe es auch selber ausprobiert, denn ich bin auf die regelmässige Einnahme von Medikamenten angewiesen», sagt der CEO. Auch fallen keine angebrochenen Medikamentenpackungen mehr an. Entsprechende Kontakte zur Oensinger Firma Medifilm AG hätten das Pilotstadium überschritten und würden intensiviert.

Den (einzigen) Standort Zuchwil von MediService hält Gasser bis auf weiteres für gesichert. Zwar hatte die Übernahme durch Galenica 2007 eine unternehmensinterne Standortdiskussion zur Folge. Gasser musste sich für Zuchwil einsetzen. «Die Verkehrslage hier in Zuchwil ist günstig und die Synergien an anderen Standorten sind gering.» Auch stimme das institutionelle Umfeld im Kanton Solothurn.

«MediService kann dank Postversorgung schwerst kranke Patienten auch im entlegendsten Winkel der Schweiz versorgen.»

hier mit einer Segmentierung und vermehrter Spezialisierung in der Zukunft.» Mit eigenem Fachpersonal werden schon heute Patienten bei anspruchsvollen Therapien von seltenen Krankheiten von MediService begleitet. Die Individualisierung der Medizin, beispielsweise aufgrund von genetischen Untersuchun-

Je nach Aussentemperatur und Produkt werden Isolierboxen mit Kühlelementen bestückt



Die Kebag holt das Zink aus der Asche

Kebag Zuchwil und Ingenieurbüro BSH erhalten für Recyclinganlage den InnoPrix SoBa

Franz Schaible

208 Solothurner und Berner Gemeinden mit fast einer halben Million Einwohnerinnen und Einwohner liefern ihren Abfall nach Zuchwil, in die dortige Kehrichtverbrennungsanlage. Im vergangenen Jahr waren es insgesamt 220 000 Tonnen. Darin schlummern wertvolle Rohstoffe, die beim Verbrennungsprozess zutage treten, zum Beispiel Zink. Deshalb hat die Kehrichtbeseitigungs AG (Kebag) als weltweite Pionierin eine Anlage in Betrieb genommen, die es erlaubt, das Schwermetall Zink auszuscheiden und als neuwertiges Material zur Wiederverwendung auf den Markt zu bringen. Das Projekt mit dem Namen «Flurec» kostete inklusive Sanierung der bereits bestehenden Flugaschenwaschanlage rund 27 Millionen Franken. Dafür wurden die Kebag und die Projektleiterin, die BSH Umweltservice AG in Sursee, mit dem diesjährigen InnoPrix SoBa ausgezeichnet.

Weltneuheit in Zuchwil

«Es ist keine Anlage von der Stange», sagt Kebag-Direktor Markus Juchli auf dem Rundgang durch den neu erstellten Anbau an die Flugaschenwaschanlage. Es sei vielmehr ein Prototyp, der weltweit erstmals im Ernstesatz stehe, ergänzt Stefan Schlumberger vom Ingenieurunternehmen BSH, Projektleiter und

«Ziel muss sein, dass wir die bei uns anfallenden problematischen Stoffe selbst recyceln oder entsorgen.»

Markus Juchli, Kebag-Direktor

«Kopf» der Anlage. Vor vier Jahren begann die Planung, im Herbst 2011 startete der Versuchsbetrieb und seit diesem Jahr ist sie in Vollbetrieb. «Zwar gab es einige Kinderkrankheiten zu beheben, aber angesichts der Komplexität des Systems sind wir sehr zufrieden mit dem Verlauf in der Praxis», sagt Schlumberger.

Wie komplex das Verfahren ist, zeigt sich beim Versuch von Schlumberger und Juchli, einem Laien die Funktionsweise zu erklären. Wagen wir einen Versuch. In Zuchwil fallen beim Verbrennen des Kehrichts jährlich rund 50 000 Tonnen Schlacke an, die auf speziellen



BSH-Projektleiter Stefan Schlumberger und Kebag-Direktor Markus Juchli zeigen das «Flurec»-Endprodukt: Eine 25 Kilogramm schwere Zinkplatte.

