

LOGISTICKER

Dezember 2020

STRECK
TRANSPORT



**VERSprochen
UND GEHALTEN**

Corona-Pandemie
**Virus wirbelt
Logistik auf**

ADR
**Änderungen
2021**

Neue Auszubildende
**Kommen, um
zu bleiben**



Liebe Leserin, lieber Leser,

mit diesem LogisTicker blicken wir auf ein Jahr zurück, das uns allen wohl noch lange in Erinnerung bleiben wird: Das weltweite Auftreten des Corona-Virus, Lockdowns, Kontaktbeschränkungen, eine Maskenpflicht in vielen Bereichen des öffentlichen Lebens – nach all diesen Ereignissen stehen wir vor einem ungewissen Winter.

Von dieser Ungewissheit ist auch die Luftfracht, für die ich bei Streck Transport in Deutschland als Geschäftsführer verantwortlich bin, betroffen: So rechnet der Dachverband der Fluggesellschaften IATA damit, dass demnächst ohne umfassende Staatshilfen weltweit mindestens 30 Airlines in massive wirtschaftliche Schwierigkeiten kommen. Davon betroffen ist auch die Lufthansa, die nur durch staatliche Unterstützung in Milliardenhöhe vor dem Kollaps bewahrt werden konnte. Die Corona-Pandemie hat eine Dynamik in Gang gesetzt, die die bestehenden Strukturen in der Luftfahrt tiefgreifend verändern wird – und eine Rückkehr zum Zustand vor dem Virus ist erst einmal nicht zu erwarten.

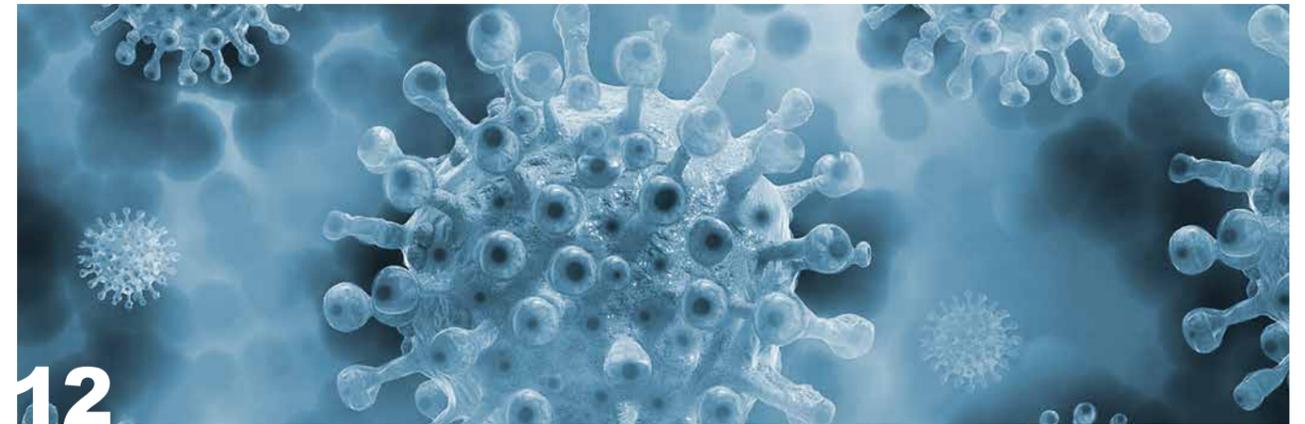
Wie massiv der Einfluss des Corona-Virus auf die Weltwirtschaft ist, zeigt sich auch am Frachtaufkommen des Frankfurter Flughafens, einem der wichtigsten internationalen Drehkreuze: Dieses lag in jedem Monat spürbar unter den Zahlen des Vorjahres – zwischen März bis Juli sogar im deutlichen zweistelligen Prozentbereich. Erst im Oktober wurde wieder mehr Tonnage umgeschlagen als im gleichen Monat 2019. Ob das eine Trendwende war oder nur ein kurzzeitiger Ausreißer nach oben, bleibt abzuwarten. Bei Streck Transport zeigt sich das Bild differenzierter: So wurden bei unserer Consol-Abteilung mehr Transportpaletten und -bleche für den Flugzeugtransport gebaut, allerdings oft in kleineren Einheiten als noch vor Corona. Hier konnten wir uns dem allgemeinen Abwärtstrend entgegenstellen.

Und manchmal konnten wir sogar direkt einen Beitrag zur Bewältigung der Corona-Pandemie leisten: So geschehen im Frühjahr, als wir dank unserer langjährigen Kontakte Einwegmasken nach Deutschland bringen konnten, die von Krankenhäusern oder dem Katastrophenschutz händeringend benötigt wurden. Aktuell organisieren wir Luftfrachttransporte von großen Impfstoff-Abfüllanlagen von Freiburg in die USA, die dort hoffentlich zur schnellen Verfügbarkeit einer wirksamen Impfung beitragen können.

Zum Abschluss bleibt mir noch, Ihnen und Ihren Familien eine gesunde und frohe Weihnachtszeit und einen guten Rutsch ins neue Jahr zu wünschen – verbunden mit der Hoffnung, dass uns 2021 wieder ruhigere Zeiten ins Haus stehen mögen!

Ihr

Ralph Diringer
Geschäftsführer Luft-/Seefracht



POLITIK & WIRTSCHAFT

Der direkte Draht zum Kunden4
 Verkehrswende mit Wasserstoff5
 Wenn oben der Platz knapp wird8
 Brexit als Herausforderung10
 Ein Virus wirbelt die Logistik auf12
 Schweiz: Zollgesetzrevision rückt näher14
 ADR: Änderungen 2021.....16

KUNDENPORTRAIT

Versprochen und gehalten.....18

AUS DEM UNTERNEHMEN

Kommen, um zu bleiben22
 Beste Qualität25
 Ottmar Hitzfeld sagt Danke26
 Zum Sommerlager in den Finsterwald27
 SC Freiburg: FAIR ways-Förderpreis unterstützt28
 Streck Transport ist Qualitätssieger28
 Standort Pfungen erweitert29
 Gemeinsam gegen das Corona-Virus30
 Hilfe für kranke Kinder und ihre Familien31
 Impressum32



Der direkte Draht zum Kunden

Die Streck Transport-Niederlassung Stuttgart im Portrait



Sven Billensteiner, Leiter Standort Stuttgart



Streck Transport in Stuttgart ist breit aufgestellt. „Wir bieten alles an, was unsere Kunden wünschen“, sagt Niederlassungsleiter Sven Billensteiner. Dazu gehören als Kerngeschäft der Im- und Export in den Bereichen Luft- und Seefracht. „Aber natürlich können unsere Kunden auch mit einem professionellen Handling bei Lkw-Transportleistungen, Fragen der Lagerung oder bei Gefahrguttransporten rechnen“, betont Billensteiner.

So kommen über die Abteilung Seefracht nicht-zeitkritische Import-Lieferungen nach Stuttgart – beispielsweise medizinische Teile oder Autoersatzteile aus China, die dann hier vom Kunden verbaut werden. Selbstverständlich können aber auch Expressdienstleistungen abgerufen werden, erläutert der Niederlassungsleiter. Bei Luftfracht erhalten die Kunden die Flugdaten noch am gleichen Tag zusammen mit den Frachtbegleitdokumenten.

„Die Stärken von Streck Transport in Stuttgart lassen sich mit den Begriffen Service, Qualität und Schnelligkeit zusammenfassen“, sagt Billensteiner. „Bei uns haben die Kunden außerdem einen direkten Ansprechpartner und landen nicht bei irgendeiner Hotline.“ Der direkte Draht zum Kunden ist allen Mitarbeitern in der Niederlassung wichtig, und deshalb greift man in Stuttgart auch gerne zum Telefon und klärt nicht jede Frage schriftlich ab. „Wir pflegen die persönliche Ebene aus Überzeugung“, hebt der Stuttgarter Chef hervor.

Der engagierte Niederlassungsleiter wird dabei von einem jungen, dynamischen Team unterstützt, das gerade in neue, größere Büroräume gezogen ist. Und das dabei stets den Kunden in den Mittelpunkt stellt, für den man immer auf der Suche nach den besten Lösungen ist.

