

LOGISTICKER

April 2019

STRECK
TRANSPORT

**SCHÖN
BUNT**

USA

Wie weiter nach
„America First“?

Weiterbildung bei Streck

Samstags an der
Karriere arbeiten

Lithium-Ionen-Batterien

Weitverbreitet und
brandgefährlich



Liebe Leserin, lieber Leser,

die Arbeit bei Streck Transport stellt uns täglich vor neue, spannende Herausforderungen. Selbstverständlich ist und bleibt dabei unsere wichtigste Aufgabe, Ihre Waren mit Flugzeug, Schiff und Lkw schnell und zuverlässig zu transportieren. Dazu müssen wir aber auch immer den Blick in die Zukunft richten, um auf sich ändernde Rahmenbedingungen, politische Herausforderungen oder technische Entwicklungen vorbereitet zu sein. Dies bedeutet einerseits viel Arbeit, macht aber ein Speditions- und Logistikunternehmen auch zu einem besonders spannenden und herausfordernden Arbeitsplatz. Wir sind davon überzeugt, dass wir Ihnen auch nur so unseren Service in der bewährten Qualität in der Zukunft bieten können.

Die Themen aus diesem LogisTicker sind ein Beweis dafür, wie wir uns für die Zukunft aufstellen: So haben wir beispielsweise mit „Shipping in a Box“ ein neues Transatlantik-Angebot eingeführt, das es für Sie künftig noch einfacher macht, Ihre Waren von Europa in die USA – dem Länderschwerpunkt dieses Heftes – zu transportieren. Dann zeigen wir, wie Sie mit unserer Online-Lösung AX4 Ihre Sendungen noch komfortabler und schneller abwickeln können. Wir beschäftigen uns mit Projekten wie dem Oberleitungs-Lkw, mit dem der CO2-Ausstoß im Transportgewerbe weiter reduziert werden soll. Und natürlich berichten wir auch in dieser Ausgabe über die Hängepartie um den Brexit und unsere Vorbereitungen, um Ihnen auch künftig reibungslose Transporte auf die britischen Inseln garantieren zu können.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.
Ihr

Ralph Diring
Geschäftsführer Luft-/Seefracht



POLITIK & WIRTSCHAFT

- Neue Lkw werden sauberer – rundere Kabinen4
- Notfallplan für den Brexit5
- Oberleitungs-Lkw auf der Autobahn6
- System Alliance: Gefco als Systempartner8
- Toll Collect bleibt beim Bund8
- Personenverkehr wächst9
- 25 Jahre Verlagerungspolitik in der Schweiz 10
- Schutzmaßnahmen für Stahl 11

LÄNDERPORTRAIT

- „America First“ schadet dem Handel 12

KUNDENPORTRAIT

- Schön bunt 16

AUS DEM UNTERNEHMEN

- Der Kunde ist König20
- Kinderlachen als Geschenk22
- Neue Tore für die Umschlaghalle23
- Ganz ohne Papier24
- Brandgefährliche Batterien26
- Hundeleben28
- Samstags an der Karriere arbeiten30
- Ostergrüße32
- Impressum32



12

16

26

30

Neue Lkw werden sauberer – rundere Kabinen

Neue Lkw müssen ihren CO₂-Ausstoß bis 2025 um 15 Prozent reduzieren. Mit dieser Regelung hat sich die EU im Nutzfahrzeugbereich erstmals auf Klimaschutzstandards festgelegt und gleichzeitig bestimmt, dass die Emissionen bis 2030 sogar um 30 Prozent sinken müssen. Basis sind dabei die Werte von 2019. Hersteller, deren Anstrengungen nicht ausreichen, müssen mit Strafen rechnen. Eine Quote soll zudem den Verkauf von Fahrzeugen mit niedrigeren oder ohne direkte Emissionen fördern.

Die europäischen Autobauer hatten sich massiv gegen die neue Gesetzgebung gewehrt und immer wieder betont, dass die Ziele unrealistisch seien. Sie beklagen sich außerdem darüber, dass eine flächendeckende Lade- und Tankinfrastruktur für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben fehle. Verlangt wurden auch stärkere Anreize zur Einführung von Niedrig- oder Null-emissionsfahrzeugen. Immerhin können sich die Hersteller den Verkauf von Lkw ohne oder mit geringem CO₂-Ausstoß mehrfach auf die Gesamtbilanz der Flotte anrechnen.

Die EU-Kommission und das Europäische Parlament sehen die neuen Regelungen nicht nur als unerlässlich für den Klimaschutz, sondern auch als Chance für die Industrie. Nur durch Innovationen und eine bessere Umweltbilanz könne sie auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähig bleiben. Der Rat der Verkehrsminister hat dem letztendlich zugestimmt, noch strengere Regelungen wurden insbesondere von Deutschland blockiert.

Zuvor hatten sich bereits die europäischen Gesetzgeber für abgerundete Lkw-Kabinen entschieden, die die Straßen sicherer machen sollen. Fahrerhäuser im neuen Design ermöglichen eine bessere Sicht auf Fahrradfahrer und Fußgänger und dürfen dafür bis zu 90 Zentimeter länger sein. Außerdem sinkt durch ihre aerodynamische Form auch der Kraftstoffverbrauch: Experten schätzen, dass auf Langstrecken so um bis zu zehn Prozent Kraftstoff eingespart werden können.

» KONTAKT

Lörrach

Gerald Penner

+49 (0) 7621 177 – 217

gerald.penner@streck.de



Notfallplan für den Brexit

Die EU hat sich auf einen harten Brexit vorbereitet und einen Notfallplan erstellt. Trotz einer Verschiebung auf den 12. April ging die EU-Kommission davon aus, dass ein Austritt Großbritanniens ohne Abkommen „immer wahrscheinlicher“ werde. Bei Redaktionsschluss dieses LogisTickers war dies keineswegs ausgeschlossen. „Ein No-Deal-Szenario ist zwar nicht wünschenswert, doch ist die EU darauf vorbereitet“, hieß es aus Brüssel, wo auch der Europäische Rat dazu aufgerufen hatte, die Arbeit zur Vorbereitung und Notfallvorsorge fortzusetzen.

Für den Transport haben sich die EU-Gesetzgeber im Februar auf einen Notfallplan für den Waren- und Personenverkehr geeinigt. Die Verordnung ermögliche eine grundlegende Straßenverkehrsverbindung zwischen der EU und Großbritannien bis zum 31. Dezember 2019, sagte EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc zu dem Verhandlungsergebnis von Europäischem Parlament und den 27 Mitgliedstaaten. Die schwerwiegendsten Störungen für Unternehmen würden so vermieden. „Obwohl ich hoffe, dass diese Maßnahme nie notwendig sein wird, ist es unsere Pflicht, auch für ein No-Deal-Szenario vorbereitet zu sein“, betonte sie.

Die EU will es britischen Unternehmen ermöglichen, Waren und Personen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich zu befördern, sofern die Briten EU-Unternehmen gleichwertige Rechte gewähren. Alle einschlägigen sozialen und technischen Vorschriften der EU müssten eingehalten und ein fairer Wett-

bewerb zwischen EU- und britischen Betreibern gewährleistet sein. Die Regelung soll Rechtssicherheit bieten und ist Teil eines Aktionsplans, der die größten Schäden durch einen Austritt ohne Abkommen begrenzen soll.

www.eur-lex.europa.eu

Bei einem Ausscheiden ohne Vertrag wird das Vereinigte Königreich ohne Übergangsabkommen ansonsten zu einem Drittland – ohne jegliches Vereinfachungsabkommen. „Dies wird natürlich für die Bürgerinnen und Bürger sowie für Unternehmen erhebliche Beeinträchtigungen mit sich bringen“, betont die EU-Kommission. Die EU müsste an ihren Grenzen ihre Vorschriften und Zölle sofort anwenden. Trotz der umfangreichen Vorbereitungen bei den Zollbehörden der Mitgliedstaaten könne dies „zu erheblichen Verzögerungen an der Grenze führen“. Sämtliche Vorbereitungen der Kommission und der Mitgliedstaaten könnten die Gesamtauswirkungen nicht abfedern.

Französische Zöllner haben im März versucht, die Folgen des Brexits erfahrbar zu machen: Sie leisteten Dienst nach Vorschrift mit den entsprechenden Kontrollen. Die Folge waren kilometerlange Staus und stundenlange Wartezeiten für die Fahrer. Zwar gab es entlang der Autobahnen Haltebuchten für Lkw, aber jeder Stopp in Richtung Kanal erhöht gleichzeitig die Gefahr, zum Transportmittel illegaler Einwanderer zu werden.

Unterdessen hat die Schweiz im Februar mit Großbritannien ein Handelsabkommen geschlossen. Schließlich war das Vereinigte Königreich mit 8,8 Milliarden Franken 2018 der sechstwichtigste Absatzmarkt für Schweizer Warenexporte und mit 7,7 Milliarden Franken der achtgrößte Herkunftsmarkt für Warenimporte. Das Abkommen erlaubt im Wesentlichen die Weiterführung eines Großteils der Abkommen mit der EU im Wirtschafts- und Handelsbereich, teilte das Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA) mit. Insgesamt wurden fünf neue Abkommen ausgearbeitet, die dann angewandt werden sollen, wenn die bilateralen Abkommen Schweiz-EU nicht mehr für Großbritannien gelten.

Ein Straßenverkehrsabkommen garantiert dann auch, dass im Güterverkehr auf eine Bewilligungspflicht für Fahrten zwischen der Schweiz und Großbritannien verzichtet und der gegenseitige Zugang für Güter- und Personentransporte auf der Straße weitergeführt werden kann. Trotzdem steht zu befürchten, dass sich die Lieferfristen aufgrund des höheren Aufwands insgesamt verlängern werden. Je nach Austrittsszenario soll das Abkommen am Tag nach einem harten Brexit oder nach einer Übergangsperiode in Kraft treten.

Streck Transport beobachtet die Entwicklung intensiv. Wir werden Sie hierzu in jedem Fall kurzfristig über unseren Newsletter informieren.

Als Vorbereitung auf den Brexit hat die EU-Kommission einen „Zolleitfaden für Unternehmen“ bereitgestellt:

www.ec.europa.eu

» KONTAKT

Freiburg

Erich Paul

+49 (0) 761 1305 – 406

erich.paul@streck.de

Möhligen

Serge Fischer

+41 (0) 61 8551 – 472

serge.fischer@streck.ch

Oberleitungs-Lkw auf der Autobahn

Der Lkw muss CO2-Emissionen einsparen und die EU hat die Ziele dafür hoch gesteckt. In Hessen ist jetzt der erste Oberleitungs-Lkw auf einer deutschen Autobahn unterwegs. Weitere Tests sind in Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg geplant.