Kebag und BSH Umweltservice AG

Die 1970 in Zuchwil gegründete Kehrichtbe-seitigungs AG (Kebag) ist heute im Besitz von 157 Solothurner und Berner Gemeinden. Die Inbetriebnahme der Verbrennungsanlage erfolgte 1976. Mit einer Verarbeitung von rund 220 000 Tonnen Abfall jährlich gehört die Kebag Zuchwil zu den drei grössten Anlagen in der Schweiz. Die Kebag beschäftigt 48 Mitarbeitende. Die BSH Umweltservice AG in Sursee wurde 1998 gegründet und entstand aus einem Management-Buyout bei der von Roll Umwelttechnik AG. Das Ingenieurbüro beschäftigt 20 Angestellte und gilt als Spezialistin für den Anlagenbau zur Rückstandsbehandlung mit Wertstoffrückgewinnung. BSH ist europaweit aktiv. (FS)

Deponien in der Schweiz abgelagert werden. Beim Verbrennungsprozess entstehen aber auch 3500 Tonnen Flugasche; das sind nicht mehr brennbare Rückstände, die mit der Verbrennungsluft mitgerissen werden und im Elektrofilter als der ersten Reinigungsstufe abgeschieden werden. Darin befinden sich problematische Schwermetalle wie Blei, Zink, Cadmium und Kupfer. In der seit 1998 in Betrieb stehenden Flugaschenwaschanlage

(Fluwa) werden diese Schwermetalle herausgefiltert, die gereinigte Asche kann zusammen mit der erwähnten Schlacke problemlos entsorgt werden. Übrig blieb bisher am Schluss eine verfestigte Lösung mit den Schwermetallen (Hydroxidschlamm). Den jährlich anfallenden rund 750 Tonnen schweren Sondermüll musste die Kebag bis anhin für teures Geld im Ausland recyceln lassen; für eine Tonne bezahlte die Kebag über 300 Franken. Neu kommt nun «Flurec» ins Spiel. Dabei handelt es sich um eine Erweiterung der Flugaschenwaschanlage mit einem Zink-Recycling. Über mehrere komplexe Schritte wird der belastete Schlamm von Blei, Cadmium und Kupfer befreit, das verbliebene Zink in einer robotergesteuerten Elektrolyseanlage abgeschieden.

«Ein ökologischer Riesenschritt»

Stolz präsentieren Juchli und Schlumberger das Endprodukt – 25 Kilogramm schwere Platten aus reinem Zink. «Das so recycelte Material ist gleichwertig wie neues, aus Eisenerzen gewonnenes Zink», versichert Juchli. Bei Vollbetrieb von «Flurec» werden in Zuchwil künftig jährlich rund 400 Tonnen reinstes Zink «hergestellt». «Dieses können wir problemlos in der Schweiz für aktuell 1900 Dollar pro Tonne verkaufen.»

Unter Berücksichtigung dieses Erlöses und wegen des Wegfalles der hohen Kosten für die Entsorgung des Sonderabfalls im Ausland geht Markus Juchli davon aus, dass sich die Investition in sieben bis acht Jahren amortisiert haben wird. Und für Umweltingenieur Stefan Schlumberger bedeutet die Anlage «einen ökologischen Riesenschritt». Letzteres war denn auch die Motivation für die Kebag, für das von der Spezialistin für Werkstoffrecycling initiierte Projekt als Partner zur Verfügung zu stehen, wie Juchli rückblickend sagt. «Grundsätzliches Ziel muss sein, dass wir die bei uns anfallenden problematischen Stoffe möglichst auch selbst recyceln oder entsorgen.»

Anerkennung der Arbeit

Der nun gewonnene InnoPrix SoBa der Baloise Bank SoBa ist für die beiden Väter der Anlage eine Bestätigung, auf dem richtigen Weg zu sein. Die Leistung sei offensichtlich auch in branchenfremden Kreisen auf Anerkennung gestossen. «Das ist ein positives Zeichen», sagt Schlumberger und Juchli ergänzt: «Es war ein weiter Weg, verbunden mit einem hohen technischen Risiko. Nun haben wir aber ein gutes Gefühl.»

Wir drucken nicht nur,
sondern auch.