» KONTAKT

Stuttgart

Sven Billensteiner
+49 (0) 711 770 586 - 33
sven.billensteiner@streck.de



Forscher aus Baden-Württemberg ganz weit vorn

Europa will bis 2050 klimaneutral sein, aber noch ist der Verkehrssektor insgesamt verantwortlich für ein Viertel der globalen CO2-Emissionen. Deshalb sollen nicht nur Personwagen, sondern auch schwere Nutzfahrzeuge sauberer werden. Fest steht, dass erdölbasierten Kraftstoffen, einschließlich fossilem Gas als CNG oder LNG, nicht die Zukunft gehört. Batterieantrieb, Autobahnen mit Oberleitungen oder Wasserstoff – der Königsweg zu einem klimafreundlicheren Güterverkehr scheint noch nicht klar zu sein. In Politik und Wissenschaft, Industrie und Gesellschaft wird heftig diskutiert und unterschiedlich argumentiert – und oftmals ist kaum zu erkennen, wo Wissenschaft aufhört und Lobbyismus anfängt.

Die deutsche Bundesregierung jedenfalls ist der Ansicht, dass insbesondere im Schwerlastverkehr viele Routen und Anwendungen „nicht rein direktelektrisch“ darstellbar seien. Eine Studie der Berliner Denkfabrik Agora Verkehrswende kam dagegen Ende Oktober zu dem Ergebnis: „Bis 2030 wird rund ein Drittel der Lkw-Fahrleistung mit Stromantrieb erbracht, vor

allem mit Hilfe von Oberleitungen und Batterien.“ Der Verband Deutscher Ingenieure (VDI) wiederum plädierte im November in einer Untersuchung zur Ökobilanz verschiedener Antriebssysteme eindringlich für „ein komplementäres Miteinander der Technologien“.

Damit findet sich die Organisation auf einer Linie mit dem Verband der Automobilindustrie (VDA), der zwischen Elektrobefürwortern wie Volkswagen und Wasserstofftreibern wie Daimler gespalten ist. „Um das Ziel eines klimaneutralen Verkehrs 2050 zu erreichen, werden auch alternative Antriebe und Kraftstoffe wie Wasserstoff und E-Fuels Teil der Lösung sein“, betonte VDA-Präsidentin Hildegard Müller. Eines der schlagkräftigsten Argumente der Ingenieure ist, dass Elektrofahrzeuge aufgrund des Strommixes bei der Produktion keineswegs CO2-neutral sind und ihre Batterien überwiegend sehr energieintensiv in Asien unter der Verwendung von Kohlestrom hergestellt werden, ebenso müssten die Umweltauswirkungen bei der Förderung von Rohstoffen und der Verbrauch endlicher Ressourcen in die Betrachtungen einfließen.

Wasserstoff in Grün, Blau oder Grau

Wie schnell die Suche nach Lösungen für einen sauberen Kraftstoff von der Entwicklung überholt wird, zeigt die Diskussion um Biodiesel, die sich inzwischen nahezu erschöpft hat. Die Konkurrenz zwischen Teller und Tank war einfach zu groß, und der breiten Öffentlichkeit irgendwann nicht mehr zu vermitteln, warum für den Spritpflanzenanbau Regenwälder abgeholzt werden, während gleichzeitig Menschen an Unterernährung sterben.

Aber auch die Verwendung des oftmals als Retter gepriesenen Wasserstoffs ist nicht unumstritten, denn bei seinem Einsatz in Brennstoffzellenfahrzeugen muss nicht zuletzt seine Herkunft betrachtet werden – Wasserstoff ist nur wirklich klimafreundlich, wenn er mit Strom aus erneuerbaren Quellen durch Elektrolyse hergestellt wird. Dann ist er „grün“, also CO₂-frei, und verbrennt auch CO₂-frei. In der Schweiz hat man damit kein Problem. Im Rahmen eines mit dem Fahrzeughersteller Hyundai umgesetzten Projektes wird ausschließlich grüner Wasserstoff eingesetzt (s. Kasten).

Das ist aber beileibe nicht überall so. Sowohl die EU-Kommission als auch die deutsche Bundesregierung haben im Sommer ihre Wasserstoffstrategien vorgelegt. Darin wird zwar grundsätzlich auf Strom aus erneuerbaren Quellen gesetzt, aber die Tür für weniger saubere Lösungen bleibt weit offen. So weist Brüssel darauf hin, dass derzeit 96 Prozent des Wasserstoffs aus fossilen Brennstoffen stammt und die Entwicklung hin zur Erzeugung von regenerativem Wasserstoff noch dauern werde.

Deshalb will die EU kurzfristig auch „CO₂-armen Wasserstoff“ aus Erdgas fördern. Bei der Herstellung des dann „grau“ genannten Wasserstoffs entweichen aber große Mengen CO₂ und das Europäische Umweltbüro (EEB) wertet die geplante

Unterstützung als „reines Geschenk an die Fossil-Konzerne“, hinter der die unsichtbare Hand der Gasindustrie stecke. Wenn man sich auf diesen Handel erst einmal einlasse, bestehe laut EEB die Gefahr, im alten System stecken zu bleiben.

Es gibt auch noch „blauen“ Wasserstoff, bei dem das entstehende CO₂ unterirdisch gespeichert wird. Diese Carbon Capture and Storage (CCS) genannte Methode ist alles andere als unumstritten. Nicht nur kann es im Falle von Leckagen zu schädlichen Wirkungen auf das Grundwasser und den Boden kommen, schreibt das Umweltbundesamt (UBA). „Problematisch ist vor allem der enorme zusätzliche Energieaufwand für die Abscheidung, den Transport und die Speicherung.“ Die Regierung in Berlin setzt im Interesse eines „zügigen Markthochlaufs (...) vor allem aus ökonomischen Gründen“ auch auf den „CO₂-neutral“ genannten blauen Wasserstoff.

Treibstoff aus Luft und erneuerbarem Strom

„Mit der Wasserstoffstrategie stellen wir die Weichen dafür, dass Deutschland bei Wasserstofftechnologien die Nummer 1 in der Welt wird“, sagte Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier. Wasserstoff werde ein Schlüsselrohstoff für eine erfolgreiche Energiewende sein, und Deutschland werde eine Vorreiterrolle einnehmen, „wie wir es vor 20 Jahren bereits mit der Förderung der Erneuerbaren Energien getan haben.“ Neun Milliarden Euro sollen in der Bundesrepublik locker gemacht werden, für Forschung und Entwicklung oder den Aufbau von Infrastrukturen. Gleichzeitig vermissen Experten aber bei Altmaier den nötigen Ehrgeiz bei Ausbau und Erhalt von Windkraft- oder Solaranlagen zur Erzeugung von grünem Strom.

Angesichts dieser schwierigen Gemengelage geht der Blick zur Forschung. Gemeinsam mit dem Deutschen Zentrum für

Luft und Raumfahrt und dem Forschungszentrum Jülich wurde in Baden-Württemberg am Karlsruher Institut für Technologie (KIT) das Energy Lab 2.0 aufgebaut, wo das flexible Zusammenspiel von elektrischen, thermischen und chemischen Energieträgern realitätsnah simuliert wird, auch neue Ansätze zur Stabilisierung der Energienetze werden erprobt. Professor Roland Dittmeyer hat hier im November 2019 eine E-Fuel-Forschungsanlage in Betrieb genommen.

Ausgehend davon, dass Wasserstoff eine zentrale Rolle in einem auf erneuerbaren Energien beruhenden Energiesystem einnehmen wird, wandelt die Anlage CO₂ – beispielsweise aus der Luft – in einen flüssigen Kraftstoff wie Diesel oder Kerosin um, der in der vorhandenen Infrastruktur genutzt werden kann. Wasserstoff spielt dabei als Zwischenstufe auf dem Weg zu den synthetischen Brennstoffen die Rolle des universellen Energieträgers. Dittmeyer geht davon aus, dass noch etwa zehn Jahre nötig sind, bis eine breite Anwendung gewährleistet werden kann. Spezielle Elektrofahrzeuge wären dann überflüssig.

„Die sogenannten E-Fuels sind im Prinzip CO₂-neutral“, sagte Dittmeyer dem Magazin Lookit. Sie hätten als synthetische Kraftstoffe den zusätzlichen Vorteil, dass sie sauberer verbrennen als fossile Kraftstoffe, unter anderem, weil sie keinen Schwefel enthalten und eine etwas andere Zusammensetzung haben. „Mit ihnen könnte man beispielsweise den Flug- und Schwerlastverkehr klimaneutral betreiben“, erläutert der Professor. Die neue Technologie wird über eine Ausgründung des KIT, das Start-Up Ineratec, bereits kommerziell eingesetzt. In Frankfurt soll 2022 eine Pionieranlage für nachhaltige synthetische Kraftstoffe in Betrieb genommen werden. Aus bis zu 10.000 Tonnen CO₂ biologischen oder organischen Ursprungs und erneuerbarem Strom sollen dann jährlich bis zu 3.500 Tonnen oder 4,6 Millionen Liter E-Fuels produziert werden.