Dieser Artikel könnte Sie auch interessieren
Neue LKW werden sauberer // Seite 4



„Der erste eHighway Deutschlands auf einer Autobahn ist fertig und zum ersten Mal bügelt ein Oberleitungshybrid-Lkw an die Oberleitung an“, sagte Gerd Riegelhuth, Vizepräsident von Hessen Mobil und Leiter des Projekts ELISA (Elektrifizierter, innovativer Schwerverkehr auf Autobahnen). Das Fahrzeug fährt seit Ende November auf der A5 zwischen Langen/Mörfelden und Weiterstadt und testet, ob die Anlage funktionsgerecht aufgebaut ist.

ELISA I sei pünktlich fertig gestellt worden, sodass voraussichtlich im Sommer mit ELISA II der Regelbetrieb starten könne, erläuterte Riegelhuth. Im ersten Halbjahr finden auf der fünf Kilometer langen Strecke noch weitere Testfahrten statt, dabei ist der Lkw mit maximal 20 Stundenkilometern unterwegs. Das spezielle und auf die Verhältnisse der Autobahn angepasste Design soll im normalen Betrieb eine Geschwindigkeit von bis zu 90 Stundenkilometern gewährleisten.

Der Streckenabschnitt verbindet innerhalb der Metropolregion Rhein-Main die Oberzentren Frankfurt am Main und Darmstadt und ist damit Bestandteil einer wichtigen Nord-Süd-Verbindung im europäischen Fernverkehrsnetz. Für den Güterverkehr besitze die Strecke insbesondere als Anbindung der Cargo City Süd des Frankfurter Flughafens sowie des Gewerbegebiets

Darmstadt-Nord/Weiterstadt große Bedeutung, heißt es aus Hessen. Damit habe sie nicht nur ein hohes Potential für den Einsatz von oberleitungsgebundenen Lkw, sondern Sorge auch für eine gute öffentliche Sichtbarkeit des Projekts.

Die Feldversuche in Hessen seien ein wichtiger Meilenstein für die Zukunft des Straßengüterverkehrs in Deutschland, betonte Roland Edel, Technologiechef der Siemens Mobility GmbH, die den Aufbau der Anlage im Auftrag von Hessen Mobil übernommen hat. „Der eHighway kombiniert die Vorteile elektrifizierter Bahnen mit der Flexibilität des Straßengüterverkehrs – damit schafft unsere Technologie eine nachhaltige Alternative zum Lkw-Transport mit Verbrennungsmotoren“, führte er aus. Nach Angaben von Siemens ist ein Oberleitungs-Lkw doppelt so effizient wie sein herkömmliches Pendant, zudem gebe es keine direkte Luftverschmutzung durch Abgase.

Förderung durch den Bund in Höhe von 45,3 Millionen Euro

Die Kosten für ELISA I belaufen sich auf 14,6 Millionen Euro, insgesamt fördert das Bundesumweltministerium die Versuche im Rahmen des Förderprogramms „Erneuerbar mobil“ mit 45,3 Millionen Euro. Denn Hessen ist mit seinem Projekt nicht allein: Das Bundesverkehrsministerium will die Stromversorgung von Nutzfahrzeugen per Oberleitung auf zwei weiteren Teststrecken in Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg untersuchen. Auf der A1 zwischen einem Logistikzentrum in Reinfeld und dem Hafen Lübeck soll sie Ende Mai in Betrieb gehen, im Südwesten dagegen hat man sich eine Bundesstraße im Nordschwarzwald für den „eWayBW“ ausgeguckt.

Auf der B462 im Murgtal zwischen Gernsbach-Obertsrot und Kuppenheim soll der Praxisbetrieb Anfang 2020 beginnen, in einer besonderen Tallage, mit Ortsdurchfahrten und

anspruchsvollen straßenbaulichen Verhältnissen. Rund um die Uhr werden auf der sechs Kilometer langen Strecke jährlich über 500.000 Tonnen Papier und Pappe mit täglich etwa 64 Umläufen transportiert. Auf die Projektdauer von drei Jahren bezogen kommen so etwa 750.000 Testkilometer zusammen. Die Pilotstrecke – das Bundesumweltministerium hat den Auftrag für die insgesamt 15 Fahrzeuge der drei Feldversuche an Scania erteilt – führt auch am Daimlerwerk in Gaggenau vorbei. Der Stuttgarter Konzern hat inzwischen angekündigt, sich an dem Projekt ebenfalls zu beteiligen. Parallel zu den Hybrid-Oberleitungs-Lkw will Daimler eine batterieelektrische Sattelzugmaschine testen, welche die gleichen logistischen Aufgaben erfüllt.

Das baden-württembergische Verkehrsministerium wertet das Projekt als eine „einmalige Chance, zwei unterschiedliche Antriebskonzepte unter gleichen Einsatzbedingungen im Realbetrieb zu testen und direkt miteinander zu vergleichen“. Die Kosten für Planung, Genehmigung und Bau der Pilotstrecke belaufen sich auf 17,6 Millionen Euro. Der Bund stellt hierfür Fördermittel in Höhe von 16,8 Millionen Euro zur Verfügung. Die Aufwendungen für die Einbindung der Daimler AG teilen sich der Automobilhersteller sowie das Land Baden-Württemberg. „Der direkte Systemvergleich bringt uns zwei Schritte auf einmal nach vorne“, sagte Verkehrsminister Winfried Hermann.

Doch der Trolley-Truck hat nicht nur Befürworter. Die Bahnbranche plädiert für einen sachgerechten Ausbau des bestehenden Schienennetzes für den Güterfernverkehr, was billiger und schneller umzusetzen sei. Ohnehin hänge Deutschland bei der Elektrifizierung der Bahninfrastruktur im europäischen Vergleich weit zurück. Die Kosten für den Infrastrukturausbau der Oberleitungshybrid-Lastkraftwagen werden von Experten auf



etwa drei Millionen Euro pro Autobahnkilometer und Fahrtrichtung geschätzt. Zudem sind bislang auch die Fahrzeuge mit Stromabnehmer noch wesentlich teurer als herkömmliche Lkw, was sich erst dann ändern wird, wenn der Absatz steigt. Unterdessen hat sich Daimler von einem weiteren, zunächst als zukunftsweisend für die CO2-Reduzierung eingestuften Projekt verabschiedet: Versuche zum Platooning, bei dem mehrere teilautonome Lkw im Windschatten dicht hintereinander herfahren, wurden von den Stuttgartern eingestellt. Selbst unter optimalen Bedingungen auf Highways in den USA fallen offenbar die Einsparungen geringer aus, als erhofft. Der Konzern will sich stattdessen auf hochautomatisierte Lkw konzentrieren.

eWayBW

Das Verkehrsministerium in Stuttgart kooperiert bei diesem Pilotprojekt mit der Südwestdeutschen Verkehrs-Aktiengesellschaft (SWEG), dem Regierungspräsidium Karlsruhe, dem Landkreis Rastatt sowie dem Konsortium Forschung eWayBW, das aus dem Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung Fraunhofer ISI, der PTV Transport Consult GmbH, dem FZI Forschungszentrum Informatik und dem Fraunhofer-Institut für Chemische Technologie besteht.

www.mobil.hessen.de

www.ewaybw.de

» KONTAKT

Lörrach

Gerald Penner

+49 (0) 7621 177 – 217

gerald.penner@streck.de

System Alliance: Gefco als Systempartner

Die französische Gefco-Gruppe ist neuer Systempartner der Stückgutkooperation System Alliance. Zum 1. März hat die Mainzer Niederlassung des Logistikdienstleisters das Produktionsgebiet von Hellmann Nieder-Olm übernommen. Das Zustellgebiet liegt zwischen Bingen, Offenbach, Bad Nauheim und Worms, wo Hellmann sein Stückgutgeschäft Ende Februar beendet hat. Alle benachbarten Regionalbetriebe des System Alliance-Gesellschafters bleiben unverändert im System Alliance-Netzwerk. In Abstimmung mit dem neuen Systempartner erfolgen jedoch kleinere Gebietsarrondierungen.

„Mit Gefco haben wir einen weiteren hochkarätigen Partner für unsere Kooperation hinzugewonnen“, sagte System Alliance-Geschäftsführerin Gudrun Raabe. „So bleibt diese Region in unserem flächendeckenden Netzwerk stark repräsentiert.“ Der europäische Branchenführer im Bereich der Automobillogistik will seine Präsenz in der Rhein-Main-Region ausbauen. Darüber hinaus verspricht er sich Bündelungseffekte für eine Effizienzsteigerung seiner gesamten Transportkette. Mit temperaturgeführten Transporten des Premium Service Thermo erweitert Gefco außerdem sein Produktportfolio im Stückgut-Bereich.



www.systemalliance.de

» KONTAKT

Freiburg

Philipp Löffler
+49 (0) 761 1305 – 564
philipp.loeffler@streck.de

Toll Collect bleibt beim Bund

Die deutsche Mautgesellschaft Toll Collect bleibt zumindest für die kommenden zwölf Jahre im Eigentum des Bundes. Das Berliner Verkehrsministerium hält diese Lösung für günstiger, als wenn sich wieder ein privater Betreiber um die Mauterhebung kümmert. Gespart werden könnten so rund 357 Millionen Euro, ergab eine neue Untersuchung zur Wirtschaftlichkeit. Nachdem der Vertrag mit der bisherigen Mautbetreibergesellschaft am 31. August ausgelaufen war, hatte der Bund das Unternehmen vorerst nur übergangsweise übernommen und zunächst einen neuen privaten Anbieter gesucht.

www.toll-collect.de



Personenverkehr wächst

Fast 26.000 Stautunden in der Schweiz

In der Schweiz gibt es immer mehr Personenwagen, während die Zahl der schweren Güterfahrzeuge nahezu konstant geblieben ist. Das geht aus dem Bericht „Mobilität und Verkehr 2018“ des Bundesamtes für Statistik (BFS) hervor.

Im Jahr 2017 waren in der Schweiz rund 6,2 Millionen motorisierte Straßenfahrzeuge gemeldet, davon 4,6 Millionen Personenwagen, deren Zahl sich seit 1980 verdoppelt hat. Von den in der Schweiz 2017 registrierten 417.000 Güterfahrzeugen waren 87 Prozent Lieferwagen. Deren Bestand hat seit 1990 stark zugenommen, und zwar um 84 Prozent auf 363.000 Einheiten. Dagegen ist die Anzahl der schweren Güterfahrzeuge vergleichsweise stabil geblieben und betrug 2017 rund 52.000 Stück. Im gleichen Jahr entfielen 66 Prozent der im Straßengüterverkehr zurückgelegten Kilometer auf leichte und 34 Prozent auf schwere Fahrzeuge.

