

# Kaffeetransport mit dem Segelschiff

Eine Dübendorfer Firma versucht, den ökologischen Fussabdruck des beliebten Getränks möglichst klein zu halten

ANDREAS LEISI

Als Andre Conte vor vier Jahren von einer Kolumbien-Reise zurück in sein altes Holzhaus in Dübendorf kommt, ist er wütend. Er hat seinen Freund Jose Florez besucht, der seit 2015 in einem Nebelwaldgebiet in seiner Heimat auf 150 Hektaren mit 35 Mitarbeitenden ein regeneratives Forstwirtschaftsprojekt mit einer Kaffeeplantage betreibt. «Ich habe bei ihm gesehen, wie viel Arbeit der Kaffeeanbau macht und wie schwierig es für eine Kleinplantage ist, guten Kaffee gewinnbringend abzusetzen.» Florez habe ihm aufgezeigt, dass sich der Verkauf zum Kaffeeweltmarktpreis nicht rechne und dass bei Fair-Trade-Angeboten die hohen Jahresfranchisen den gewährten Verkaufspreis sofort wieder wegessen würden.

Conte teilte seine Gedanken mit seiner Kollegin Corinne Koller, die sich seit langem beruflich und privat mit Umweltschutz, gesunder Ernährung, Gastronomie und Design beschäftigt. «Wir waren uns sofort einig, dass wir Joses Kaffee in die Schweiz bringen wollen», sagt die 34-Jährige. Es folgte ein monatelanges Brainstorming. Die beiden wussten genau, was sie nicht wollten: klassischen Kapselkaffee. «Er ist ein Sinnbild für Umweltverschmutzung und Bequemlichkeit», sagt Koller. «Der Marketinganteil liegt bei rund 60 Prozent des Kaufpreises. Da wird schnell klar, dass es nicht die Kaffeeproduzenten sind, die den Löwenanteil am Gewinn abschöpfen.»

## 14 Tonnen pro Jahr

Startschuss für die Atinkana GmbH war die Idee, den Kaffee per Segelschiff vom kolumbianischen Santa Marta in die Niederlande zu transportieren. Conte stiess auf eine niederländische Firma mit einem entsprechenden Angebot. «Mit der Anzahlung zum ersten Transport von 14 Tonnen Kaffee – der gesamten jährlichen Produktionsmenge der Farm – gab es kein Zurück mehr.» Der Preis beträgt gemäss Conte zwanzig Mal so viel wie beim Transport mit einem Containerschiff. «Aber die Verschmutzung von Containerschiffen mit einem durchschnittlichen täglichen Verbrauch von knapp 300 000 Litern Schweröl ist enorm.»

Im Februar vor drei Jahren reisten die beiden Kaffee-Idealisten nach



Corinne Koller und Andre Conte schleppen bei der ersten Ladung 35 Kilogramm schwere Kaffeesäcke.

ANNICK RAMP / NZZ

Kolumbien und inspizierten auch das Transportschiff: ein 35 Meter langes, über 100-jähriges, komplett für den Transport renoviertes Segelschiff. Gemeinsam mit der Crew lud man die erste Atinkana-Fracht in 35-Kilogramm-Säcken auf das Schiff, das sechs bis acht Wochen unterwegs sein würde. «Um die Schiffspassage selbst mitzumachen, fehlte uns die Zeit», sagt Andre Conte. «Wir mussten zurück in die Schweiz, um das Geschäft hier aufzubauen.»

Vor der Rückreise füllten sie ihre Rucksäcke mit «ihren» kolumbianischen Kaffeebohnen, um hier die erste wichtige Aufgabe anzugehen: aus dem Grundprodukt ein Qualitätsprodukt zu machen. Zusammen mit professionellen Kaffeeröstern entwickelten sie den heutigen Atinkana-Kaffee. Im August 2020 wurde der Online-Shop aufgeschaltet. Ihr Kaffee wurde im Vorfeld im Bekanntenkreis getestet. «Die Rückmeldungen waren abgesehen von einzelnen naserümpfenden Möchtegern-

Kaffee-Kennern alle sehr vielversprechend», sagt Koller.