Schneller in die Zukunft

Wasserstoff-Brücke von der Schweiz nach Deutschland

Hyundai hat in der Schweiz die ersten von 50 für dieses Jahr geplanten 36-Tonnen-Wasserstoff-Lkw für den Alltagseinsatz übergeben. Mit den neuen Xcient Fuel Cell ist das Land Vorreiter in Europa geworden. Für das nächste Jahr ist geplant, dass auch Streck Transport mit dem alternativen Antrieb fährt und so Erfahrungen mit Brennstoffzellen-Fahrzeugen für einen späteren Einsatz in Deutschland sammeln kann, wo derzeit noch eine entsprechende Infrastruktur fehlt.

In der Schweiz soll es bis 2023 ein flächendeckendes Netz an Tankstellen geben, der dort verkaufte Wasserstoff wird mit erneuerbaren Energien produziert und ist CO₂-frei. „Die Hyundai Motor Company und die Schweizer Privatwirtschaft schließen mit dem Einsatz der ersten Xcient Fuel Cell Trucks einen Mobilitätskreislauf, der als ganzheitliches Wasserstoff-Ökosystem funktioniert“, sagte Jörg Ackermann, Präsident des Fördervereins H₂ Mobilität Schweiz, bei dem auch Streck Transport Mitglied ist.

www.eeb.org

www.h2mobilitaet.ch



» KONTAKT

Möhlín

Roman Maier
+41 (0) 61 8551 - 223
roman.maier@streck.ch

Lörrach

Gerald Penner
+49 (0) 7621 177 - 217
gerald.penner@streck.de

Wenn oben der Platz knapp wird

Frachttunnel in Wirtschaftszentren gab es schon vor über 100 Jahren

In der Schweiz ist ein Tunnelsystem zur Beförderung von Fracht in Planung. Die Initiative der Privatwirtschaft „Cargo sous terrain“ soll die Straßen entlasten und ab 2031 unter dem Motto „Menschen oberirdisch – Güter unterirdisch“ wichtige Logistikzentren im Schweizer Mittelland verbinden. Das digitale Gesamtlogistiksystem reduziere die Umweltbelastung und Sorge für die pünktliche Lieferung von Waren für alle, betonen die Macher. Bis 2050 soll ein 500 Kilometer langes Gesamtnetz zwischen Boden- und Genfersee mit Ablegern nach Basel, Luzern und Thun entstehen.

Die grundsätzliche Idee, Güter unter die Erde zu verlagern, stammt aber aus einer Zeit, als nicht Lkw sondern Pferdekutschen die Straßen verstopften. Und umgesetzt wurde sie auch. Bereits 1904 wurden in Chicago Stückgut, per Brief bestellte Päckchen und Pakete, Lebensmittel oder Kohle von einer unterirdischen Schmalspurbahn in den staugeplagten Innenstadtbereichen transportiert. An der Wende zum 20. Jahrhundert ging es in der amerikanischen Metropole nämlich drunter und drüber, im zentralen Geschäftsbezirk „The Loop“ kämpften Straßenbahnen, Pferdefuhrwerke und Fußgänger um den zu knappen Platz. Hier gab es große Kaufhäuser und Bürogebäude, sechs Bahnhöfe, unzählige Lagerhäuser und Frachterminals, die von Eisenbahnen und Dampfschiffahrtlinien unterhalten wurden, zahlreiche Großhandelsbetriebe und sogar Leichtindustrie, so dass die Straßen fast unpassierbar wurden.

An der Wende zum 20. Jahrhundert ging es in der amerikanischen Metropole drunter und drüber, im zentralen Geschäftsbezirk „The Loop“ kämpften Straßenbahnen, Pferdefuhrwerke und Fußgänger um den zu knappen Platz. Hier gab es nicht nur große Kaufhäuser und Bürogebäude, sondern auch sechs Bahnhöfe, unzählige Lagerhäuser und Frachterminals, die von Eisenbahnen und Dampfschiffahrtlinien unterhalten wurden, zahlreiche Großhandelsbetriebe und sogar Leichtindustrie, so dass die Straßen fast unpassierbar wurden.

Im Jahr 1898 schickte sich dann die „Illinois Telephone and Telegraph Company“ IT&T an, in Chicago ein Telefonsystem zu errichten – unter der Auflage der Stadt, die Kabel in Schächten zu verlegen. Zwölf Meter unter der Erde wurden die aber viel größer konstruiert als für den Zweck eigentlich benötigt, so dass eine mit Strom betriebene Schmalspurbahn hineinpasste. Die überraschte Stadtverwaltung bekam das erst 1902 mit, und führte mit dem Unternehmen in heftige Verhandlungen. Im

folgenden Jahr wurde der Betrieb der Eisenbahn im Rahmen einer Verordnung genehmigt und die Stadtkasse profitierte von saftigen Konzessionsgebühren.

Verkehrsverlagerung seit 1904

Die Güter-U-Bahn wurde 1904 offiziell eröffnet, aber die Illinois Tunnel Company ging 1909 wegen hoher Baukosten bankrott. Bis 1910 waren, dann mit der Chicago Tunnel Company, knapp 100 Kilometer Gleise verlegt und 22 Verbindungen zu Eisenbahnstationen und 45 Geschäftsgebäuden geschaffen, nach oben kamen die Güter durch diverse Aufzugschächte. Geschätzt wurde damals, dass 1,3 Millionen Fahrten mit dem Fuhrwerk von der Straße weg verlagert werden konnten, 1916 wurden 18 Prozent des Chicagoer Frachtverkehrs über den Tunnel abgewickelt.

Allein von 650.000 Tonnen befördertem Stückgut berichtete Sherman W. Tracy, der Präsident der Chicago Tunnel Company, im Jahr 1924. „Tunnel für Fracht bewirken weniger Staus auf den Straßen, verhindern die Abnutzung der Fahrbahn und verringern Lärm und Dreck“, schrieb er, vom Projekt Chicagology, das sich mit der Geschichte der Stadt vor dem 2. Weltkrieg beschäftigt, dokumentiert. Und er zählte noch weitere Vorteile der Verkehrsverlagerung unter die Erde auf: Die sanitären Bedingungen für den Transport von Lebensmitteln und verderblichen Waren seien wesentlich besser, denn die Luft sei sauber, die Temperaturen ausgeglichen, außerdem ließen sich die Kosten für Verteilerverkehre senken. Kurzum, es würden Zeit, Arbeit und Geld gespart.

Trotzdem ging es mit der Elektrobahn bergab, ihre Nutzung ließ immer mehr nach und auch profitabel wurde sie nie. Grund dafür war nicht zuletzt auch eine Energiewende. Als in den 1940er und 1950er Jahren immer mehr mit Gas geheizt wurde, fielen Kohle- und Schlackentransporte weg, Lastwagen schöpften zudem den größten Teil des Frachtgeschäfts ab, die Anschlussbahnen hatten die Abfertigung kleiner Pakete weitgehend eingestellt und ihren Güterumschlag geschlossen oder in entlegene Gebiete verlagert. Im Jahr 1959 war dann Schluss. Es erfolgte der Ausverkauf der Betriebsmittel für 64.000 Dollar, Tunnel und Schienen aber blieben, weil ihr Rückbau zu aufwendig war. Das System geriet weitgehend in Vergessenheit, die Wartung der Tunnel war bestenfalls minimal. Noch einmal gelangte das in seinem Ursprung wahrlich revolutionäre Bauwerk ins öffentliche Bewusstsein. Als 1991 bei

Arbeiten zum Schutz einer Brücke über den Chicago River Holzpfähle in den Untergrund getrieben wurden, gab es im Tunnel ein Leck, das erst sechs Monate später ernst genommen wurde, als eine Wand einbrach. Der Fluss strömte nicht nur in das vergessene Tunnelnetz sondern flutete die Keller der symbolträchtigsten Gebäude in der Innenstadt. Die Kosten des Desasters beliefen sich Schätzungen zufolge auf über eine Milliarde Dollar.

Neues Gesetz für die Schweiz

Die Schweizer Regierung hat dem Parlament ein Gesetz vorgelegt, das den Bau eines Gütertunnels zwischen Städten ermöglichen soll. Mit seinem Inkrafttreten rechnen Experten im Laufe des nächsten Jahres, spätestens aber 2022.