Insgesamt hat der Personenverkehr auf Straße und Schiene vom Jahr 2000 bis 2016 um 30 Prozent zugenommen, fast zwei Drittel (65%) der Strecken wurden 2015 mit dem Auto zurückgelegt. Wichtigster Verkehrszweck waren mit einem Distanzanteil von 44 Prozent Freizeitaktivitäten, gefolgt von den Arbeitswegen mit 24 Prozent. Für den Güterverkehr auf den beiden Verkehrsträgern wurde vom Jahr 2000 bis 2017 ein Plus von 16 Prozent verzeichnet. 77 Prozent der Fahrleistung schwerer Lkw wurden 2017 von Fahrzeugen erbracht, die in der Schweiz gemeldet waren – diese Quote ist seit 1995 relativ stabil (+ 1%). Dagegen haben die von ausländischen Fahrzeugen in der Schweiz gefahrenen Kilometer in derselben Zeitspanne um 31 Prozent zugenommen, was zunehmende internationale Handelsverflechtungen widerspiegelt.

Die Statistiker halten fest, dass zur Belastung des Straßennetzes der Personen- und der Güterverkehr gemeinsam beitragen. Sie erbrachten 2016 eine Fahrleistung von insgesamt 66,7 Milliarden Fahrzeugkilometern, was verglichen mit 1990

einem Wachstum von 34 Prozent darstellt. Nimmt man das Nationalstraßennetz heraus, haben sich die Fahrleistungen in der gleichen Zeitspanne sogar mehr als verdoppelt (+ 119%). Am stärksten belastet sind dabei die A1 zwischen Bern und Winterthur und zwischen Genf und Lausanne sowie die A2 im Raum Basel.

Im Jahr 2017 wurden auf den schweizerischen Nationalstraßen rund 25.900 Stautunden registriert. Im Vergleich mit 2009 kommt dies einer Verdoppelung gleich, wobei in erster Linie die Staus wegen Verkehrsüberlastungen zugenommen haben. Die Wissenschaftler gehen aber davon aus, dass ein beträchtlicher Teil der zusätzlich gemessenen Stautunden auf eine verbesserte Erfassung des Verkehrsgeschehens zurückzuführen ist.

Insgesamt war der Verkehr (ohne internationale Luftfahrt) im Jahr 2016 für 38 Prozent des Schweizer CO₂-Ausstoßes verantwortlich. Die verkehrsbedingten Emissionen dieses Treibhausgases sind dem Bericht zufolge in den letzten Jahrzehnten relativ stabil geblieben, der Ausstoß von Stickoxiden und weiteren Luftschadstoffen sei deutlich gesunken.

„Die Bevölkerung der Schweiz ist zwischen 1990 und 2017 um mehr als ein Viertel auf 8,5 Millionen Personen angewachsen. Das Bruttoinlandsprodukt steigerte sich im gleichen Zeitraum sogar um 51 Prozent. Diese und weitere Entwicklungen hatten einen starken Einfluss auf das Verkehrsgeschehen.“

*Mobilität und Verkehr – Statistischer Bericht 2018
Bundesamt für Statistik (BFS)*

Die Zahl

Das schweizerische Verkehrsnetz umfasst **71.600** Straßen- und **5.200** Schienenkilometer.

www.bfs.admin.ch

25 Jahre Verlagerungspolitik in der Schweiz

Die Lkw zahlen – aber das Ziel für die Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene wird nicht erreicht. Auch weitere Belastungen des Straßentransports werden daran nichts ändern.

Die Schweizer Politik der Verkehrsverlagerung im Alpen-Transit ist im Februar 25 Jahre alt geworden. Ein Volksentscheid hatte 1994 dazu geführt, dass der Alpenschutz in der Bundesverfassung festgeschrieben wurde. Nicht mehr als 650.000 Lkw sollten zwei Jahre nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, also 2018, die Schweizer Alpen queren – ein Ziel, das nicht erreicht wurde, denn es waren 941.000 Lkw unterwegs. Allerdings laufen 70 Prozent des alpenquerenden Güterverkehrs über die Schiene, in Österreich werden zum Vergleich gerade Mal 30 Prozent der Waren per Zug transportiert.

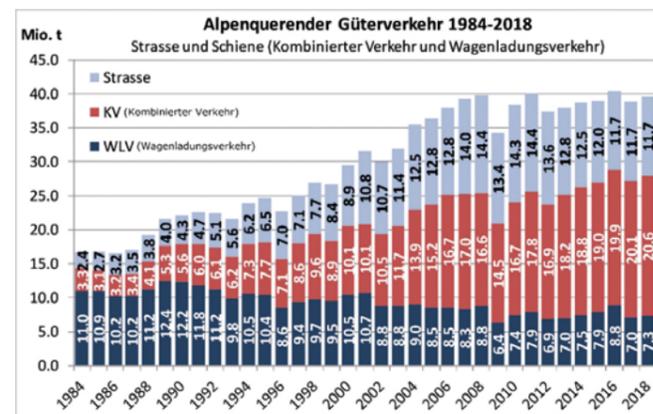
Der Grund dafür, dass die Schweiz ihr Ziel verfehlt, liegt nach Einschätzung des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG im Ausland. Insbesondere Deutschland, aber auch Italien, kommen mit dem Ausbau der Zulaufstrecken nicht voran. „Der Bundesrat muss verstärkt Druck ausüben“, forderte ASTAG-Zentralpräsident Adrian Amstutz, „Nur so kann die Verlagerung des Transitverkehrs vorwärtskommen.“

Die ASTAG unterstützt die bisherige Verlagerungspolitik des Bundes, lehnt aber neue Zusatzbelastungen des Straßentransports wie Verteuerungen der Schwerverkehrsabgabe LSVA, Dosiersysteme oder eine Alpentransitbörse ab, wie sie Vertreter des Kantons Uri oder auch der Alpen-Initiative fordern, damit die Buchstaben des Gesetzes erfüllt werden. „Mit zusätzlichen Belastungen und Schikanen des Straßentransports kann das Hauptproblem der fehlenden Schienenkapazitäten in Deutschland und Italien nicht gelöst werden“, betonte Amstutz.

Ohnehin habe der Straßentransport den entscheidenden Beitrag zu den erzielten Fortschritten bei der Verlagerung geleistet, denn jedes Jahr würden rund 1,6 Milliarden Franken (2016) aus der LSVA bezahlt. Seit 2001 seien so mehr als 25 Milliarden Franken zusammengekommen, wovon zwei Drittel der Finanzierung der Bahninfrastruktur (NEAT und FABI) dienen, sagte Amstutz. Zusätzlich investiere die Branche in schienentaugliche Auflieger, Container und Wechselbehälter.

Die ASTAG setzt auf eine möglichst enge, gleichberechtigte Zusammenarbeit aller Verkehrsträger, die Ko-Modalität. Mit dem Strukturwandel der Wirtschaft, der Digitalisierung und den Ansprüchen der Kunden auf schnellstmögliche Lieferung, gingen aber die zur Verlagerung geeigneten Gütermengen zurück. Die Straße sei hier mit ihrer Geschwindigkeit und Flexibilität gegenüber der Schiene im Vorteil. Amstutz: „Das Ziel muss sein, die zeitgerechte Ver- und Entsorgung im ganzen Land tagtäglich zu gewährleisten und die Bedürfnisse von Wirtschaft und Konsumenten bestmöglich zu befriedigen.“

Deshalb sei es umso wichtiger, Effizienz und Produktivität im Bahngüterverkehr weiter zu verbessern. Dazu gehörten Kapazitätserweiterungen und ein optimierter Betrieb, außerdem würden weitere Terminals ebenso gebraucht wie mehr Kapazität auf dem Schienennetz, notfalls auch zulasten des Personenverkehrs. Der Verband weist zudem darauf hin, dass die Verlagerungspolitik auch weiterhin auf den „alpenquerenden Transitverkehr von Grenze zu Grenze“ beschränkt bleiben muss. Import, Export und Binnenverkehr seien im Volksauftrag gemäß Alpenschutzartikel der Bundesverfassung nicht enthalten.



Quelle: © BVA



www.uvek.admin.ch



www.alpeninitiative.ch

Schutzmaßnahmen für Stahl

Die EU-Kommission hat die Einführung endgültiger Schutzmaßnahmen für die Einfuhr bestimmter Stahlerzeugnisse beschlossen (Durchführungsverordnung (EU) 2019/159 vom 31. Januar 2019). Die Neuregelung gilt vom 4. Februar 2019 bis zum 30. Juni 2021, die Kontingente der Vorgängerverordnung 2018/1013 vom 17. Juli 2018 waren zum 3. Februar ausgelaufen.

Für bestimmte Länder gibt es jetzt auch separate Kontingente, für die Schweiz beispielsweise sieben. Details dazu unter:



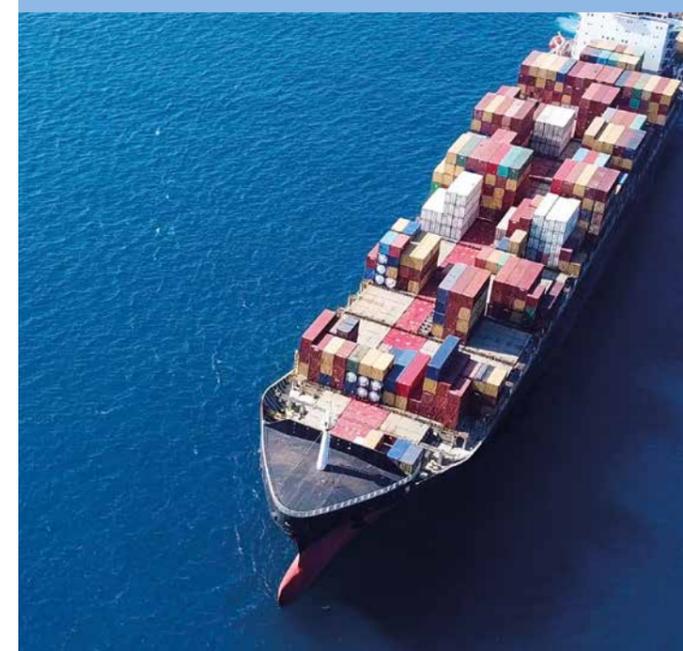
www.eur-lex.europa.eu

» KONTAKT

Möhl

Holger Eschbach
 +41 (0) 61 8551 - 485
 holger.eschbach@streck.ch

Dieser Artikel könnte Sie auch interessieren
 „America First“ schadet dem Handel // Seite 12





„America First“ schadet dem Handel

Die USA sind mit einem nominalen Bruttoinlandsprodukt von 20,5 Billionen US-Dollar die größte Volkswirtschaft der Welt und erwirtschaften ein Fünftel des jährlichen globalen Einkommens. Das Land ist rohstoffreich, gut erschlossen und etwa 25 Mal so groß wie Deutschland. Groß ist bei rund 326 Millionen Einwohnern auch der Binnenmarkt – hier werden weltweit die meisten Importgüter abgesetzt.