AUCH EIN UNTERNEHMEN DER AZ MEDIEN

VOGT-SCHILD / DRUCK
print- & publishing-services



Damit frische Ware gut ankommt

Die Hägendorfer Transportfirma Murpf ist seit 50 Jahren auf den Strassen unterwegs



Marcel Wiedemeiers Lastwagen steht im Morgengrauen zur Abfahrt bereit



Als Chauffeur muss man auch mit der «Ameise», dem Mini-Stapler umgehen können

Andreas Toggweiler

Montagsmorgen, 5 Uhr an der Industriestrasse West in Hägendorf. Die blau-weiss glänzenden DAF-Sattel-schlepper sind im nebligen Scheinwerferlicht aufgereiht. Die mit dem Timer eingestellte Standheizung bringt die Fahrerkabine auf Wohnzimmertemperatur. Im Büro beginnt Disponent Michael Wyler mit den ersten Telefonen und macht noch die letzten Korrekturen bei anstehenden Touren. Die Lastwagen wurden in der Nacht im angrenzenden Lagerhaus mit den Waren für die heutige Belieferung beladen. Je nach Distanz und Zeitplan machen sich die ersten Brummis auf die Reise. Die meisten haben frische oder tiefgekühlte Nahrungsmittel geladen und beliefern Grossverteiler, Läden und Tankstellenshops mit Frischwaren.

Chauffeur Marcel Wiedemeier (48) aus Gebenstorf muss heute nicht besonders früh aufstehen. Seine Tour startet erst um 7 Uhr. Er kann sich direkt in den Lastwagen setzen und losfahren. Denn sein Tagesprogramm wurde ihm am Vorabend elektronisch auf den portablen Bordcomputer übermittelt. Er zeigt Wiedemeier, wo welche Ware aufzuladen und wo sie wann abgeliefert werden muss. Sie zeigt ihm auch, welche Temperatur er in seinem Laderaum einstellen muss und ob es während des Tages noch Änderungen gibt.

Sechs Rückspiegel helfen beim Manövrieren

Den Kühler kann er zum Anfang auslassen. Zunächst gilt es, einige Werbeboxen des

Kunden Valora in Egerkingen abzuholen und ins Antalis-Lager nach Lupfig AG zu bringen. Zentimetergenau manövriert er das 16,5 Meter lange 5-achsige Fahrzeug rückwärts an die Laderampe. Nicht weniger als sechs verschiedene Seitenspiegel helfen ihm dabei, genau anzudocken. Dann die Überraschung. Statt der disponierten 30 Paletten stehen nur drei parat. Irgendwo ist ein Fehler passiert. «Das ist schlecht. Jetzt müssen wir einen Teil unserer Strecke halbleer fahren», ärgert sich der Chauffeur.

«Die Dispositions-Software hilft uns normalerweise, solche Leerfahrten zu minimieren», sagt Thomas Murpf. Zusammen mit seinen drei Geschwistern leitet er die Gauer Transportfirma, die heuer das 50-jährige Bestehen feiern konnte (vgl. Kasten).



In Egerkingen stehen die Murpf-Sattelschlepper zur Abfahrt bereit.

Wiedemeiers Arbeitsplatz in der Fahrerkabine ist stets sauber und aufgeräumt



Der Ursache des Fehlers werden die Disponenten nachgehen. Das Abladen geht entsprechend schnell, und schon ist Wiedemeier unterwegs zu einem Tiefkühlager im Nachbardorf. Dort stellt ein vifer Staplerfahrer alle 30 Sekunden eine Palette mit Backwaren auf die Rampe. Wiedemeier packt die bereitstehende «Ameise» (ein kleiner Elektrostapler) und verstaut die 17 Gebinde im Bauch seines Ungetüms. Weiter geht es zu einer Grossbäckerei in Kloten, wo tiefgefrorenes Holzofenbrot zugeladen wird. 33 Paletten oder ein Gewicht von rund 20 Tonnen kann zugeladen werden.