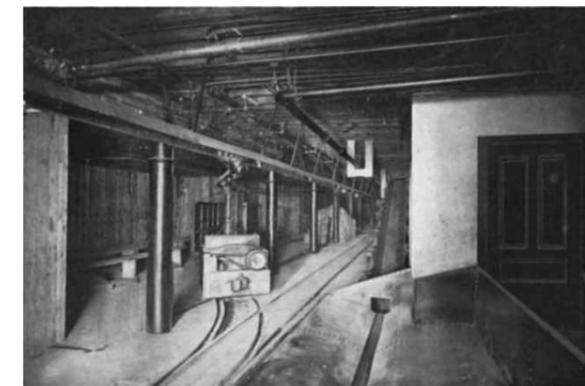
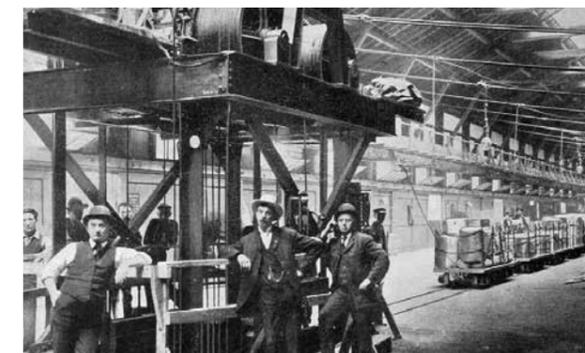
Das neue Infrastruktursystem „Cargo sous terrain“ (CST) wurde von der Privatwirtschaft initiiert. Das Gesetz soll nun sicherstellen, dass der Zugang zu den unterirdischen Anlagen allen Interessenten zu gleichen Bedingungen offen steht. Der Bund beteiligt sich nicht an der Finanzierung von Bau und Betrieb des Projekts und besteht darauf, dass die Anlage über ihre gesamte Lebensdauer hinweg mehrheitlich in Schweizer Besitz sein muss.

Vorgesehen ist ein dreispuriger Tunnel zwischen wichtigen Logistikzentren im Mittelland, der rund um die Uhr in Betrieb ist. Zunächst soll unter dem Motto „Menschen oberirdisch – Güter unterirdisch“ eine 70 Kilometer lange Röhre zwischen Härkingen-Niederbipp und Zürich realisiert werden. Die Güter sollen darin mit etwa 30 Stundenkilometern elektrisch zu Hubs in den Agglomerationen transportiert und von dort in umweltverträglichen Fahrzeugen zum Empfänger gebracht werden.

Die Kosten für das erste Teilstück wurden auf mehr als drei Milliarden Schweizer Franken geschätzt. Die Eröffnung des Gesamtsystems ist für 2031 vorgesehen.



Bild: CST



» KONTAKT

Lörrach

Gerald Penner

+49 (0) 7621 177 - 217

gerald.penner@streck.de



Brexit als Herausforderung

Mit dem Worst Case klarkommen Jetzt ist Professionalität gefragt

Der Worst Case, der schlimmste anzunehmende Fall, ist beim Brexit im Grunde schon eingetreten. Sein Preis ist für alle Beteiligten exorbitant hoch. Jetzt muss es insbesondere darum gehen, vermeidbare zusätzliche Folgekosten zu verhindern.

Ab Januar ist der Ärmelkanal eine Außengrenze der Europäischen Union, und daran ändert auch ein Handelsvertrag nichts mehr. Der Brexit hat Unternehmen und Volkswirtschaften in Europa bereits jetzt viele Milliarden Euro gekostet. Allein bei den Briten sind die Vorbereitungen auf den Austritt mit sieben Milliarden Euro veranschlagt, hinzu kommt beispielsweise die im Austrittsabkommen vereinbarte Abschlusszahlung an die EU in Höhe von etwa 44 Milliarden Euro. Der Chef der Bank of England, Andrew Bailey, hat Ende November davor gewarnt, dass die Kosten für einen No Deal-Brexit langfristig über denen der Corona-Krise liegen würden. Und das ist nur die eine Seite.

Aber auch die Milliarden, die auch auf dem europäischen Festland von Behörden und Unternehmen zur Vorbereitung auf den 1.1.2021 ausgegeben wurden, sind nicht irgendwo verpufft. Sie sind in den Aufbau neuer Infrastrukturen geflossen, werden

für zusätzliches Personal und die elektronische Verarbeitung von Daten verwendet. So haben sich beispielsweise die Nordseehäfen, allen voran Rotterdam, gründlich auf den Tag X vorbereitet, der Eurotunnel hat inzwischen einen digitalen Grenzpass eingeführt.

Auf britischer Seite gibt es viele neue Dokumente, und es ist fraglich, ob insbesondere kleinere Verloader auf der Insel entsprechend vorbereitet sind. Die britische Regierung selbst hat ein Schreckensszenario mit bis zu 7.000 Lkw an die Wand gemalt, die sich bei der Anfahrt in Richtung Kanalhäfen auf den Straßen der Grafschaft Kent stauen könnten. Hier soll jetzt die Digitalisierung in Form einer elektronischen Zufahrtserlaubnis, der Kent Acces Permit, für Abhilfe sorgen.

Die gute Nachricht ist: Es wurde viel getan, die Aktivitäten zur Vermeidung eines Chaos am Kanal wurden stark beschleunigt. Ob das alles ausreicht, um einen flüssigen Verkehr zu gewährleisten, wird der Januar zeigen, lautet die Botschaft des Realisten.

Interview mit dem Streck-Experten Manuel Pauer

Wie sieht es aus in Sachen Brexit bei Streck Transport in Deutschland?

Wir haben uns intensiv mit dem Thema beschäftigt und sind bei allen Zollfragen für die Ausfuhr nach Großbritannien, welche nun grundsätzlich benötigt wird, gut vorbereitet. Bei der Ausfuhr aus der EU wird der Prozess nach heutigem Stand nicht wesentlich anders ablaufen als beispielsweise bei einer Ausfuhr in die Schweiz. Das ist für uns und unsere Kunden hier im Dreiländereck nichts Neues, denn wer ein Exportdokument für die Schweiz erstellen kann, kann das auch für Großbritannien.

Sind die Unternehmen auf der anderen Seite des Kanals gut vorbereitet?

Ich gehe davon aus, dass das für die meisten großen Firmen in England zutrifft, bei kleineren Betrieben gibt es Anlass zu Zweifeln, da diese im Gegensatz zu unseren größeren Kunden in der Vergangenheit wenig Berührungspunkte mit Zollthematiken hatten. Sollten die Empfänger dort davon ausgehen, dass alles beim Alten bleibt und sich nicht gemäß den Vorgaben der britischen Regierung vorbereitet haben, wird es problematisch. Aber darauf haben wir als Streck Transport keinen Einfluss, das ist eine Sache, die unbedingt zwischen Versender und Empfänger vorbereitet werden muss. Grundsätzlich haben wir das Know-how und werden weiter Transporte in Richtung England organisieren.

Wie gestaltet sich das praktisch?

Für Sammelgüter wird es nach heutigem Stand Inlandsverzollungen geben, das heißt, wir fahren mit einem Transitdokument zu unseren Partnern in Dartford, Birmingham oder Manchester, wo die einzelnen Sendungen auf dem Lkw dann verzollt werden. Ist eine Komplettladung und damit nur eine Sendung auf dem Fahrzeug, wird bereits im Hafen verzollt. Wir nutzen dabei unsere Zollagenten, weil das die Abwicklung beträchtlich vereinfacht. Unsere Kunden sind deshalb dazu aufgerufen, uns nicht nur die Sendung, sondern auch die Verzollung anzuvertrauen.

Können Sie etwas zur Entwicklung der Preise sagen?

Die tatsächlichen Auswirkungen des Brexits auf die Frachtpreise und Entwicklung des Marktes können aktuell noch nicht abgesehen werden. Fest steht, dass allein durch den administrativen Aufwand zur Erstellung der Ausfuhr und zur Erledigung der Importverzollung die Gesamtkosten eines Versands steigen werden. Weitere Kosten können durch lange Wartezeiten vor den Häfen entstehen, was für die Überfahrten nach und von Großbritannien in verschiedenen Szenarien prognostiziert wurde, sowie durch eventuelle Laderaumverknappungen und fehlenden Kapazitäten. Konkrete Auswirkungen werden wir, sobald diese absehbar sind, mit unseren Kunden besprechen.