Unternehmerische Initiative und freier Handel waren jenseits des Atlantiks immer hoch angesehen. Seit dem Amtsantritt von Präsident Donald Trump lautet das Motto der Politik allerdings „America First“, dazu gehören auch Abschottung und Protektionismus. Ein Dorn im Auge ist dem Präsidenten insbesondere das erhebliche Handelsbilanzdefizit. Um dieses zu senken, wurden unter anderem Importzölle auf Stahl und Aluminium verhängt, Verträge gekündigt und im Handelskonflikt mit China ein scharfer Kurs eingeschlagen.

Das Thema Zölle ist noch längst nicht abgeschlossen, so befürchten deutsche Autohersteller immer noch, dass auch sie zu den Betroffenen gehören könnten. Mit Deutschland hatten die USA nach China 2017 das zweithöchste Handelsbilanzdefizit mit einer Summe von 67,7 Milliarden Dollar. Andererseits aber ist die deutsche Wirtschaft mit 4.800 Unternehmen der viertgrößte Arbeitgeber in den USA. Unter dem Strich hat Trumps Handelspolitik das genaue Gegenteil bewirkt: Das Defizit kletterte 2018 insgesamt um 18,8 Prozent auf 621 Milliarden Dollar und erreichte damit ein 10-Jahres-Hoch, im Warenaustausch mit China wurde der höchste Fehlbetrag aller Zeiten festgestellt.

Allerdings hat sich die Industrieproduktion in den USA seit 2016 wieder positiver entwickelt und stieg 2017 um 1,8 Prozent.

Die Landwirtschaft hat nur einen Anteil von einem Prozent an diesem Kuchen, ist aber hochproduktiv und produziert zu viel, weshalb das Thema Agrarexporte auf der US-Agenda auch an vorderer Stelle steht. Der andauernde Niedergang der Industrieproduktion wurde zwar gestoppt, was aber der Regierung nicht ausreicht. Diese möchte hier ein Wachstum sehen. Dabei werden die Übergänge gerade zwischen Forschungsdienstleistungen und Industrie immer fließender. Grundsätzlich sind die USA eine ausgeprägte Dienstleistungsgesellschaft, in diesem Sektor werden rund 70 Prozent des Bruttoinlandsprodukts erwirtschaftet. Unternehmen wie Amazon, Google, Facebook, Microsoft, Apple und Netflix sind hier nur die bekanntesten Beispiele.

So wie viele US-Unternehmen sich mit Investitionen zurückhalten und ihre Gewinne eher für Aktienrückkäufe nutzen als für neue Projekte, haben auch einige multinationale Konzerne in der Zwischenzeit ihre Investitionen in den USA gestoppt. Die Lage ist einfach zu unberechenbar geworden. Im Jahr 2017 sind die Auslandsinvestitionen laut amerikanischem Handelsministerium um etwa ein Drittel zurückgegangen. Die Weltwirtschaft kann sich anders ausrichten, der freie Handel sich neue Wege suchen. So wurde beispielsweise das kürzlich abgeschlossene umfassende Freihandelsabkommen zwischen der EU und Japan (Jefta) durch die amerikanische Politik befördert.

Die Vereinigten Staaten haben sich unterdessen mit Hilfe von sprudelnden Öiquellen und dem Fracking von Gas von einem Importeur zum Exporteur von Energieträgern gewandelt. Auch Deutschland hat im Rahmen der Verhandlungen um Zölle für die Automobilindustrie zugesagt, Amerika mehr Flüssiggas (LNG) abzukaufen und die derzeit nicht ausgelastete Kapazität der entsprechenden Hafinfrastruktur noch auszubauen. Im Land

selbst boomt bei steigenden Einkommen und einer Erwerbslosenquote, die sich mit unter vier Prozent der Vollbeschäftigung nähert, der Konsum. Er erweist sich als solide Wachstumsstütze, so dass Hersteller und Importeure von entsprechenden Gütern gute bis sehr gute Geschäfte machten.

Experten gehen davon aus, dass sich das starke US-Wirtschaftswachstum 2019 leicht abkühlt. Dazu tragen fallende Öl- und Gaspreise und der teure Dollar, aber auch Gegenzölle der EU, Chinas, Kanadas und Mexikos auf amerikanische Exporte bei. Die Vereinigten Staaten haben die Welthandelsorganisation WTO gebeten, diese Zölle zu überprüfen, die Chinesen lassen ihrerseits klären, ob die US-Zölle legal sind. In jedem Fall wurde in Amerika für das Wachstum ein hoher Preis gezahlt, denn Steuersenkungen und Ausgabensteigerungen haben zu einer Staatsverschuldung von 21,8 Billionen Dollar geführt.

Deutschland will seine langjährige Partnerschaft mit einer neuen USA-Strategie neu definieren. In der Bundesregierung weiß man, dass ein einzelner Staat der Politik von Trump nicht viel entgegensetzen kann. „Unsere Antwort auf ‚America First‘ heißt ‚Europe United‘“, betonte Außenminister Heiko Maas deshalb. Damit Europa ein Gegengewicht bilden könne, müsse es stärker und geschlossener werden. Deutschland setzt außerdem auf ein neues Netzwerk mit Staaten, denen Kooperation, die Achtung des Völkerrechts und freier Handel wichtig sind. Gleichzeitig wird aber versichert, dass trotz großer Veränderungen Amerika der wichtigste Partner außerhalb Europas bleibe. Man bemüht sich um Austausch und Dialog, und das Deutschlandbild in den USA ist jüngsten Umfragen zufolge sehr gut. Jeder sechste Amerikaner gibt an, deutsche Vorfahren zu haben.

In Schulen und Hochschulen liegt Deutsch als Fremdsprache auf dem dritten Platz. Den Austausch zwischen Menschen auf beiden Seiten des Atlantiks will Berlin auch mit einem im Oktober gestarteten „Deutschlandjahr“ neu ankurbeln. Mehr als 300 Projekte mit weit über 1.000 Veranstaltungen sind geplant. Es sollen nicht nur Entscheidungsträger aus Wirtschaft und Politik angesprochen werden, sondern ein breites Publikum. Der Slogan: „Wunderbar together“.

Große Größe

Die führenden US-Bundesstaaten brauchen von ihrer Wirtschaftskraft her den Vergleich mit anderen Industrienationen nicht zu scheuen. So liegt das BIP von Kalifornien zum Beispiel bei 2,9 Billionen Dollar, das von Großbritannien bei 2,8 Billionen. Texas als zweitstärkster Bundesstaat erwirtschaftet 1,8 Billionen Dollar, was etwas über dem BIP von Kanada liegt. New York kann sich wiederum mit Südkorea messen, beide verfügen über ein BIP von 1,6 Billionen Dollar.

Quelle: © Germany Trade & Invest 2018

Schneller in die USA mit „Shipping in a Box“

Mit Streck Transport kommen Güter jetzt auch per Seefracht sehr viel schneller in die USA. Möglich wird das durch den neuen Service: „Shipping in a Box“.

Wöchentlich wird dabei ein eigener Sammelcontainer mit kleineren Sendungen von einzelnen Kunden nach Chicago verschifft, wo ein Streck-Partner für die schnelle Verteilung unter anderem in die Bundesstaaten Illinois, Indiana, Iowa, Kentucky, Michigan, Missouri, Ohio und Wisconsin sorgt. Die Laufzeit vom Kunden bis zum Chicago Warehouse beträgt mit dem Sammelcontainer etwa 21 Tage.

„Der neue Dienst, der bereits seit vergangenem Jahr angeboten wird, hat sich ausgezeichnet am Markt etabliert und wird von unseren Kunden im In- und Ausland sehr geschätzt“, sagt Riccarda Mack, die in Freiburg für das Produkt zuständig ist. Der große Vorteil liege neben den kurzen Transportzeiten bei den Entladezeiten, denn Streck habe in Chicago schnellere Zugriffsmöglichkeiten auf die Container. Das Logistikcenter des Streck Transport-Partners liegt in direkter Nachbarschaft zum Containerterminal Schiller Park.

„Das Schiff kommt an, der Container wird abgeholt und die Ware wird sofort noch am Wochenende entladen“, erläutert Riccarda Mack. Am Montag oder Dienstag sei sie bereits in der Zustellung. Trotz Seefracht steht die Ware relativ schnell zur Verfügung, und die Kosten liegen wesentlich niedriger als bei einer Beförderung per Luftfracht.