Konkurrenz und Zeitdruck

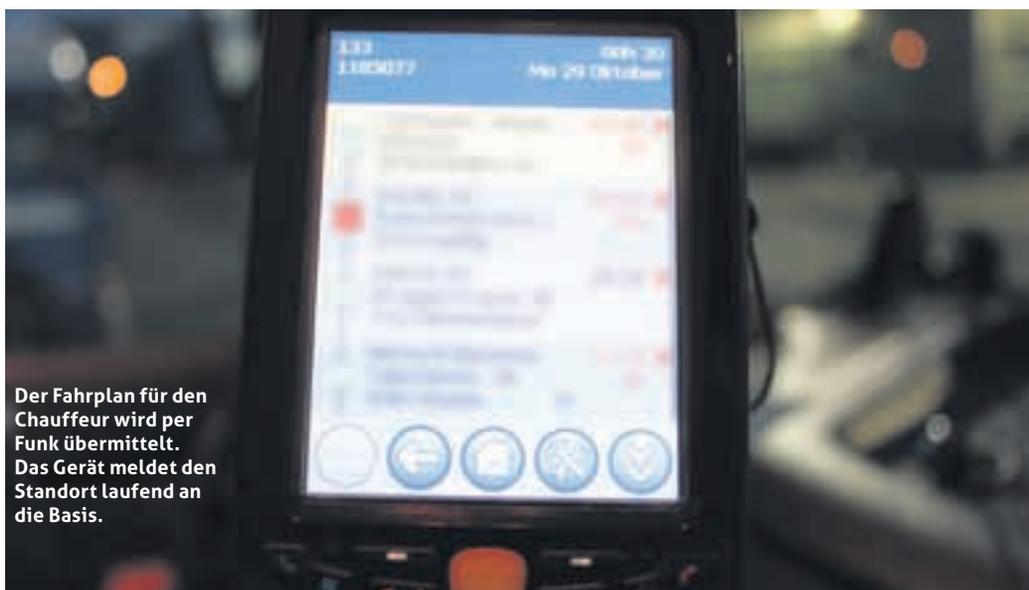
Unterwegs ist eine erste Pause vorgeschrieben. «Wenn ich eine Kaffeepause machen will, muss ich mir immer gut überlegen, wo ich das Fahrzeug abstellen kann», erklärt er. Ausserhalb der Autobahnen gebe es nur noch wenige «Lastwägelbeizen», was Wiedemeier bedauert. Er ist ein erfahrener Chauffeur, auch wenn er zu dem noch viele Jahre als Aussendienstler einer grossen Versicherung gearbeitet hat. Der Verkaufsdruck in der Finanzbranche liess ihn zurückwechseln ins Transportgewerbe.

Nicht dass hier kein Druck herrschte – im Gegenteil. Die Konkurrenz durch ausländische Unternehmen, der Zeitdruck, die Stausituation auf den Schweizer Strassen kosten ebenfalls Nerven. Dennoch fühlt sich Wiedemeier hinter dem Steuer wohler als am Bürotisch. «Es ist immer noch genug Fernfahrerfreiheit da, damit ich meine Arbeit wirklich lieben kann», erklärt er. Das Dirigieren eines 410-PS-Ungetüms, Abwechslung dank körperlicher Bewegung (in der Schweiz beladen und entladen die Chauffeure ihre Fahrzeuge meistens

«Die Bauherren denken oft zu wenig an die Lastwagenfahrer.»

selbst) und der Einblick ins Räderwerk der Schweizer Nahrungsmittelindustrie sind seine Motivation. Dafür nimmt er unregelmässige Arbeitszeiten, hohe Präsenzzeiten und regelmässiges Übernachten «auf Achse» in Kauf.

Die Bäckerei in Kloten befindet sich am Rande eines Wohnquartiers. Die Zufahrt ist schwierig, die Verhältnisse eng. «Oft denken die Bauherren zu wenig an die Lastwagenfahrer, auch die Beschriftungen sind manchmal mangelhaft», stellt Wiedemeier fest. Trotz Lastwagen-Navi kann es vorkommen, dass



Der Fahrplan für den Chauffeur wird per Funk übermittelt. Das Gerät meldet den Standort laufend an die Basis.



Auf der A1 im Limmattal ist die morgendliche Rushhour schon vorbei.