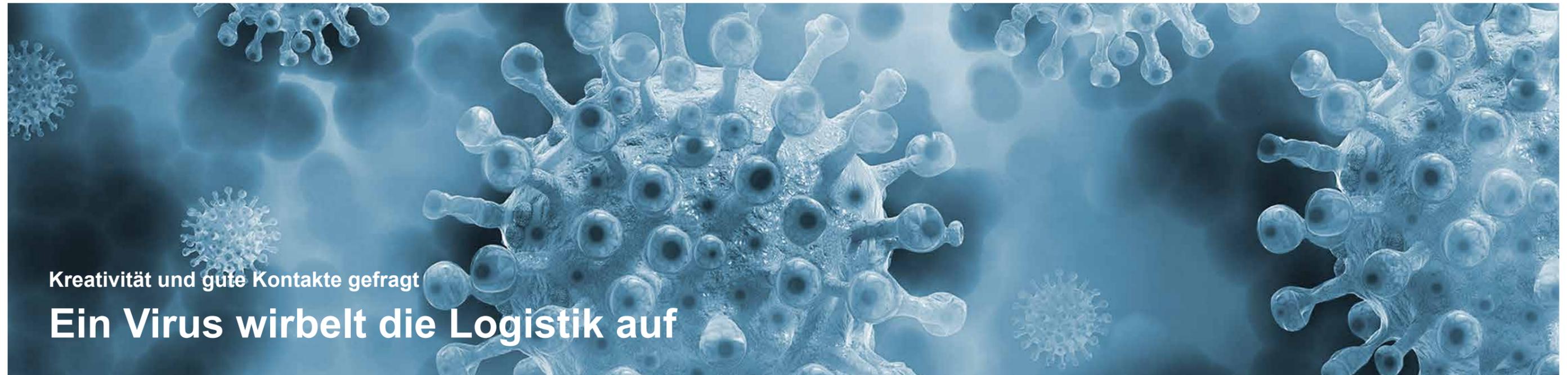
» KONTAKT

Freiburg
Manuel Pauer
+49 (0) 761 1305 - 453
manuel.pauer@streck.de

Auch für die Schweiz fallen selbstverständlich die sogenannten EU-Verzollungen weg. Das bedeutet, dass Waren aus der Schweiz in Großbritannien entweder an der Grenze oder an zugelassenen Punkten im Inland verzollt werden müssen. Streck Transport hat dafür mit seinen Partnern die nötigen Vorkehrungen getroffen. „Gespräche mit Kunden zu diesem Thema haben ergeben, dass viele Firmen in Großbritannien sich der Problematik bewusst sind und auch die nötigen Registraturen besitzen“, sagt Manuel Murer, bei Streck Transport in Möhlin für Zollfragen zuständig ist.

» KONTAKT

Möhlin
Manuel Murer
+41 (0) 61 8551 - 409
manuel.murer@streck.ch



Kreativität und gute Kontakte gefragt Ein Virus wirbelt die Logistik auf

Covid-19 hat die Transportbranche in den Krisenmodus versetzt, und gleichzeitig wurde deutlich, wie wichtig sie ist. Im Frühjahr bekam sie das Prädikat „systemrelevant“, Lkw-Fahrer und Lokomotivführer wurden zu Helden. Klar wurde aber auch, dass es in einer oftmals als überreguliert empfundenen Europäischen Union keinerlei Vorgaben dazu gibt, wie mit schwierigen Ausnahmesituationen umzugehen ist. Erst jetzt wird unter der deutschen Ratspräsidentschaft ein Notfallplan für Krisenlagen erarbeitet.

Die Reaktion auf die Pandemie war so zunächst eine hastige Abschottung der Mitgliedstaaten voneinander, Grenzen wurden wieder zu Hindernissen und der freie Warenverkehr endete teilweise in kilometerlangen Staus, bis die EU-Kommission die „Green Lanes“ erfand, Spuren mit freier Fahrt für Lkw, die die Versorgung sicherten.

In Krisenzeiten braucht es mehr Koordination, waren sich die europäischen Verkehrsminister bei einem virtuellen Treffen im Herbst dann einig. Sie wollen mit ihrem Notfallplan erreichen, dass der Güterverkehr entlang des transeuropäischen Netzes grundsätzlich ungehindert fließen kann. Schließlich garantiert die Transportbranche stabile Lieferketten, nicht nur für die Versorgung der Bevölkerung, sondern auch für die Industrie.

Betroffen von Corona war auch die Seefracht, als die Containerschiffriesen aus China ausblieben, wo das gesellschaftliche und Wirtschaftsleben als erstes lahmgelegt war. In diesen Zeiten erlebte auf dem Landweg die Eisenbahn einen Aufschwung, auch der von China initiierten „Neuen Seidenstraße“ gab das

Virus einen Schub. Über den Seeweg kamen in Europa eine ganze Weile wesentlich weniger Waren an. Zwischen März und Juli wurden Schiffe auf Reede gelegt, um das Angebot zu verknappen, Kapazitätsengpässe folgten, und die Raten gingen hoch.

Containerschiffe bis auf den letzten Platz ausgebucht

Inzwischen hat sich die Lage umgekehrt. „Die Schiffe sind insbesondere im Asienverkehr ungewöhnlich voll und wieder alle im Einsatz“, sagt Roland Steinebrunner, der bei Streck Transport in Deutschland für die Seefracht zuständig ist. Die chinesischen Exporte sind drastisch nach oben gegangen und das schon weit vor der Neujahrspause in China im Februar. „Im Export sehen wir das gleiche, und beides führt dazu, dass die Raten kräftig steigen“, erläutert er. Außerdem sind Leercontainer, insbesondere 40-Fuß-Container, weiterhin Mangelware und werden mit Zuschlägen wie „Equipment Imbalance Surcharge“ belegt. Aber auch die reinen Frachtkosten sind enorm nach oben gegangen.

Eine Erklärung für das hohe Frachtaufkommen ist, dass Corona das Einkaufsverhalten der Menschen verändert hat. Während früher unter anderem viel Geld für Urlaub ausgegeben wurde, werden jetzt beispielsweise Gartenmöbel oder Einrichtungsgegenstände gekauft. Dabei kommen viele der Konsumgüter aus China und legen einen weiten Weg zurück. Die nächsten Monate sieht Steinebrunner kritisch. „Bis zum Chinese New Year wird sich die Lage eher noch zuspitzen.“ Grundsätzlich sei mit steigenden Frachtraten und sehr knappen Kapazitäten zu rechnen. „Um Nischen für die Container der Kunden aufzutun,

ist das Allerwichtigste eine rechtzeitige Kommunikation, denn dann können wir schneller agieren.“

Der Luftfracht fehlen die Passagiere

Am meisten aber hat das Virus die Luftfracht gebeutelt, weil kaum noch Passagiermaschinen flogen, in deren Bäuchen normalerweise viel Fracht untergebracht wird. „Für uns hatte das dramatische Auswirkungen, denn der Warenfluss war noch da“, sagt der Leiter der Luftfrachtabteilung bei Streck Transport in Freiburg, Alex Witzigmann. Die Cargo-Maschinen waren immer in der Luft und ausgebucht, und die Airlines bauten in ihrer Not sogar Passagiermaschinen zu Frachtfliegern um. Aber auch das war nur ein Tropfen auf den heißen Stein, und es ist weiterhin kein Ende der schwierigen Lage in Sicht, denn 60 Prozent der Passagiermaschinen sind immer noch am Boden. Das Frachtvolumen ist da, aber es gibt zu wenig Kapazität.

„Es gibt fast keinen Platz, und speziell in Richtung Nord-, Süd-, und Mittelamerika ist es eng“, erläutert Witzigmann. Die Nachfrage sei so groß, dass die Preise im Cargo-Bereich sich zum Teil verzehnfacht hätten oder sogar noch darüber lägen. „Und vor Weihnachten wird sich da nichts ändern, die Preise gehen jeden Tag in die Höhe.“ Derzeit sei viel Pharma unterwegs, aber ein weiterer Grund sei auch, dass mangels Direktflügen aus Fernost viel Fracht über den Flughafen Frankfurt laufe. „Und die Asiaten bezahlen extrem hohe Frachtraten, um ihre Waren in die USA zu bekommen“, erklärt der Experte. Ihm helfen bei seiner derzeit ungewöhnlich herausfordernden Arbeit ein gutes Netzwerk, Know-how und persönliche Kontakte.