Die Vorteile auf einen Blick:

- schnelle Transitzeiten „door to door“
- hohe Verladequalität durch Verschiffung mit zuverlässigem Carrier
- genau getaktete Verladungen erleichtern Ihre Terminplanung
- schnelle Zugriffszeiten im Bestimmungsterminal Chicago
- Breakdown und Zustellung zu Ihren Kunden in eigener Regie
- stabile Raten mit übersichtlicher Preisstruktur

» KONTAKT

Freiburg
 Riccarda Mack
 +49 (0) 761 1305 - 480
 riccarda.mack@streck.de

Möhlín
 Ingo Kammüller
 +41 (0) 61 8551 - 411
 ingo.kammuller@streck.ch

**Steckbrief
 United States
 of America**



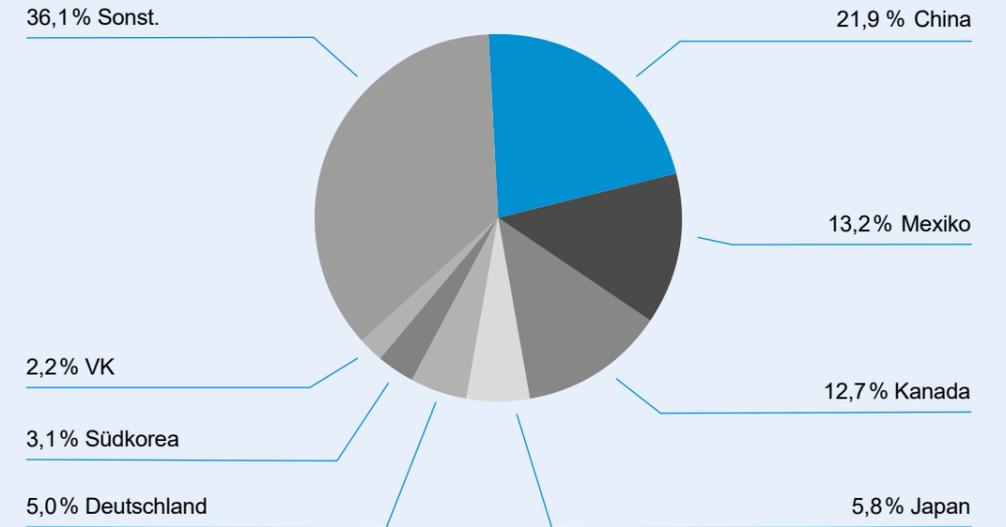
Staatsform:
 Föderale und präsidentielle Republik
Staatsoberhaupt und Regierungschef:
 Donald Trump als 45. Präsident.
Einwohner: 319 Millionen, davon sind etwa 55 Millionen lateinamerikanischer Herkunft, rund 40 Millionen Afro-Amerikaner, circa 17 Millionen asiatischer und annähernd 2 Millionen Amerikaner indigener Herkunft.
Hauptstadt: Washington
Weitere Grossstädte: mit mehr als 2 Millionen Einwohnern: New York (8,6 Millionen), Los Angeles (4 Millionen), Chicago (2,7 Millionen), Houston (2,3 Millionen)

Der US-Dienstleistungssektor erwirtschaftet etwa 70 Prozent des Bruttoinlandsproduktes, der Industriesektor die restlichen 30 Prozent, davon gut 1 Prozent die Landwirtschaft. Die Staatsquote (Verhältnis der Staatsausgaben zum Bruttoinlandsprodukt) beträgt rund 13 Prozent (Bundes- und Staatenebene).

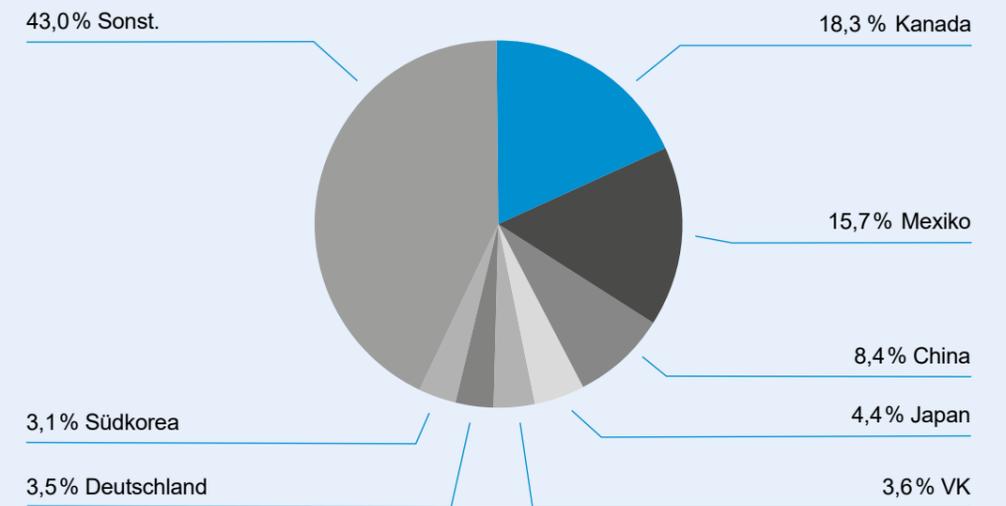
Hauptabnehmerländer für US-Warenexporte waren 2017 Kanada, Mexiko, Japan, Großbritannien und Deutschland. Dabei hat Deutschland US-Waren im Wert von 53,5 Milliarden Dollar eingeführt.

Bei den Warenimporten der USA liegt Deutschland als Exporteur mit 114 Milliarden Dollar unverändert auf Rang 5. Die USA hatten 2017 mit Deutschland das zweithöchste Handelsbilanzdefizit: Es erreichte einen Umfang von 67,7 Milliarden Dollar und wird damit nur noch von China mit einem Defizit von 337,2 Milliarden Dollar übertroffen.

HAUPTLIEFERLÄNDER 2017; Anteil in %



HAUPTABNEHMERLÄNDER 2017; Anteil in %



Quelle: © Germany Trade & Invest



Schön bunt

Sun Chemical bringt weltweit Farbe ins Leben. In der Schweiz ist das Unternehmen an zwei Standorten in Geroldswil bei Zürich und in Niederwangen bei Bern präsent. Global sieht es sich als Marktführer in der Produktion von Druckfarben, Beschichtungen und Pigmenten. Zusammen mit der Muttergesellschaft DIC beschäftigt der Marktführer rund 20.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei einem Umsatz von mehr als 7,5 Milliarden US-Dollar.

In Niederwangen werden jährlich mehr als 6.000 Tonnen hochwertigste Druckfarben und Lacke produziert und in Gebinden von 40 Gramm bis 1.000 Kilogramm abgefüllt, von denen rund 80 Prozent an Kunden im Ausland gehen. Die Palette der Druckfarben und Lacke, welche Sun Chemical Schweiz anbietet, ist groß. Dazu gehören Heatset und Coldset, Rollenoffset genauso wie Bogenoffset, Flexo, Tief- und Siebdruck, Digitaldruck oder Metalldeko, UV-trocknende und wässrige Systeme (siehe Kasten). Aber das ist noch nicht alles: Auch für Grafikmaterialien gibt es Zubehör und die entsprechende Beratung. Im Sortiment sind auch Kaschierkleber, Heiß- und Kaltsiegellacke sowie Release- und Barrierelecke.





Hochwertigste Druckfarben

Bei der Produktion ist allerdings Vorsicht geboten, denn das Ganze ist nicht ohne Risiko: Allein im Rohmateriallager stehen etwa 4.000 Produkte, von denen rund 500 leicht entzündlich sind. Da versteht es sich von selbst – auch angesichts eines Lagerwerts von mehr als fünf Millionen Franken – dass hohe Sicherheitsvorkehrungen eingehalten werden. „Das Lager ist in weiten Teilen explosionsgeschützt und überall mit Sprinklern ausgerüstet“. Auch eine eigene Betriebsfeuerwehr trägt dazu bei, die Risiken zu minimieren, erläutert Niederlassungsleiter Michel Bur.

Insgesamt hat der Konzern 13 Forschungs- und Entwicklungszentren und meldet durchschnittlich zwei Patente pro Monat an. Innovationen sind das A und O. „Dank unserer neuen Lösungen können Werbetreibende ihre Markenfarben besser steuern, die Produktintegrität durch verbesserte Verpackungen schützen, Sicherheitsmerkmale zum Schutz vor Fälschungen einführen und Verpackungsmittelherstellern helfen, den Anforderungen ihrer Kunden gerecht zu werden“, hebt Michel Bur hervor.

Zu den unverzichtbaren Unternehmenszielen gehören eine gleichbleibende Produktqualität und ein verlässlicher Service. Die Beratung reicht vom Entwurf zur Druckvorstufe, Farbmanagement, Markenschutz, Druckplatten, Druckfarben und Lacken bis hin zu Verbrauchsmaterialien. Bei Pigmenten werden den Kunden maßgeschneiderte Lösungen geboten. Alle Kundenwünsche und Anforderungen in den Bereichen Lacke, Kosmetika, Kunststoffe, Druckfarben für Digitaldruck & Spezialitätenchemie werden erfüllt. „Unser Pigmentangebot reicht vom klassischen Hochleistungspigmenten bis hin zu Metallic- und Pearlganzpigmenten“, erklärt Michel Bur.



Genauso wichtig ist aber eine zuverlässige und pünktliche Belieferung der Kunden, denn auch so wird Vertrauen und eine dauerhafte Geschäftsbeziehung aufgebaut. Und hier ist Streck Transport gefragt. „Um den heutigen Kundenanforderungen gerecht zu werden, wird nicht nur das richtige, qualitativ hochwertige Produkt benötigt, sondern auch eine professionelle, flexible Logistik. Wir haben uns daher letztes Jahr entschieden, mit der Firma Streck Transport in die Zukunft zu gehen“, sagt Michel Bur. Ausschlaggebend sei definitiv nicht der Preis gewesen, sondern die angebotenen qualitativen Lösungen und Vorschläge. „Heute können wir die Entscheidung als sehr positiv bewerten“, betont der Niederlassungsleiter. „Die Umstellung ist innert kürzester Zeit und zur vollsten Zufriedenheit unserer Kunden umgesetzt worden.“

Sun Chemical AG Schweiz

Die Sun Chemical AG Schweiz beschäftigt an den beiden Standorten Geroldswil und Niederwangen insgesamt rund 100 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen in Verwaltung, Labor, Entwicklung, Produktion, Unterhalt, Sicherheit und Logistik, davon allein

über 60 in Produktion und Labor. Seit 2017 gibt das Unternehmen, dank seiner modernen Alura-Anlage, keine Lösungsmittel mehr an die Außenluft ab. Dieses Jahr wurde zusätzlich auf 100 Prozent Ökostrom umgestellt, da auch bei Sun Chemical die Umwelt im Fokus steht. Auch eine Zertifizierung nach ISO 9001/2015 (Qualitätsmanagement) und 14001/2015 (Umweltmanagement) kann Sun Chemical vorweisen.

www.sunchemical.com

» KONTAKT

Möhlín

Christine Haas

Tel. +41 (0) 61 8551 - 125

christine.haas@streck.ch

Verschiedene Druckverfahren

Für den Offsetdruck gibt es unterschiedlich Maschinentypen. Während beim Bogenoffset einzelne Bogen nacheinander die Maschine durchlaufen, wird die zu bedruckende Bahn im Rollenoffset von einer Rolle abgewickelt. Die zwei hier eingesetzten Verfahren sind Heatset und Coldset. Während beispielsweise Zeitungen und Taschenbücher im Coldset-Verfahren gedruckt werden, bei dem die Farbe von allein trocknet, wird das Papier beim Heatset durch einen großen Trockner und ein Kühlwalzenaggregat geleitet. Für

beide Prozesse werden unterschiedliche Farben benötigt. Ein anderes Verfahren zur Vervielfältigung von Druckvorlagen ist der Tiefdruck, bei dem die druckenden Elemente vertieft auf den Druckformzylinder übertragen werden, wo dann die relativ dünnflüssige Druckfarbe zurückbleibt. Der Siebdruck ist das bekannteste Durchdruckverfahren. Hier wird die Farbe mit einem Gummirakel durch ein feinmaschiges textiles Gewebe hindurch auf das zu bedruckende Material gedrückt.