Qualität, die ankommt

Fridolin Murpf (76) gründete 1962 die Firma mit Sitz in Hägendorf. Er begann seine Transporttätigkeit mit einem Occasion-Kipperfahrzeug und transportierte vorwiegend Kies für die umliegenden Grossbaustellen. Heute verfügt die Firma über 170 Fahrzeuge und rund 350 Mitarbeitende und hat sich auf Transporte von Frischwaren in gekühlten Fahrzeugen spezialisiert. Sie bedient auch Endverkaufspunkte der Kioskbetreiberin Valora in der ganzen Schweiz. Zu dieser Kette gehören auch Lagerhäuser in Hägendorf und Wangen b. O. Das Unternehmen ist trotz rasanten Wachstums eine Familienfirma geblieben. Sie wird operativ von Thomas Murpf geleitet. Rolf Murpf zeichnet verantwortlich für die Infrastruktur, Stefan Murpf für den Fahrzeugunterhalt und Andrea Kypurz-Murpf für Finanzen und HR. Umsatzzahlen gibt die Firma keine bekannt. Thomas Murpf lässt aber durchblicken, dass weiteres Wachstum geplant ist. Dazu gehört eine neue bauliche Erweiterungsetappe auf dem Firmengelände Hägendorf.

man stecken bleibt; wenden unmöglich. Da bleibt nichts anderes als rückwärtsfahren, «auch wenn einem die Autofahrer dann den Vogel zeigen».

Mit weiteren zehn Paletten Holzofenbrot ist der Auflieger fast voll. Los gehts zur Abdestelle in Hinwil im Zürcher Oberland. Weil ein festes Zeitfenster um 14 Uhr vorgegeben ist und wir Vorsprung auf die Marschtabelle haben, liegt eine anständige Mittagspause drin. «Ich frage meistens, wo die Kantine des Betriebs ist. Einmal im Tag muss was Richtiges in den Magen», lacht der Fernfahrer.

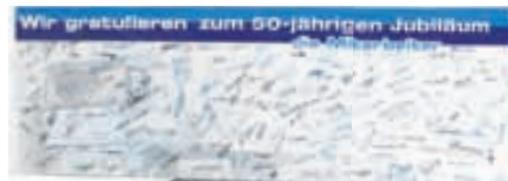
Nach dem Ausladen der 27 Paletten geht die Fahrt zurück nach Kloten. Dort wird neue Tiefkühlware an Bord genommen. Ein Teil ist für das Migros-Lager Neuendorf bestimmt, ein Teil geht am nächsten Tag weiter in die Westschweiz. Über Nacht werden in Hägendorf die Fahrzeuge entsprechend umgeladen, falls nötig. Bisweilen geht es auch noch am selben Tag weiter. Denn hat ein Lastwagen drei Viertel Frischwaren geladen, gilt kein Nachtfahrverbot.

Wiedemeier kann somit heute Abend zu Hause übernachten. Der Feierabendverkehr hat noch nicht eingesetzt. Gegen 17 Uhr treffen wir mit dem vollen Lastwagen am Ausgangsort ein. Unterwegs hat Wiedemeier bereits das Tagesprogramm für morgen erhalten. «Morgen Abend lade ich in Bazenhaid in der Ostschweiz» erklärt der Chauffeur, «da übernachtete ich im Lastwagen.» Das mache ihm nichts aus. «Ausser das Kühlaggregat läuft

nachts. Da muss ich schauen, dass ich den Auflieger parkieren kann. Sonst ist nichts mit Schlafen.»

Wohnlich eingerichtete Kabine

Aus dem Kühlschrank zwischen den beiden Sitzen nimmt er eine Flasche Sinalco. Die Kabine hat Wiedemeier wohnlich eingerichtet, alles ist blitzblank und staubfrei. Nicht jeder Chauffeur hat einen eigenen Lastwagen. «Ich betrachte das als Ehre und Vertrauensbeweis meines Arbeitgebers.» Immerhin werde ihm ein Fahrzeug im Wert von etwa 240'000 Franken anvertraut.



Die Belegschaft schenkte dem Chef zum diesjährigen 50-Jahre Jubiläum ein Lastwagenmodell aus lauter Zahnrädern

Duschen und gleichzeitig Energie sparen

Die Bieler Joulia SA erhält für ihre Öko-Dusche mit integriertem Wärmetauscher den InnoPrix SoBa



Silvana Ripa und Christoph Rusch mit ihrer Duschwanne

Franz Schaible

Der Energieverbrauch in den Privathaushalten für die Warmwasseraufbereitung ist hoch. Dazu gehört zu einem grossen Teil das regelmässige Duschen, auf das niemand verzichten will. Auch Christoph Rusch nicht. «Ich dusche gerne und ausgiebig», sagt der 41-jährige Maschinenbauingenieur. Dabei fliessen bis zu zwölf Liter Warmwasser pro Minute aus dem Duschkopf und verschwinden im Abfluss. «Eine reine Verschwendung», sagte sich der ehemalige Maschinen- und Töffmechaniker. Zusammen mit dem Industriedesigner Reto Schmid begann er vor vier Jahren mit der Entwicklung eines speziellen Wärmetauschers für Duschen. Beide arbeiten beim Bieler Ingenieur- und Designerbüro Creaholic, einem interdisziplinär zusammengesetzten «Innovationshaus».