Engpässe auch in der Schweiz

In der Schweiz sieht es nicht anders aus. Bei Luft- und Seefracht prägen knappe Kapazitäten und hohe Preise den Markt. So fliegt die Swiss zum Beispiel aktuell nur 20 bis 25 Prozent der ursprünglichen Frequenzen. „Und das wird aller Voraussicht nach auch noch eine Zeitlang so bleiben.“, sagt Luftfrachtexperte Jörg Sutter bei Streck in Möhlin (AG). Dabei würden in Basel dank der starken Präsenz der Pharmaindustrie sogar noch relativ viele Verbindungen aufrechterhalten. „Egal ob Deutschland oder die Schweiz – wir haben alle das gleiche Dilemma und tun alles Menschenmögliche, um den Kundenwünschen gerecht zu werden.“

» KONTAKT

Freiburg

Roland Steinebrunner
+49 (0) 761 1305 - 481
roland.steinebrunner@streck.de

Freiburg

Alex Witzigmann
+49 (0) 761 1305 - 471
alex.witzigmann@streck.de

Möhlin

Jörg Sutter
+41 (0) 61 8551 - 415
joerg.sutter@streck.ch

Schweizer Regierung eröffnet Vernehmlassung

Weiterer Schritt zur Revision des Zollgesetzes in der Schweiz



Der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV) stehen mit Digitalisierung und Neuorganisation (Projekt DaziT) große Veränderungen bevor. Die Regierung hat jetzt im Rahmen der „Vernehmlassung zur Totalrevision des Zollgesetzes und zur Schaffung eines Vollzugsaufgabengesetzes für das künftige Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG)“ die Kantone, Parteien und Interessengruppen zur Stellungnahme bis zum 31. Dezember eingeladen.

Vorgesehen ist, dass die bisherige Zollverwaltung komplett neu ausgerichtet wird, was sich dann auch im neuen Namen der Behörde, BAZG, niederschlägt. Das Anfang 2018 lancierte Programm DaziT soll dabei

sämtliche Abgabenerhebungs- und Kontrollprozesse bis Ende 2026 vereinfachen, harmonisieren und durchgehend digitalisieren. Ziel ist es, den Wirtschaftsstandort Schweiz zu stärken und die Sicherheit an den Grenzen zu erhöhen.

Die neue Gesetzesstruktur sieht die Abschaffung des Zollgesetzes (ZG) vor. Dafür wird es neu das BAZG-Vollzugsaufgabengesetz (BAZG-VG) geben, das sämtliche Prozesse zur Abgabenerhebung und zur Kontrolle des grenzüberschreitenden Waren- und Personenverkehrs vereinheitlicht. Ein Zollabgabengesetz (ZoG) regelt künftig die Zollpflicht, die Zollbemessungen und die Strafbestimmungen.

Die wichtigsten Ziele der Änderung zusammengefasst:

- Streichung der Organisationsbestimmungen, um das BAZG agil weiterzuentwickeln
- Digitalisierung der Verfahren
- Vereinheitlichung aller Abgabeverfahren
- Möglichst automatische Prüfung der nichtabgabenrechtlichen Erlasse (ehemals NZE)
- Neue Regelung der technologischen Datenbearbeitung
- Moderne und einheitliche Grundlagen für die Risikoanalyse, Kontrolle und Strafverfolgung

Die wichtigsten inhaltlichen Neuerungen:

- Einheitliches Verfahrensrecht für alle vom BAZG zu erhebenden Abgaben
- Elektronische Verfahren kennen drei Rollen: Warenverantwortliche, Datenverantwortliche und Transportverantwortliche
- Haftung und Abgabenschuld wird anhand dieser Rollen bestimmt
- Warenverantwortlicher ist Hauptschuldnerin, Beschränkung der bisherigen Solidarhaftung der anderen Abgabenschuldner
- Beschwerdeverfahren erfolgt elektronisch und die Frist beträgt 60 Tage
- Strafverfolgung und Strafbemessung werden harmonisiert

Die einschlägigen Dokumente zu dem Prozess sind hier zu finden:

www.admin.ch



» KONTAKT

Möhl

Manuel Murer

+41 (0) 61 8551 - 409

manuel.murer@streck.ch

Änderungen im ADR ab 2021

Verschärfte Kriterien für beschädigte Batterien – kleinere Kennzeichnungen im Versand möglich.

Zu Jahresbeginn tritt wie alle zwei Jahre eine neue Ausgabe des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (kurz ADR) mit Vorschriften für den Transport in Kraft. Vielfach werden nur Definitionen geändert oder Fehler verbessert, es gibt aber auch ganz neue oder abgewandelte Vorschriften, die beachtet werden müssen. Die Wichtigsten werden im Folgenden aufgegriffen, wobei Änderungen für Tanks und lose Schüttung sowie radioaktive Stoffe nicht berücksichtigt sind.

KAPITEL 3 | Verzeichnis der gefährlichen Güter, Sondervorschriften und Freistellungen im Zusammenhang mit begrenzten und freigestellten Mengen

In Kapitel 3.1.2 Offizielle Benennung für die Beförderung wird unter 3.1.2.8.1.4 ein neuer Passus eingefügt:

Nur bei den **UN-Nummern 3077 und 3082** darf die technische Benennung eine Benennung sein, die in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 2 in Großbuchstaben angegeben ist, vorausgesetzt, diese Benennung enthält nicht die Bezeichnung „N.A.G.“ und die Sondervorschrift 274 ist nicht zugeordnet. Es ist die Benennung zu verwenden, die den Stoff oder das Gemisch am zutreffendsten beschreibt, z.B.: UN 3082, UMWELTGEFÄHRDENDER STOFF, FLÜSSIG, N.A.G. (FARBE) UN 3082, UMWELTGEFÄHRDENDER STOFF, FLÜSSIG, N.A.G. (PARFÜMERIE-ERZEUGNISSE)

In Kapitel 3.3 Sondervorschriften heißt es unter der Nummer 188 (UN 3090, 3091, 3480, 3481) in Absatz d) im 4. Satz anstelle von: „in starken Außenverpackungen“ jetzt „in widerstandsfähigen Außenverpackungen“

Sondervorschrift 301 (UN 3363) lautet: Diese Eintragung gilt nur für **Gegenstände**, wie Maschinen, Geräte oder Einrichtungen, **die gefährliche Güter als Rückstände oder als Bestandteil der Gegenstände enthalten.**

Sondervorschrift 310 wurde verkürzt auf: **Beschädigte oder defekte Zellen und Batterien oder Ausrüstungen mit solchen Zellen und Batterien** müssen in Übereinstimmung mit der Sondervorschrift 376 befördert werden.

In **Sondervorschrift 360** (UN 3091 und 3481) wird am Ende ergänzend klargestellt: **„Lithiumbatterien, die in Güterbeförderungseinheiten eingebaut sind** und die nur dafür ausgelegt sind, Energie außerhalb der Güterbeförderungseinheit bereitzustellen, müssen der Eintragung UN 3536 LITHIUMBATTERIEN, IN GÜTERBEFÖRDERUNGSEINHEITEN EINGEBAUT, Lithium-Ionen-Batterien oder Lithium-Metall-Batterien zugeordnet werden.“

Neue Sondervorschrift 390 (UN 3091, UN 3481)

Wenn ein **Versandstück eine Kombination aus Lithiumbatterien in Ausrüstungen und Lithiumbatterien, die mit Ausrüstungen verpackt sind**, enthält, gelten folgende Vorschriften für Zwecke der Kennzeichnung des Versandstücks und der Dokumentation:

Das Versandstück muss mit „UN 30192“ bzw. „3481“ gekennzeichnet sein. Wenn ein Versandstück sowohl Lithium-Metall-Batterien als auch Lithium-Ionen-Batterien enthält, die mit Ausrüstungen verpackt und in Ausrüstungen enthalten sind, muss das Versandstück so gekennzeichnet sein, wie es für beide Batterietypen vorgeschrieben ist. Knopfzellen-Batterien, die in Ausrüstungen (einschließlich Platinen) eingebaut sind, müssen jedoch nicht berücksichtigt werden.

Im Beförderungspapier muss „UN 3092 LITHIUM-METALL-BATTERIEN, MIT AUSTRÜSTUNGEN VERPACKT“ bzw. „UN 3481 LITHIUM-IONEN-BATTERIEN, MIT AUSTRÜSTUNGEN VERPACKT“ angegeben werden. Wenn das Versandstück sowohl Lithium-Metall-Batterien als auch Lithium-Ionen-Batterien enthält, die mit Ausrüstungen verpackt und in Ausrüstungen enthalten sind, muss im Beförderungspapier sowohl „UN 3092 LITHIUM-METALL-BATTERIEN, MIT AUSTRÜSTUNGEN VERPACKT“ als auch „UN 3481 LITHIUM-IONEN-BATTERIEN, MIT AUSTRÜSTUNGEN VERPACKT“ angegeben werden.