Der Kunde ist König

Beim Chauffeur- und Unternehmertag in Möhlin standen im Januar die Kunden im Mittelpunkt. Rund 160 Teilnehmer tauschten sich darüber aus, wie die Zusammenarbeit intensiviert und weiter verbessert werden kann.

Gekommen waren die Chefs und Chauffeure von allen Unternehmen, die für Streck Transport in der Schweiz unterwegs sind – für die eigenen Standorte Möhlin und Pfungen ebenso wie für die Plattformen Bern und Luzern bis hinein ins Tessin und ins Wallis. Zu ihnen gesellten sich bei Vorträgen, Schulungen und Diskussionen die bei Streck Transport direkt angestellten Fahrer.

„Die Fahrerinnen und Fahrer nehmen für Streck Transport eine besonders wichtige Rolle ein, insbesondere sind sie es ja, die mit ihrem Auftreten für eine positive Außenwahrnehmung des Unternehmens sorgen“, erläutert Abteilungsleiter Fuhrpark Roman Maier den Schwerpunkt der Veranstaltung. Da gelte es, auch in stressigen Situationen freundlich und zuvorkommend zu bleiben, einen kühlen Kopf zu bewahren und sich dieser Verantwortung bewusst zu sein. Dazu gehöre selbstverständlich auch das Verhalten im Straßenverkehr, das sich nicht auf die Beachtung der Verkehrsregeln beschränken, sondern von großer Rücksichtnahme geprägt sein sollte. Um diesem Schwerpunktthema zusätzlich Aufmerksamkeit zu verleihen, wurde eigens ein externer Referent für einen Vortrag eingeladen.

Angesprochen wurden auch Themen wie Premiumdienste und Zusatzdienstleistungen wie das Verräumen in Regale, bei denen die Chauffeure in sehr engen Kundenkontakt kommen. „Rein rechtlich liefern wir ja nur bis an die Bordsteinkante, deshalb ist es wichtig, dass die Fahrerinnen und Fahrer wissen, wie sie sich in anderen Umgebungen verhalten sollten“, betont Maier. „Das ist eine größere Verantwortung, die eine Sensibilisierung erfordert.“ Das gleiche gelte auch für den Umgang mit Frauen. So sei es für einige Fahrer noch ungewohnt, einer Lagerleiterin gegenüber zu stehen: „Das muss angesprochen werden, denn wir als Streck Transport begrüßen es sehr, dass hier zunehmend ein Gleichgewicht hergestellt wird und setzen selbst Frauen als Fahrerinnen oder Unternehmerinnen ein“, unterstreicht der Abteilungsleiter Fuhrpark.

Ein fester Bestandteil des Chauffeur- und Unternehmertags ist in jedem Jahr die Luftfrachtsicherheit, die entsprechende Schulung für die Chauffeure und Unternehmer wird dabei mit

einer Prüfung gemäß den Vorgaben des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) abgeschlossen. Daneben standen auch die neuen ADR-Regelungen für 2019 mit einem externen Referenten auf dem Programm, welcher das Thema Gefahrgut speziell auf die Bedürfnisse des Fahrpersonals zugeschnitten hatte. Gesprochen wurde auch über die neue Generation von Scannern, die jetzt allen zur Verfügung stehen. „Damit ist nun beispielsweise eine Fotodokumentation von Waren bei der Zustellung oder eine bessere Visualisierung von Sonderdiensten möglich“, erläutert Maier.

Die eintägige Veranstaltung bietet Gelegenheit für Gespräche und Diskussionen, ist aber auch ein Podium für diejenigen,



Roman Maier, Abteilungsleiter Fuhrpark

die sich im vergangenen Jahr durch besondere Leistungen hervorragen haben. So wurde ein Fahrer für seine zehnjährige Unternehmenszugehörigkeit ausgezeichnet und die „Unternehmer des Jahres“ wurden in sechs unterschiedlichen Kategorien mit einem Zertifikat und einem Präsent geehrt. Grundlagen für die Bewertung sind zum einen das Auftreten der Chauffeure gegenüber den Kunden und Streck Transport-Mitarbeitern sowie der Zustand der Fahrzeuge und deren Pflege. Zum anderen wird die Zusammenarbeit mit dem Unternehmen bewertet. Schwerpunkte hier sind Verlässlichkeit der Zusammenarbeit und das Einhalten der administrativen und operativen Richtlinien, wie z.B. rechtzeitiges Stellen von Rechnungen und Einhalten von vereinbarten Qualitätsquoten.



Richard Sabo, Geschäftsbereichsleiter

Ein besonderer Dank gilt nicht nur den Preisträgern in den einzelnen Kategorien, sondern jedem, der für Streck Transport im Einsatz befindlichen Fahrer, ob bei Streck Transport direkt angestellt oder über einen Unternehmer beschäftigt.

„Besonders die Leistung bei der Übernahme der Ware, wie der Auftritt vor Ort, ist, worauf es am Ende ankommt“, so Maier.

» KONTAKT

Möhlin

Roman Maier

+41 (0) 61 8551 - 513

roman.maier@streck.ch



Preisträger waren in diesem Jahr

Streck Transport Chauffeur 10-jährige Firmenzugehörigkeit:

Werner Daniel

Großfuhrpark Kategorie 3 – 1 Tour:

FB Logistics GmbH

Großfuhrpark Kategorie 2 – ab 2 bis 5 Touren:

A. Bitter & Sohn Transport AG

Unternehmer Pfungen:

Antonio Dias Transporte GmbH

Stückgut Kategorie 3 – 1 Tour:

Ferati Isak

Stückgut Kategorie 2 – ab 2 bis 5 Touren:

BM & MB-Logistik GmbH

Stückgut Kategorie 1 – ab 6 Touren:

Tomy Transporte GmbH

Kinderlachen als Geschenk

Das von Streck Transport unterstützte Projekt „Chinderlache“ e.V. wird in diesem Jahr auch in der Schweiz aktiv. Bislang unterstützt der Verein diesseits der Grenze Kinder, die in Armut leben: So kann der Katholische Kindergarten St. Anna in Lörrach-Stetten mit Hilfe des Projekts seit 2012 dafür sorgen, dass etwa 65 Kinder aus 20 Nationen täglich für 1 Euro Eigenanteil eine gute, warme Mahlzeit bekommen. Damit soll die gesundheitliche Entwicklung der Kinder gefördert werden und der monatliche Pauschalbetrag von 27 Euro soll auch für Eltern mit geringem Einkommen bezahlbar sein.

„Wenn man sieht, mit wie wenig man viele glücklich machen kann und wie dankbar die Kinder und die Eltern reagieren, hilft jeder gerne“, sagt Klaus-Dieter König, der lange Jahre in der Geschäftsleitung von Streck Transport Schweiz tätig war und sich als Mitglied des Spendenbeirats von „Chinderlache“ engagiert. Denn Kinder, die in Armut leben, haben oft nicht einmal ein eigenes Bett. Auch hier springt der Verein auf Anfrage ein. Mit dem Kauf von Etagenbetten konnte bereits vielen Familien geholfen werden – und Streck Transport kann dabei auch gleich für die Anlieferung sorgen.

Das Hilfsprojekt versucht zudem, Kindern eine größtmögliche gesellschaftliche Teilhabe und insbesondere die Mitgliedschaft in einem Verein zu ermöglichen. „Jedem Kind seinen Verein“ lautet das Motto, denn Sport, Kunst und Geselligkeit sind wichtig für ein ausgeglichenes Leben und eine gesunde psychologische Entwicklung. Um den Start ins Vereinsleben leichter zu machen, wird beispielsweise der Kauf der richtigen Ausrüstung unterstützt. Zur Philosophie von „Chinderlache“ gehört es, dass möglichst keine reinen Geld-, sondern vielmehr Sachspenden gewährt werden.

Natürlich finden auch Aktionen statt, mit denen „Chinderlache“ kranken und in Not geratenen Kindern helfen kann. So hat zuletzt der Fußballspieler Thomas Müller vom FC Bayern München eine größere Anzahl seiner Kinderbücher „Mein Weg zum Traumverein“ zusammen mit Autogrammkarten zur Verfügung gestellt. Der von Fördermitgliedern finanzierte Verein ist im Internet präsent, Schirmherr der Organisation ist Ottmar Hitzfeld.

„Wir haben immer ein offenes Ohr für Kinder, die unsere Hilfe brauchen und freuen uns sehr, wenn Sie uns kontaktieren.“
Chinderlache e.V.

www.chinderlache.de



» KONTAKT

Möhlín

Hendrik Caspar
+41 (0) 61 8551- 401
hendrik.caspar@streck.ch

Neue Tore für die Umschlaghalle

Erster Bauabschnitt nahezu beendet

Das erste Streck Transport-Großprojekt des Jahres hat Ende Januar am Standort Freiburg begonnen. Die auf Verladetechnik spezialisierte Zuccaro GmbH wurde mit der Sanierung der Tore und Überladebrücken sowie der Anfahrpuffer und der Montage von Wetterschützern in der Umschlaghalle beauftragt. „Die Überladerampen sind bereits eingebaut und Wetterschutz sowie Anfahrpufferpuffer montiert“, berichtet Thomas Weinhold, der für die technische Projektleitung zuständig ist, von den Arbeiten.

Ende März sind die Sektionaltore ausgetauscht worden, die künftig elektrisch bedient werden können. Der erste Bauabschnitt mit den Toren 21 bis 51 soll Mitte April abgeschlossen sein. Im Laufe des Jahres folgt dann – aufgeteilt auf zwei weitere Bauabschnitte – die Sanierung der übrigen Tore. Um die Einschränkungen im Arbeits- und Betriebsablauf so gering wie möglich zu halten, sind während der Bauphasen immer nur maximal drei Tore gleichzeitig durch die Sanierungsarbeiten belegt.

Das Projekt umfasst insgesamt 90 Tore, die bis Ende des Jahres bei laufendem Betrieb mit einem Gesamtbudget von 1 Mio. EUR saniert sein sollen.