Es folgten zwei schwierige Jahre. «Nicht nur die Logistik, die Lagerung und der Versand waren zu organisieren. Eine möglichst umweltschonende Verpackung war parallel dazu zu kreieren, und ein für uns ideologisch passendes Vertriebsnetz war aufzubauen», sagt der 51-jährige Conte, der sich inmitten des Geschäftsaufbaus einer Halswirbelerkrankung unterziehen musste. «Ursache war neben jahrelanger Abnützung wohl auch das permanente Schleppen der schweren Kaffeesäcke», sagt der ehemalige Ton- und Lichttechniker, dessen Haus in Dübendorf von Beginn weg als Atinkana-Geschäftssitz inklusive Lagerort im Keller diente.

## Knacknuss Elektro-Lastwagen

Für Conte war insbesondere der möglichst umweltschonende Transport von den Niederlanden in die Schweiz eine Knacknuss. «Ich musste feststellen, dass

es für solche innereuropäischen Strecken noch kaum Angebote von elektrisch betriebenen Lastwagen gibt. Und das Logistikgeschäft war inhaltlich komplett neu für mich.» Im Sommer 2022 waren die Neuunternehmer mehrmals nahe daran, aufzugeben. «Wir drehten uns wie Hamster im Rad, immer drängte irgendwo etwas Dringliches, und wir verloren den Blick fürs Ganze», sagt Koller. «Und obwohl unser im Halbschatten getrockneter Kaffee über zwei Jahre haltbar ist, stieg der wirtschaftliche Druck stetig, diese Menge auch abzusetzen.»

Der Onlinehandel lief zwar ansprechend, und das Vertriebsnetz aus Bars, kleinen Läden und Firmen wurde grösser. Der finanzielle Break-even lag rund zwei Jahre nach Gründung jedoch noch in der Ferne. «Das Leuchtturmerlebnis war dann unsere elftägige Standpräsenz im Zürcher Weihnachtsdorf am Bellevue», sagt Conte. «Das Kundenfeedback war enorm. Die Leute reagierten sehr positiv auf unsere Geschäftsidee und unsere Geschichte.»

Zudem habe man dort auch einige grössere Lieferaufträge für Firmen abschliessen können. «Greenpeace-Mitarbeitende beispielsweise trinken Atinkana-Kaffee», sagt Koller. «Damals hatte ich das Gefühl, dass wir es finanziell schaffen können, und dieses Gefühl hält bis heute an.» Gegen hundert Läden und Cafés würden mittlerweile Atinkana-Kaffee verkaufen, und die Rückmeldungen von Kundinnen und Kunden seien anhaltend gut. Man setze monatlich fast eine Tonne Kaffee ab. In der Zwischenzeit hätten sich weitere, vielversprechende Geschäftsoptionen ergeben.

Heute werde ihr Kaffee von der Farm bis zum kaffeetrinkenden Kunden auf fast den gesamten 8500 Kilometern so klimaschonend wie möglich transportiert, sagt Conte. Kürzlich fand er mit einer Basler Firma einen Partner, der den Schienentransport von Antwerpen nach Basel und den Weitertransport nach Luzern zur Rösterei per wasserstoffbetriebenem Lastwagen organisieren konnte.

Obwohl Conte und Koller stolz sind auf das Erreichte, kennen sie nun den persönlichen Preis für ein nachhaltiges Geschäftsmodell. «Ich kann mir von meinen Kindern dereinst nicht vorwerfen lassen, nichts für den Klimaschutz gemacht zu haben», sagt Conte. «Trotzdem werde ich mein Leben langfristig nicht einer Ideologie opfern. Ein Märtyrer bin ich nicht.» Koller ergänzt: «Wenn man nicht nur ein Geschäft betreibt, sondern auch eine Idee dahinter verfolgt, hat man viel mehr Ausdauer. Unser Weg ohne riesiges Marketingbudget ist hart und beschwerlich, aber das ist die Arbeit unserer Kaffeepflücker auch.»