Bei **Sondervorschrift 376** (UN 3090, 3091, 3480, 3481) wird die **Bemerkung zu defekten Batterien** erweitert, so dass es jetzt heißt: „Bei der Beurteilung, ob eine Zelle oder Batterie beschädigt oder defekt ist, muss eine Einschätzung oder Bewertung auf der Grundlage von Sicherheitskriterien des Zellen-, Batterie- oder Produktherstellers oder eines technischen Sachverständigen mit Kenntnis der Sicherheitsmerkmale der Zelle oder der Batterien durchgeführt werden.“

Eine Einschätzung oder Bewertung kann unter anderem folgende Kriterien umfassen:

- Akute Gefahr, wie Gas, Brand oder Austreten von Elektrolyt;
- Nutzung oder Fehlnutzung der Zelle oder der Batterie;
- Anzeichen von physischen Schäden, wie Verformung des Zellen- oder Batteriegehäuses oder Farben am Gehäuse
- Äußerer und innerer Schutz gegen Kurzschluss, wie Spannungs- oder Isolationsmaßnahmen
- Zustand der Sicherheitsmerkmale der Zelle oder der Batterie oder
- Beschädigung der inneren Sicherheitskomponenten, wie das Batteriemanagementsystem

KAPITEL 5 | Vorschriften für den Versand

5

Kapitel 5.2 – 5.2.1.9.2

Kennzeichen Lithiumbatterien

In der Beschreibung zu Abbildung 5.2.1.9.2 wird geändert: „120 mm“ und „110 mm“ jeweils in „100 mm“. Im letzten Unterabsatz wird im ersten Satz das Rechteck zu „eines Rechtecks oder Quadrats“, ergänzt, im zweiten Satz verändern sich die Maße. Breite und Höhe dürfen jetzt nur noch jeweils „100 mm in der Breite und 100 mm in der Höhe“ betragen. Im fünften Satz werden die Abmessungen auf „bis zu 100 mm in der Breite und 70 mm in der Höhe“ geändert.

Sinn dieser Änderung ist, dass das Kennzeichen für den Versand von Lithiumbatterien unter SV 188 jetzt kleiner und auch quadratisch sein kann, um es auch auf kleineren Verpackungen unterbringen zu können.

Kapitel 5.4 – 5.4.1.1.1. Absatz k)

Bei Beförderungen, bei denen **Tunnel mit Beschränkungen für die Durchfahrt von Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern** durchfahren werden, muss der Tunnelbeschränkungscode in Großbuchstaben und in Klammern oder der Vermerk „(-)“ der in Kapitel 3.2.Tabelle A Spalte 15 angegeben sein.

Damit ist eine Angabe im Beförderungspapier auch erforderlich, wenn keine Tunnelbeschränkung vorliegt, wie es bei der Angabe (-) der Fall ist.

Kapitel 5.5 – 5.5.3.2.4.

Personen, die mit der Handhabung oder Beförderung von Fahrzeugen/Wagen und Containern, mit denen **Trockeneis** (UN 1845) befördert wird oder die zu **Kühl- oder Konditionierungszwecken verwendete Stoffe** enthalten, betraut sind, müssen entsprechend ihren Pflichten unterwiesen sein.

Kapitel 5.5.3.4.1.

Versandstücke, die Trockeneis (UN 1845) als Sendung enthalten, müssen mit der Angabe „KOHLENDIOXID; FEST“ oder „TROCKENEIS“ gekennzeichnet sein

Gemäß den Übergangsfristen ist die Anwendung des ADR 2019 bis zum 30. Juni 2021 gestattet.

KAPITEL 6 | Bau- und Prüfvorschriften für Verpackungen, Großpackmittel (IBC), Großverpackungen, Tanks und Schüttgut-Container

6

Kapitel 6.5 – 6.5.2.2.4.

Durch diese Änderung wird die **Sichtbarkeit der Kennzeichen für Innenbehälter während der Beförderung** vorgeschrieben. Die Prüftermine sind leichter nachzuvollziehen.

Innenbehälter einer Kombinations-IBC-Bauart müssen mit Kennzeichen versehen sein, die in Absatz 6.5.2.1.1 b), c), d), e) und f) angegeben sind, wobei das Datum gemäß Absatz d) das Datum der Herstellung des Kunststoff-Innenbehälters ist. Das Verpackungssymbol der Vereinten Nationen darf nicht angebracht werden. Die Kennzeichen müssen in der in Absatz 6.5.2.1.1 angegebenen Reihenfolge angebracht werden.

Sie müssen dauerhaft lesbar und an einer Stelle angebracht sein, die nach dem Einbau des Innenbehälters in die äußere Umhüllung für die Prüfung leicht zugänglich ist. Wenn die Kennzeichen auf dem Innenbehälter wegen der Auslegung der äußeren Umhüllung für die Prüfung nicht leicht zugänglich sind, muss ein Duplikat der auf dem Innenbehälter vorgeschriebenen Kennzeichen auf der äußeren Umhüllung angebracht werden, dem der Wortlaut „Innenbehälter“ vorangestellt ist. Dieses Duplikat muss dauerhaft, lesbar und an einer Stelle angebracht sein, die für die Prüfung leicht zugänglich ist.



» KONTAKT

Freiburg

Thomas Winter
+49 (0) 761 1305 - 217
thomas.winter@streck.de

Versprochen und gehalten

Die KABLAN AG gehört zu den größten Kabel- und LAN-Anbietern der Schweiz. Ihr Motto: heute bestellt, morgen geliefert. Die Partnerschaft mit Streck Transport macht es leicht, dieses ehrgeizige Versprechen zu halten.

Bei der KABLAN ist der Name Programm: Wenn es um Kabel und LAN-Produkte – also Komponenten für Netzwerke – geht, führt in der Schweiz kaum ein Weg am Berner Unternehmen vorbei. Tag für Tag liefert die KABLAN mehrere Kilometer Kabel aller Art aus. Einige Sorten können die Kunden auch mieten statt kaufen. Im LAN-Bereich bietet die KABLAN die besten Produkte namhafter Hersteller an. Gemeinsam mit den Kunden stellt sie jene Komponenten zusammen, die genau zur individuellen Ausgangslage passen und ein optimales Netzwerk ergeben.





Kurze Entscheidungswege

Seit jeher dreht sich bei der KABLAN alles um die Kunden und darum, ihnen einen möglichst großen Nutzen zu bieten. Dabei hilft, dass sich das Unternehmen als einer der letzten Kabellieferanten zu 100 Prozent in Schweizer Besitz befindet und eine Kultur der kurzen Entscheidungswege pflegt. „Das erleichtert uns, rasch und flexibel auf die Bedürfnisse unserer Kunden einzugehen“, sagt Geschäftsführer Urs Fahrni. „Falls unsere Standardprodukte bei speziellen technischen Anforderungen einmal nicht passen, liefern wir Sonderanfertigungen oder entwickeln Produkte gemeinsam mit den führenden Produzenten Europas sogar neu.“

Schweizer Qualität mit Gütesiegel

Wenn besonders individuelle Kabel benötigt werden, ist das ein Fall für die Konfektion der KABLAN. Mit viel Fingerspitzengefühl und unterstützt durch moderne Geräte konfektionieren die erfahrenen Mitarbeiterinnen die Kabel nach den Bedürfnissen des jeweiligen Kunden und beschriften sie gleich noch mit dessen Firmennamen. Gratis dazu gibt's das gute Gefühl, den Arbeitsstandort Schweiz zu unterstützen. Denn die konfektionierten Artikel produziert und verarbeitet die KABLAN ausschließlich in der Schweiz, sodass die Wertschöpfung im Land bleibt. Deshalb tragen diese Produkte offiziell das Gütesiegel „Swiss Made“.