Vom Prototyp zum Marktprodukt

Nach jahrelangem Tüfteln ist aus dem Prototyp inzwischen ein marktfähiges Produkt entstanden: die Duschwanne mit integriertem Wärmetauscher namens «Joulia», angelehnt an den britischen Physiker James Prescott Joule und an die nach ihm bezeichnete Energieeinheit Joule. Die Idee sei bestechend einfach, meint

«Marktabklärungen zeigen, dass das Verkaufspotenzial der neuartigen Duschwanne gross ist.»

Silvana Ripa, CEO Joulia SA, Biel

Rusch und erläutert das Prinzip: Dem «verduschten» warmen Abwasser wird die Wärme entzogen und damit das kalte Wasser «vorgeheizt». Somit wird deutlich weniger heisses Wasser aus dem Boiler oder Speicher benötigt. Das Resultat: Es wird massiv weniger Energie zur Warmwasseraufbereitung benötigt.

Kaltwasser mit Abwasser vorgewärmt

Rusch zeigt die Unterseite der Duschwanne und erklärt die Funktionsweise am praktischen Beispiel. Das Kaltwasser wird nicht wie üblich direkt zur Mischbatterie geleitet, sondern über einen Umweg über kleine Rohrleitungen, die direkt unter der Wanne montiert sind. Während das Abwasser des Duschenden abfliesst, gibt es die Wärme durch die Wanne hindurch an das darunter fliessende Kaltwas-

ser ab. Dieses von 10 auf rund 25 Grad aufgewärmte Wasser wird erst dann an die Mischbatterie abgegeben. Damit der Wirkungsgrad möglichst hoch ist, sind Duschwanne und Leitungen aus einem besonders leitfähigen Material hergestellt. Die Entwicklung ist zum Schutz vor Nachahmern mehrfach patentiert. Die mögliche Energieeinsparung bei der Warmwasseraufbereitung beziffert TÜftler Christoph Rusch für einen Vier-Personen-Haushalt je nach Duschgewohnheiten auf bis zu 1000 Kilowattstunden pro Jahr. Dies entspreche ungefähr der Energiemenge, die im gleichen Haushalt jährlich zum Kochen, Backen, für die Kaffee- und Waschmaschine, den TV und das Radio verbraucht werde.

Jetzt folgt Schritt zur Vermarktung

Die Entwicklung eines Produktes ist das eine, dessen Herstellung, Vermarktung und Vertrieb das andere. Dazu wurde 2010 die Joulia SA als Ableger (Spin-off) des erwähnten Innovationshauses Creaholic gegründet (siehe Kasten). Seit vergangenem Frühling wirkt Silvana Ripa als CEO des Jungunternehmens mit inzwischen fünf Angestellten. Hauptaufgabe sei nun der Marktaufbau in der Schweiz und später im Ausland, sagt Ripa, die grosse Pläne schmiedet. «Marktabklärungen zeigen, dass

das Verkaufspotenzial der neuartigen Duschwanne gross ist», erklärt die 49-jährige Unternehmerin. In der Schweiz würden jährlich 90000 bis 100000 Duschen in Neu- und Altbauten eingebaut, in Deutschland sind es zehnmal mehr. Ziel sei, sich davon einen substantziellen Marktanteil zu ergattern.

Trotz hart umkämpftem Sanitärmarkt mit grosser Konkurrenz durch ausländische Produkte stünden die Chancen gut für eine solche Innovation, gibt sich Ripa zuversichtlich. Dank der Wärmerückgewinnung könnten im erwähnten Vier-Personen-Haushalt bis zu 200 Franken Energiekosten pro Jahr eingespart werden. «Joulia» ist zwar in der Anschaffung rund 1000 Franken teurer als eine einfache Wanne. Doch die Mehrkosten sind in einigen Jahren amortisiert. Auf die gesamte Lebensdauer betrachtet, kriegt man sogar Geld zurück», meint Ripa lachend. «Ökologische und ökonomische Aspekte schliessen sich nicht aus.» Und dass das System auch in der Praxis funktioniert, sei bereits belegt. «Seit vergangenem Sommer sind im Neubau der Swiss Tennis Academy in Biel 20 Duschen für die Sportler im Einsatz.» Weitere Anlagen seien bereits in mehreren Wohnhäusern montiert.