Im Laufe des Jahres plane man, ein «richtiges» Geschäftslokal für die Verpackung und den Versand in Dübendorf zu beziehen, sagt Conte. «Dann kann ich in meinem Haus auch wieder wirklich wohnen.» Seit März dieses Jahres sind zwei Sorten Atinkana-Kaffee in über hundert Coop-Filialen erhältlich. «Wir konnten über unsere Rösterei einen guten Vertrag mit fixer Abnahmemenge abschliessen, vermeiden so ein Klumpenrisiko, und die Coop-Kunden bezahlen ungefähr denselben Preis wie beim Direktkauf. Damit kannibalisieren wir unser Online-Angebot nicht.»

Conte selbst trinkt übrigens keinen Kaffee: Er mag den Geschmack nicht.

# Widerstand wegen 60 Zentimetern

Rekurrenten wollen den Ausbau der Pflegefachschule Careum im Hochschulgebiet verhindern

MICHAEL VON LEDEBUR

Bauherren gegen Rekurrenten: Das ist ein ewiges Ringen. Es gibt in der Stadt Zürich fast kein Bauvorhaben mehr, das ohne Einsprachen über die Bühne geht. Die Rekurrenten nehmen für sich in Anspruch, sich gegen Schattenschulwurf und dergleichen wehren zu müssen. Manchmal ist das legitim, manchmal nicht. Wenn es um ein öffentliches Gebäude geht, um den Bau eines Schulhauses oder eines Spitals, dürfen sie auf wenig Verständnis in der Öffentlichkeit hoffen. Kein Wunder, ziehen sie es meistens vor, im Hintergrund zu bleiben.

Im Falle dreier Rekurrenten aus dem Zürcher Hochschulquartier ist dies anders. Sie stellen sich offen gegen Ausbauprojekte. Der Verein Zukunft Hochschulgebiet Zürich hat vor Jahren dafür gesorgt, dass der geplante Neubau des Unispitals mit weniger Stockwerken auskommen muss als geplant. Jetzt realisiert der Kanton eine abgespeckte Variante. Nun geht es um das Careum, eine Ausbildungsstätte für Krankenpflegerinnen und Krankenpfleger. Die Schule platzt aus allen Nähten. Den geplanten Schulausbau wollen die Architekten Matthias Hürlimann und Heinz Oeschger sowie der Jurist Thomas P. Holzer verhindern.

Im Quartierblatt «Fluntern-Magazin» haben sie kürzlich ihren Standpunkt dargelegt: Es sei unverständlich, dass man an dieser sensiblen Hanglage «ausgerechnet die städtebaulich aggressivste Variante» gewählt habe.

Den Kampf gegen die Aufstockung sehen die drei als Fortsetzung ihres erfolgreichen Feldzugs gegen das neue Unispital. Zur damaligen Vereinbarung «passt das Vorpreschen des Careums mit einem Hochhaus im Hang in keiner Weise», schreiben sie im «Fluntern-Magazin».

## Immer mehr Studierende

Beim Careum handelt es sich um das ehemalige Rotkreuzspital, eines von acht kleinen Spitälern im Kanton, die um die Jahrtausendwende schliessen mussten. Damals pflügte GLP-Regierungsrätin Verena Diener die Spitallandschaft um. Das Rotkreuzspital beschloss, sich als Ausbildungsstätte für Pflegefachleute neu zu erfinden. Die Lage im Hochschulquartier unmittelbar neben dem Unispital begünstigte dieses Ansinnen.

Die Zahl der Studierenden am Careum wächst stetig. Allein von 2016 bis 2020 erhöhte sie sich von 2031 auf 2497. Die Verantwortlichen gehen künf-

tig von einem Wachstum von rund 5 Prozent pro Jahr aus. Das Careum hat sich bisher mit dem Bau eines Provisoriums auf dem Areal beholfen. Zudem wurden im Green-City-Quartier in Leimbach Räumlichkeiten angemietet – am anderen Ende der Stadt.