» KONTAKT

Freiburg

Thomas Weinhold
+49 (0) 761 1305 – 588
thomas.weinhold@streck.de



Sendungserfassung online bietet viele Vorteile

Ganz ohne Papier

Streck Transport stellt seinen Kunden auf der Unternehmens-Webseite mit dem Portal zur Sendungserfassung ein effizientes Managementsystem für Speditionsaufträge zur Verfügung. „Mit der Online-Sendungserfassung besteht zunächst die Möglichkeit, den klassischen Frachtbrief aus Papier abzulösen und die Daten, die man bis dahin mühevoll manuell erfassen musste, zeitsparend elektronisch einzugeben“, sagt Kevin Stange, der sich im Außendienst mit den Online-Wünschen der Kunden befasst. Gleichzeitig wird automatisch ein Barcode-Versandlabel erstellt.

„Unsere Kunden haben mit der Software AX4 ein kostenfreies, eigenes Versandprogramm, das über die Jahre auf die Bedürfnisse unserer Kunden angepasst wurde“, erläutert Stange. Auch können die Aufträge hier verwaltet werden, zudem stehen verschiedene weitere Funktionen wie eine Sendungsverfolgung, Statistikfunktionen oder ein Adressimport zur Verfügung. Und weil die Daten nicht mehr nachträglich vom Papier in die digitale Welt übertragen werden müssen, fällt eine Fehlerquelle weg. Begleitdokumente werden nur noch für Gefahrgüter und Zollsendungen benötigt.

„Mit der internetbasierten Lösung wird die gesamte Versandabwicklung transparenter“, sagt Stange. Jetzt könnten sämtliche Dienstleistungen wie Luft- oder Seefracht, nationale und internationale Ausgangsverkehre sowie Beschaffung erfasst werden. Wenn die Daten digital verarbeitet werden, wird zudem Papier gespart. Das sei durchaus auch ein Umwelt-Plus für unsere Kunden, betont er. Ein weiterer Vorteil sei, dass das System eine automatische Abholung am

Kundenstandort generieren kann. „Waren, die bis 12:59 Uhr angemeldet werden, können damit noch am gleichen Tag abgeholt werden“, hebt Constanze Geiger, Mitarbeiterin im Innendienst Freiburg hervor. Beim klassischen manuellen Anmeldeprozess ist die Frist bereits eine Stunde früher um 12:00 Uhr abgelaufen.

Das Programm steht ausschließlich im Internet zur Verfügung. Der Kunde braucht lediglich die Zugangsdaten, einen internetfähigen Rechner sowie einen Drucker für die Versandlabel. Die Online-Sendungserfassung wird permanent sich ändernden Anforderungen angepasst und ist damit immer auf dem aktuellen Stand.

www.streck-transport.com



» KONTAKT

Freiburg

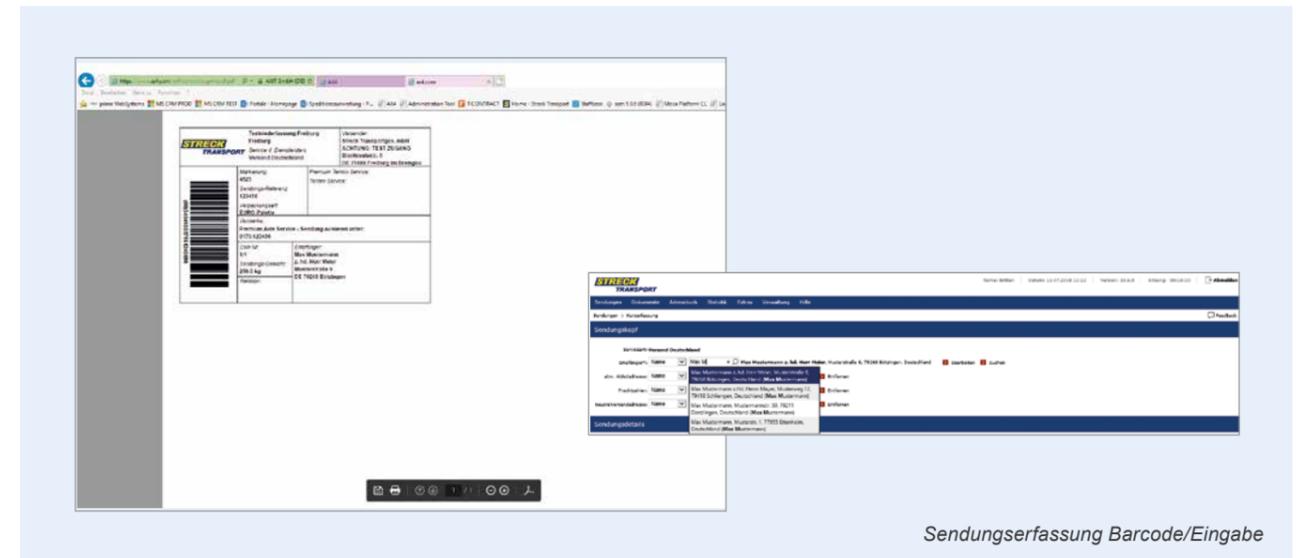
Kevin Stange
+49 (0) 761 1305 – 221
Kevin.stange@streck.de

Freiburg

Constanze Geiger
+49 (0) 761 1305 – 226
constanze.geiger@streck.de

Möhlín

Felix Metzger
+41 (0) 61 8551 – 737
felix.metzger@streck.ch



Brandgefährliche Batterien

Großes Interesse an Informationsveranstaltung zum Transport von Batterien

In immer mehr alltäglichen Gegenständen stecken Lithium-Ionen-Batterien – und dadurch werden sie beim Transport zum Gefahrgut. Der Grund: In den Akkus ist sehr viel Energie auf sehr kleinem Raum gespeichert, und nicht nur bei Notebooks oder Elektrofahrrädern wird ihre Brandgefahr vielfach unterschätzt. Streck Transport hat das Problem auf einer gut besuchten Informationsveranstaltung thematisiert. Eine Demonstration im Freien gehörte auch dazu.

„Beim Röntgen der Fracht finden wir immer wieder Gegenstände, die in die Sendungen nicht hineingehören oder die nicht als Gefahrgut gekennzeichnet sind“, stellte Thomas Winter, der Gefahrgutbeauftragte von Streck Transport Deutschland, fest. Am gefährlichsten seien derzeit Lithium-Ionen-Batterien oder -Akkus, da sie eine sechs Mal höhere Energiedichte hätten als beispielsweise Blei-Säure-Akkus.

Die Hersteller werden deshalb verpflichtet, ihre Batterien zu testen, erläuterte Winter. Nach der Übergangsfrist bis zum 31.12.2019 müsse dem Versandgut der Prüfbericht beiliegen. „Batterien können dann nur noch mit Prüfszusammenfassungen transportiert werden“, sagte er. Keine Fluggesellschaft werde mehr gestatten, dass ohne entsprechende Dokumente überhaupt noch eine Batterie mitfliegt. Grundsätzlich seien die Vorschriften aber für alle Verkehrsträger nahezu identisch.

Problematisch wird es immer dann, wenn einer Batterie etwas „zustößt“ – sei es ein Schlag, eine Quetschung oder auch ein unsachgemäßer Ladevorgang. Die beiden Elektroden können dann miteinander in Kontakt kommen, der Akku gerät außer Kontrolle, überhitzt, raucht oder löst sogar einen Brand aus. Während ein solcher Zwischenfall im Passagierraum eines

Flugzeugs schnell bemerkt wird, ist die Sache bei Frachtfliegern trotz des automatischen Löschsysteams prekär.

Wie das in der Realität aussehen kann, wurde Winters Zuhörern deutlich, als sie ihm zu einem Versuch ins Freie folgten: Das Außengehäuse einer angeschlagenen Powerbank überhitzte im sicheren Sandkasten auf rund 350 Grad und stieß in der Folge enorme Rauchwolken aus. Auch andere Batterien und Akkus wurden sehr heiß, und je nachdem, was im Transportfall direkt neben ihnen gelagert wird, kann das schnell zu einem Unglück führen.

Deshalb müssen Batterien so verbaut oder so verpackt sein, dass sie sich innerhalb des Packstückes nicht mehr bewegen können. „Schließlich sind extreme Belastungen beim Transport kaum zu vermeiden“, sagte Winter. Die Verpackung muss dabei einer Fallhöhe aus 1,20 Metern standhalten und das Versandstück darf nicht mehr als 30 Kilogramm wiegen. Batterien mit mehr als 12 Kilogramm Gewicht müssen in einem widerstandsfähigen, stoßfesten Gehäuse transportiert werden.

Aufgrund der hohen Energiedichte würde für eine defekte 400-Kilo-Batterie eine Verpackung aus Stahl erforderlich, die noch einmal 900 Kilogramm auf die Waage bringt, erklärte der Sicherheitsexperte. Und um zu veranschaulichen, worum es geht: „Der Lithium-Ionen-Akku für ein E-Bike hat die gleiche Power wie eine herkömmliche Pkw-Batterie.“

Erschwerend kommt hinzu, dass unverbaute Lithium-Ionen-Zellen und -Batterien in der Luftfracht nur mit einem Ladezustand von höchstens 30 Prozent befördert werden dürfen. Das müsse der Versender bestätigen, obwohl es derzeit nach wie

vor keine verlässliche Messmethode gibt, sagte Winter. Die Vorschriften seien aber insgesamt nicht ganz schlüssig. So dürfe eine Privatperson ein beschädigtes Akku-Pack problemlos mit ihrem Auto zur nächsten Entsorgungsstation fahren, während es im geschäftlichen Umfeld nur nach speziellen Vorschriften verschickt werden dürfe.

Sollte es zu einem Brand kommen gibt es Winter zufolge – je

nach Lage – drei Möglichkeiten, damit umzugehen: das Gerät ausbrennen lassen oder es mit Sand oder Wasser löschen. Soll Wasser zum Einsatz kommen, so brauche man allerdings eine enorm große Menge, um die Gase zu dämpfen. „Wenn ein Tesla in Brand gerät, empfiehlt der Hersteller, 19.000 Liter Wasser dafür“, sagte Winter. Ein großes Löschfahrzeug habe einen 2.000-Liter-Tank.



» KONTAKT

Freiburg

Thomas Winter

+49 (0) 761 1305 - 217

thomas.winter@streck.de

Die neuen Regelungen

Die Neuregelungen zu den Verfahren für die Klassifizierung von Lithium- Metall- und Lithium-Ionen-Zellen und -Batterien sowie ein zusammenfassender Prüfbericht sind im Standardwerk der Vereinten Nationen „Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter – Handbuch über Prüfungen und Kriterien“ veröffentlicht worden. Die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) hat die deutsche Version erstellt und aktualisiert den Inhalt fortlaufend.



www.opus4.kobv.de

Mehr Zwischenfälle

Die Zahl der Zwischenfälle mit Lithium-Ionen-Batterien hat in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. In den USA werden sie von der Luftfahrtbehörde Federal Aviation Administration (FAA) registriert, die in jüngerer Zeit mehrmals pro Monat Vorkommnisse verzeichnete. Im Jahr 2018 waren es insgesamt 49 derartige Fälle, betroffen waren dabei mehrheitlich private Geräte in Passagiermaschinen.