Ein Bieler Spin-off

Die Joulia SA in Biel wurde 2010 als Spin-off des Ingenieur- und Designbüros Creaholic in Biel gegründet. Nebst Creaholic beteiligten sich mehrere Privatinvestoren. Darunter figurieren unter anderen der frühere Uhrenmanager Ernst Thomke, der Berner Unternehmer Gerhard Jansen und Marc Thommen, Unternehmer aus Olten. Der Ableger des Bieler Innovationshauses Creaholic beschäftigt inzwischen fünf Angestellte. Die verschiedenen Teile für die Duschwanne werden aus Deutschland und der Schweiz bezogen. Die Fertigung und die Endmontage finden in der Region Biel statt. (FS)

Auszeichnungen als Ansporn

Zur nötigen Publizität für die «Joulia» soll auch die Verleihung des diesjährigen InnoPrix SoBa der Baloise Bank SoBa beitragen. Bereits im vergangenen September hat die Joulia SA für ihre Duschwanne den deutschen Clean Tech Media Award in der Kategorie Nachwuchs gewonnen. «Diese Auszeichnungen bestätigen uns, dass wir eine marktfähige Innovation entwickelt haben.»

WÄRME & STROM MIT SOLARENERGIE

Komplettsset WARMWASSER

Versorgen Sie Ihr Einfamilienhaus mit Warmwasser ab **CHF 8'800.-**. Dieser Betrag beinhaltet Material, Montage und Gesuche. 100% steuerabzugsberechtigt!



Komplettsset PHOTOVOLTAIK

Versorgen Sie Ihr Einfamilienhaus mit Solarstrom ab **CHF 11'500.-**. Dieser Betrag beinhaltet Material, Montage und Gesuche. 100% steuerabzugsberechtigt!



Beratung, Planung und Installation aus Ihrer Region

Helion Solar AG CH-4542 Luterbach

Jurastrasse 13 Telefon 032 677 04 06 www.helion-solar.ch

Helion
Solar

Gastautor Rolf Büttiker, Präsident des Cargo Forums Schweiz.

Strasse und Bahn nicht gegeneinander ausspielen



Wir brauchen bei steigender Mobilität alle Verkehrsträger, damit wir den Personenverkehr und den Güterverkehr optimal bewältigen können.

Logistik-Drehscheibe Kanton Solothurn

Mit dem Autobahnkreuz Egerkingen/Härkingen, dem Eisenbahnknotenpunkt Olten und dem Flugplatz Grenchen hat der Kanton Solothurn im nationalen Personen- und Güterverkehr eine herausragende Stellung. Dabei ist unbestritten, dass gute Verkehrsinfrastruktur zu einem wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort gehört. Ebenso ist aber auch klar geworden, dass die Verkehre neben wirtschaftlichen Faktoren auch Auswirkungen auf die Umwelt haben und auch soziale Elemente berücksichtigt werden müssen. Deshalb ist die Politik in Zukunft vermehrt gefordert, die Verkehrsmobilität nicht nur als Belastung zu verstehen, sondern eben auch die Chancen zu nutzen.

Die sechs Verbände bilden das Cargo-Forum Schweiz:

• GS1 Schweiz, Bern

Die GS1 Schweiz ist eine branchenneutrale Fachvereinigung mit über 4000 Firmenmitgliedern aus Handel, Industrie und Dienstleistungen.

• SIHK-Schweizerische Industrie- und Handelskammer, vertreten durch die Handelskammer beider Basel

Die SIHK vertreten die Wirtschaftsverbände der Industrie-, Handels- und Dienstleistungsfirmen in der ganzen Schweiz.

• SPEDLOGSWISS – Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Basel

Ist der Verband der international operierenden Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen.