Der Bedarf ist also gut belegt. Das öffentliche Interesse an zusätzlichen Pflegefachleuten ist sowieso unbestritten. Es wird auch vom Verein Zukunft Hochschulgebiet nicht in Zweifel gezogen. Dass der Verein das Bauvorhaben dennoch ablehnt, hat mit einer Zahl zu tun: 500 Meter über Meer. So hoch liegt die Aussichtsterrasse der Grossen Kirche Fluntern. Höher solle kein Gebäude sein, weil andernfalls der Blick verstellt sei, sagt Thomas P. Holzer, Präsident des Vereins. Zum Beispiel auf den Üetliberg auf der gegenüberliegenden Talseite. Dies sei damals der Ansporn gewesen beim Rekurs gegen das neue Unispital.

Dieser Kampf endete mit einer Art Friedensvertrag mit dem Kanton. Darin einigte man sich auf 486 Meter als Höchstmass für Gebäude. Die damalige Einigung betraf einzig den öffentlichen Grund und die Planung des Kantons. Das Careum ist als private Institution nicht daran gebunden. «Aber wir verstehen nicht, weshalb das Careum nicht

freiwillig etwas tiefer plant», sagt Holzer. Zumal es Alternativen gebe. Es sei auch eine Variante diskutiert worden, bei der die Aufstockung auf zwei oder vier der bestehenden Gebäude verteilt worden wäre anstatt nur auf eines.

## Fast 487 Meter über Meer

486 Meter und 60 Zentimeter über Meer soll der Careum-Neubau erreichen – 60 Zentimeter «zu viel» also. Auf diese 60 Zentimeter hätte man unmöglich verzichten können, sagt der Careum-CEO Stefan Spycher. «Sie würden uns ein ganzes Stockwerk kosten, was einer Fläche von 1000 Quadratmetern entspricht. Unter diesen Umständen hätte sich das Bauprojekt nicht mehr gerechnet.» Das Gebäude soll von vier auf acht Stockwerke auf 32 Meter aufgestockt werden. Eine Aufstockung auf mehrere Gebäude wäre aus Sicht der Careum-Verantwortlichen nicht sinnvoll.

Unterrichtet wird heute nämlich nur in einem der fünf Gebäude, in den übrigen wird mehrheitlich gewohnt. Aus betrieblicher Sicht sei die Aufstockung des Schulgebäudes angezeigt. Und politisch sei die Teilung zwischen dem Lehrbetrieb auf der einen und den Wohnungen auf der anderen Seite des Areals ge-

wollt, weil das Areal auf der Schwelle zwischen Hochschul- und Wohngebiet liege. Es treffe im Übrigen nicht zu, dass das Careum das Unispital überragen werde.

Thomas P. Holzer sagt, es gebe neben den städtebaulichen Überlegungen weitere Argumente gegen die Aufstockung: den Schattenschulwurf etwa oder die Anflugroute für Helikopter über dem Hochhaus. Holzer sagt, der Verein habe nicht selbst rekurriert, sondern er unterstütze Anwohner beratend. Wie gross der Widerstand aus dem Quartier wirklich ist, ist unklar. Der Quartierverein Fluntern sieht das Bauvorhaben positiv. Vorstandsmitglied Raymond Porchet sagt, man habe das Projekt genau geprüft, es sei überzeugend. «Wir leben in einem urbanen Gebiet. Bauliche Veränderungen müssen stattfinden können.»

Mittlerweile ist ein erster Entscheid gefallen. Das Baurekursgericht hat die Einsprachen vollumfänglich abgewiesen, wie die Careum-Verantwortlichen auf Anfrage mitteilen. Keiner der ange-mahnten Punkte sei anerkannt worden – weder die Verletzung der Vorgaben für den «Drei-Stunden-Schatten» noch die fehlende Koordination betreffs Helikopterwegen. Ob die Rekurrenten den Entscheid weiterziehen, lässt Thomas P. Holzer allerdings offen.