Deshalb gibt es hier jetzt Einschränkungen: In einer „Interim Final Note“ hat das Verkehrsministerium festgelegt, dass Lithium-Akkus und -Batterien nicht mehr als Fracht in Passagiermaschinen befördert werden dürfen. Für das Handgepäck oder die Koffer von Reisenden werden weiterhin die alten Regelungen angewandt.



www.faa.gov

Ein Whitepaper von Thomas Winter zum Thema Lithium-Ionen-Batterien finden Sie hier:



www.streck-transport.com

Hundeleben

Daniela Schmid und Doris König haben etwas gemeinsam. Nicht nur, dass beide bei Streck Transport arbeiten, die eine in Möhlin im Zollservice und die andere in Freiburg in der Speditionsorganisation. Was sie eint, ist auch ihre Liebe zu Hunden und der damit verbundene große Einsatz.

„Ich hatte schon als Kind immer einen Hund“, erzählt Doris König. Zunächst waren es Familienhunde, bis sie mit 18 Jahren ihren ersten eigenen Hund, einen Schäferhundmischling, bekam. Als der nach zehn Jahren starb, wollte sie zunächst Abstand gewinnen. Reisen standen auf dem Programm, die man mit einem Vierbeiner als Anhang nicht unternehmen kann. Doch nach jahrelangem Zusammenleben mit Hunden vermisste sie schnell die tierische Begleitung. „Ich musste unbedingt wieder irgendetwas mit Hunden tun“, berichtet sie. Sie sprach bei einer Hundepension vor, die auch als Pflegestelle für Tierschutzvereine fungiert und war dort fortan ehrenamtlich im Einsatz. „Wenigstens ab und zu mit einem Hund laufen“, sagt sie, „das hat mir so gefehlt“.

Aber dabei blieb es natürlich nicht. Ihr Leben ohne eigenen Hund dauerte nur ein knappes Jahr, dann wurde sie in der Pflegestelle von einem Mischling aus der Slowakei als neues Frauchen auserwählt. Sie geht jedoch nach wie vor jede Woche in die Tierpension und betreut zur Vermittlung stehende Hunde. Füttern, Zwinger säubern, Spazierengehen, Fellpflege und Training sind die anstehenden Aufgaben, die sie übernimmt.

Die meisten Tierschutzhunde sind beispielsweise noch nie an der Leine gelaufen und müssen das erst einmal lernen. Für einige ist auch Gras oder Schnee ein ganz neues Gefühl unter den Pfoten, und je nach Vorgeschichte muss das Vertrauen Menschen gegenüber wieder aufgebaut werden. Noch dazu kommt bei vielen Hunden die Angst vor Unbekanntem wie Inline- oder Fahrradfahrern, überhaupt vor dem Straßenverkehr oder Lärm. Da kann es schon auch mal vorkommen, dass Doris König einen kleinen Neuankömmling erstmal eine Weile auf dem Arm spazieren trägt, um ihn langsam an die wirkliche Welt zu gewöhnen. „Es ist jedes Mal erstaunlich, wie schnell Hunde lernen und sich anpassen können und natürlich ist es toll, wenn die Vierbeiner von der Pflegestelle in ein neues Zuhause umziehen können.“



Daniela Schmid

Wie Familienmitglieder werden die vier Hunde bei Daniela Schmid behandelt. Zu den zwei eigenen spanischen Windhunden und einem Tierheimhund aus Frankreich kommt noch ein Pflegehund hinzu. Ohne die Unterstützung ihres Mannes könnte sie ihre Projekte kaum umsetzen, denn wenn sie ein bis zwei Mal pro Jahr eine Woche lang ein spanisches Tierheim mit ihrer Arbeitskraft unterstützt, reicht auch er Urlaub ein und übernimmt die Betreuung der Hunde zu Hause. „Mein Mann steht voll hinter mir“, sagt Daniela Schmid. „Ich bin die treibende Kraft, aber ohne ihn würde das gar nicht gehen.“

Daniela Schmid arbeitet bei Streck Transport auf einer 40-Prozent-Stelle und hat so Zeit für ihr Engagement. Denn die Hunde brauchen Auslauf, locker drei Stunden am Tag wird gemeinsam gelaufen. Das Geld, das sie verdient, steckt sie weitgehend in den Tierschutz, erläutert sie. Ihren ersten Hund bekam sie mit acht Jahren, seitdem hat es nie wieder eine Zeit ohne Hunde gegeben. Und irgendwann ist ihr Herz bei den Spaniern hängengeblieben, vor fünf Jahren bekam sie ihren ersten spanischen Windhund, ihren Galgo español, dann kam ein zweiter hinzu.



Doris König

Seit 13 Jahren ist Daniela Schmid im Tierschutz aktiv, und auch wenn sie keinem Verein angehört, ist sie mit verschiedenen Organisationen in Kontakt. „Wenn es das Leid der Tiere nicht gäbe, hätten wir zu Hause einen Hund, maximal zwei“, hebt sie hervor. Zusätzlich zu den eigenen Hunden und ihrer Arbeit in Spanien steckt Daniela Schmid aber so pro Tag noch eine bis eineinhalb Stunden in die Tierschutzarbeit, testet künftige Hundehalter, kontrolliert aufgenommene Hunde oder fährt kranke Vierbeiner aus der Pflegestation zum Arzt. Bei so viel Engagement wundert es nicht, dass zu ihrem Haushalt auch noch zwei Tierschutzkatzen gehören.

Tierschutzorganisation 112 Carlota Galgos in Málaga

www.112carlotagalgos.com

Animal Care e.V.

www.animalcare-tierschutz.com

» KONTAKT

Freiburg

Doris König
+49 (0) 761 1305 - 528
doris.koenig@streck.de

Möhlin

Daniela Schmid
+41 (0) 61 551 - 478
daniela.schmid@streck.ch



Samstags an der Karriere arbeiten

Simon Leber

Weiterbildung steht bei Streck Transport hoch im Kurs. „Wir freuen uns über betriebliche Weiterbildungen in jeder Form“, sagt Personalentwicklerin Cornelia Weismann. Und Simon Leber ist einer von denen, die die Gelegenheit beim Schopf gepackt haben. Er hat zwei Jahre lang auf das Ausschlafen am Samstag verzichtet und erneut die Schulbank gedrückt. Im Januar hat er mit einer mündlichen Prüfung seinen Abschluss als Fachwirt für Güterverkehr und Logistik erlangt. Die nebenberufliche Weiterbildung wird von der IHK geprüft und entspricht einem Bachelor-Grad.

„Diese Qualifikation ist ein Baustein bei der Karriereplanung unserer Mitarbeiter“, erläutert Cornelia Weismann. „Der Fachwirt ist eine sehr fundierte, tiefgehende Ausbildung, manche Mitarbeiter kommen hierfür von sich aus auf uns zu, andere sprechen wir an.“ Grundlage für die Weiterbildung, die bei einem externen Anbieter stattfindet, ist eine Ausbildung zum Kaufmann für Spedition- und Logistikdienstleistung. Streck Transport sieht diese Zusatzqualifikation gern bei Mitarbeitern, für die man sich eine größere Verantwortung vorstellen kann.

Der Fachwirt erfreut sich zunehmender Beliebtheit. So hätten die sieben Streck Transport-Mitarbeiter in seinem Jahrgang den halben Kurs gefüllt, berichtet Simon Leber. Er ist Ende September 2016 gestartet, hatte im Oktober 2018 zwei schriftliche Prüfungen, und im Januar stand dann das Mündliche an. Insgesamt gab es fünf Dozenten und die Palette der Themen reichte beispielsweise vom Recht im Güterverkehr und in der Logistik über Lagerlogistik, Luft- und Seefracht bis hin zu Zoll und Rechnungswesen.

„Ich habe eine Chance darin gesehen, mich parallel zur Tätigkeit im Unternehmen weiterzubilden“, betont der 31-Jährige, der im Landverkehr als Assistent der nationalen Speditionsleitung arbeitet. „Ich habe Interesse und Spaß an dem, was ich mache“, sagt er, und fühlt sich jetzt im täglichen Tun besser gefestigt, gerade auch bei rechtlichen Fragen. Das Plus an Verantwortung macht ihm Spaß. Zwei Jahre ohne freie Samstage könne man dafür gut in Kauf nehmen, meint Simon Leber: „Ich kann auf jeden Fall empfehlen, diese Weiterbildung zu machen.“

» KONTAKT

Freiburg

Cornelia Weismann
+49 (0) 761 1305 - 246
cornelia.weismann@streck.de



Wir wünschen frohe Osterfeiertage und eine wunderschöne Frühlingszeit!

*Das Schöne am Frühling ist, dass er immer
gerade dann kommt, wenn man ihn braucht.*

(Jean Paul)

Impressum

» Herausgeber

Streck Transportges. mbH
Brombacher Str. 61
D-79539 Lörrach
Tel. +49 (0) 7621 177- 0
Fax: +49 (0) 7621 177 - 219
E-Mail: loerrach@streck.de

» Geschäftsführer:

Bernd Schäfer (Vorsitzender),
Ralph Diring, Gerald Penner

» Beiratsvorsitzender:

Dr. Bernd Lieberoth-Leden

» Handelsregister:

AG Freiburg HRB 410317
UST-ID: DE 142 398 169

Streck Transport AG

Industriestrasse 30
CH-4313 Möhlin

Tel. +41 (0) 61 85 51 - 111

Fax: +41 (0) 61 85 51 - 219

E-Mail: moehlin@streck.ch

» Direktion:

Manfred Haas

» Präsident des Verwaltungsrates:

Bernd Schäfer

» Handelsregister:

Kanton Aargau
UID: CHE-109.622.160

Freiburg

+49 (0) 761 1305 - 0

freiburg@streck.de

www.streck-transport.com

» Grafik und Layout:

tp werbeagentur

» Druck

Burger)(Druck GmbH

» Fotos

Streck Transport Gruppe

© SunChemical / © shocky – stock.adobe.com /

© chrisberic – stock.adobe.com /

© Björn Braun 200% – stock.adobe.com /

© eyetronic – stock.adobe.com /

© Stockninja – stock.adobe.com /

© Jürgen Fälchle – stock.adobe.com