• SSC-Swiss Shippers' Council, Lausanne

Der SSC ist die Organisation der Schweizer Verladerschaft und nimmt branchenübergreifend die Interessen der Industrie, des Handels und der Grossverteiler in allen Sparten der Gütertransporte wahr.

• SVS – Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt- und Hafenwirtschaft

• VAP – Verlader, Anschlussgleise, Privatgüterwagen

Als Frachtverband der Schweizer Verladerschaft für den Schienenverkehr repräsentiert der VAP 75% der Anschlussgleise und Terminals sowie 98% der Privatgüterwagen aller Branchen der Schweizer Wirtschaft mit einem Investitionswert von gut 4 Mrd. Franken.

Krieg Bahn gegen Strasse ist nicht zielführend

Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr werden immer wieder Bahn und Strasse gegeneinander ausgespielt. Die aktuelle VCS-Initiative wird die bestehenden Gräben sogar vertiefen. Es ist nun Aufgabe von Bundesrat und Parlament, einen tauglichen Gegenvorschlag auszuarbeiten, der ein Nebeneinander von Strasse und Bahn garantiert. Denn wir brauchen bei steigender Mobilität alle Verkehrsträger, damit wir den Personen- und den Güterverkehr optimal bewältigen können. Die Menschen, die Wirtschaft und die Umwelt wären dafür dankbar.

Wichtige verkehrspolitische Vorlagen stehen vor der Tür

Mit der Motion «Bahngüterverkehr in der Fläche» und «4-m-Eckhöhe von Basel bis Chiaso» stehen wichtige verkehrspolitische Entscheidungen an. Auch der Staatsvertrag mit Deutschland über den Flughafen in Kloten betrifft viele Menschen und ist für das ganze Land ein sehr wichtiger Standortfaktor (Personenluftverkehr und Luftfracht). Es geht dabei immer auch ein bisschen darum, jeweils das Ganze im Auge zu behalten und Einzelinteressen etwas in den Hintergrund treten zu lassen.

Wünsche sind unbegrenzt – Finanzen haben aber Grenzen

Gemeinden, Regionen und Kantone fordern jeweils mit Einsatz und Wucht den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Dabei wird immer wieder vergessen, dass es eben nicht nur um die Investitionskosten geht, sondern immer auch höhere Unterhalts- und Betriebskosten mit einem Ausbau verbunden sind. Umso wichtiger ist es deshalb in der Verkehrspolitik, jeweils eine saubere Prioritätenordnung auf der Basis einer sorgfältigen Kosten-Nutzen-Analyse vorzunehmen. Das Machbare muss dabei im Vordergrund stehen – das Wünschbare muss warten.

Raumplanung und grenzüberschreitende Lösungen sind in der Verkehrspolitik vermehrt gefragt

Aus liberaler Sicht ist bei der Verkehrsfinanzierung vermehrt das Verursacherprinzip konsequent anzuwenden. Und weil Verkehr an den formalen Grenzen nicht aufhört, muss über alle Grenzen hinaus konstruktiv zusammengearbeitet werden. Vieles kann dabei nur über eine stärkere Berücksichtigung der Raumplanung in der Verkehrspolitik und umgekehrt einer überzeugenden Lösung zugeführt werden.

US-Noten- bank senkt Cholesterin- spiegel.

Die tägliche Nachrichtenflut kann einen ziemlich durcheinander bringen.
Gut, gibt es am Sonntag den «Sonntag».





Nur ein Vorteil unserer neuen Sicherheitsbausteine: Wir sorgen mit optimaler Finanzberatung dafür, dass Sie gut schlafen können.

Mit den neuen Sicherheitsbausteinen profitieren Sie auch bei der Baloise Bank SoBa von innovativen Zusatzleistungen. Zum Beispiel erkennen Sie dank einem völlig neuen Beratungsansatz Ihre individuelle Anlagepersönlichkeit. Das hilft Ihnen bei der Wahl der passenden Anlagelösung und gibt Ihnen das sichere Gefühl, die richtige Entscheidung getroffen zu haben. Mehr über die neuen Sicherheitsbausteine erfahren Sie bei Ihrem Kundenberater oder unter baloise.ch.

Wir machen Sie sicherer.
www.baloise.ch

The logo for Baloise Bank SoBa, featuring a stylized diamond shape to the left of the text "Baloise Bank" in a bold, sans-serif font, with "SoBa" in a lighter blue font to the right.