Kunden lagern Logistik aus

In den letzten Jahren hat sich die KABLAN vom reinen Lieferanten immer mehr zum Dienstleister entwickelt, der für seine Kunden die gesamte Logistik von Kabeln und Zubehör übernimmt: Die Mitarbeitenden kümmern sich ums Umspulen auf die Bobinen, den Zuschnitt der benötigten Längen, die Konfektion, den Transport und die Kommissionierung. „Durch dieses Sorglos-Paket sparen unsere Kunden nicht nur viel Zeit, sondern senken vor allem auch die Betriebskosten“, erklärt Urs Fahrni. „Denn weil sie die gesamte Logistik zu uns auslagern, benötigen sie keine Lagerfläche mehr und können den Fahrzeugpark reduzieren.“

Eingespielte Zusammenarbeit

Bei solchen Rundum-Dienstleistungen gilt genau wie bei Einzelbestellungen: Was bis um 15 Uhr bei der KABLAN bestellt wird, trifft schon am nächsten Arbeitstag am gewünschten Ort ein. Um dieses Versprechen zu halten, ist Streck Transport seit 8 Monaten ein wichtiger Partner. Innert kurzer Zeit wurden die Transportprozesse gemeinsam festgelegt und umgesetzt. Urs Fahrni schätzt die unkomplizierte Zusammenarbeit: „Streck ist äußerst flexibel, geht auf unsere Wünsche ein, sucht immer die optimale Lösung und behebt Probleme sehr schnell. Wir sind glücklich, so einen motivierten und engagierten Transportpartner zu haben.“

98 Prozent der Sendungen „Next Day“

Täglich holen sechs bis acht Lkw zu fest vereinbarten Zeitfenstern Kabeltrommeln ab, gesteuert von zwei Streck-Mitarbeitern vor Ort. Das Leergut wird morgens gegen 7 Uhr von Streck Transport angeliefert, und wenn die Abholung der Sendungen bei KABLAN bis 21 Uhr erfolgen kann, ist die Zustellung am nächsten Tag in der gesamten Schweiz gesichert. „Die Zustellquote Next Day liegt bei über 98 Prozent“, erläutert Christine Haas, die bei Streck Transport Schweiz für die Betreuung der Großkunden zuständig ist. Durchschnittlich werden pro Monat 4.500 Sendungen mit einem Gewicht von insgesamt 1.400 Tonnen zugestellt, außerdem fallen rund 700 Leergutretouren mit einem Gewicht von 400 Tonnen an. Kranzustellungen erfolgen gemäß Absprache und die Baustellenanlieferung mit Avis. Von selbst versteht sich, dass alle Prozesse IT-gesteuert sind.

www.kablan.ch

» KONTAKT

Möhlin

Christine Haas
+41 (0) 61 8551 - 125
christine.haas@streck.ch





**Kommen,
um zu bleiben**

Streck Transport will die junge Generation fördern und fordern

Auch in Corona-Zeiten bekennt sich Streck Transport ganz klar zu seinem Nachwuchs. „Im Gegensatz zu manch anderem Unternehmen, die die Zahl ihre Auszubildenden drastisch beschränkt haben oder keine Weiterbeschäftigung garantieren wollten, zeigen wir Beständigkeit“, sagt Cornelia Weismann, Leiterin des Bereichs Personalentwicklung und Ausbildung bei Streck Transport Deutschland. So wurden in diesem Herbst genauso viele junge Menschen neu ins Unternehmen aufgenommen wie im Vorjahr, gleichzeitig hat Streck Transport den vorangehenden Jahrgang annähernd vollständig übernommen.

„Wir denken grundsätzlich mittel- und langfristig“, betonen Ute Kreutz und Kerstin Kern, die sich bei Streck Deutschland gemeinsam um die Auszubildenden kümmern. „Hätten wir uns von der aktuellen wirtschaftlichen Gesamtsituation ins Bockshorn jagen lassen, würde uns in drei Jahren mit den jungen Menschen auch ein Stück Zukunft für das Unternehmen fehlen.“ Außerdem gebe es nach wie vor zu wenig auf Spedition und Logistik spezialisierte Arbeitskräfte auf dem Markt. Deshalb waren die für den Nachwuchs zuständigen Mitarbeiterinnen auch in diesem Jahr bei Jobstart-Börsen präsent, haben Ausbildungsbotschafter in die Schulen gesandt oder zusätzlich zu den Informationen auf der Homepage Anzeigen in verschiedenen Social Media-Kanälen, Onlinebörsen und der gedruckten Presse geschaltet.

Das Ergebnis lässt sich sehen. Zum Ausbildungsbeginn im Spätsommer konnten 27 neue Kolleginnen und Kollegen begrüßt werden, die in den kommenden Jahren in Freiburg, Lörrach, Raunheim, Düsseldorf, Hamburg und Stuttgart ihre Berufe erlernen werden. Die Auszubildenden der Standorte Freiburg und Lörrach wurden am 1. September persönlich durch den Vorsitzenden der Geschäftsführung Bernd Schäfer, Personalleiter Armin Merstetter sowie von Kerstin Kern und Ute Kreutz herzlich begrüßt. Eingestellt wurden zwei Bachelor of Arts-Studierende der Fachrichtung Spedition, Transport und Logistik und der Fachrichtung Digital Business Management. Hinzu kommen ein Berufskraftfahrer, zwei Fachkräfte für Lagerlogistik, fünf Fachlageristen sowie 16 Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung.



Bei Streck Transport in Deutschland ist man außerdem froh, dass viele neue Fachkräfte nach ihrer Ausbildung übernommen werden konnten. Zwei von ihnen wurden aufgrund ihrer sehr guten Leistungen für Förderpreise vorgeschlagen, insgesamt lagen die Ergebnisse weit über dem Durchschnitt. Und so wurde auch in diesem Jahr der Ausbildungsabschluss gebührend gefeiert – aufgrund der aktuellen Situation selbstverständlich mit Corona-Sicherheitsabstand. Mit Glückwünschen von Streck-Geschäftsführer Ralph Diring, der Personalleitung, dem Betriebsrat und der Ausbildungsabteilung, leckeren Häppchen und alkoholfreiem Sekt, war die offizielle Zeugnisübergabe am 24. September 2020 ein gelungener Abschluss.

Auch in der Schweiz konnten für den Ausbildungsstart am 3. August insgesamt 16 neue kaufmännische und gewerbliche Lehrlinge und ein Bachelor-of-Arts Studierender gewonnen werden, die an den Standorten Möhlin (AG) und Pfungen (ZH) ausgebildet werden. Insgesamt sind dies nun 35 Auszubildende

in den Schweizer Niederlassungen. Hendrik Caspar, Leiter Personalentwicklung und Berufsbildung Streck Transport Schweiz, hebt hervor, dass man auch in Zukunft verstärkt in die Ausbildung investieren werde und das spreche sich in der Region herum. Das Bewerbungsverfahren für das nächste Jahr laufe bereits wieder auf Hochtouren, und er freut sich über die rege Nachfrage und zahlreiche Bewerbungen trotz der Pandemie und reduzierter Präsenz bei Ausbildungsmessen. Und so blickt Hendrik Caspar unverändert optimistisch in die Zukunft und ist überzeugt davon, dass sich die Förderung der Nachwuchsfachkräfte auf jeden Fall lohnt.

» KONTAKT

Freiburg

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

Möhlin

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

Ausgezeichnet: Céline Andersch

Céline Andersch hat bei Streck Transport im schweizerischen Möhlin (AG) einen hervorragenden Lehrabschluss hingelegt. Damit gehört sie zu den Besten der Branche in der Nordwestschweiz und wurde dafür vom Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen Spedlogswiss ausgezeichnet. Bei einer stilvollen Veranstaltung im Innenhof des Antikenmuseum Basel wurde der kaufmännischen Lernenden vom stellvertretenden Spedlogswiss-Direktor Thomas Suter persönlich gratuliert.

» KONTAKT

Möhlin

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



Beste Qualität

Streck mit höchster IFS-Wertung rezertifiziert

Streck Transport Schweiz hat bei der Rezertifizierung nach dem Standard IFS Logistics für den Umgang mit verpackten und nicht-temperaturgeführten Lebensmitteln und Non-Food-Produkten die höchstmögliche Wertung erreicht. Wesentlich Elemente sind dabei Hygiene, Ordnung und Sauberkeit über alle Prozesse hinweg sowie eine dezidierte Risikoanalyse hinsichtlich möglicher Gefahren, die auf von Streck gelagerte und transportierte Lebensmittel beziehungsweise -verpackungen einwirken können.

„Das Ergebnis spiegelt das hohe Qualitätsbewusstsein aller Beteiligten in diesem Bereich bei Streck Transport wider“, freut sich der Schweizer Verantwortliche für Qualitäts-Risiko-Sicherheit, Roland Kehm. Streck Transport ist bereits seit vielen Jahren erfolgreich unterwegs, um die anspruchsvollen Anforderungen zu erfüllen. So ist bei Streck Transport in Deutschland beispielsweise auch der Standort Freiburg IFS-zertifiziert.

Zunächst wurde bei Streck Transport Schweiz auf Basis des etablierten Standards BRC (British Retail Consortium) gearbeitet, im Jahr 2019 wurde dann gezielt der Wechsel auf den international anerkannten und noch weiter verbreiteten Standard IFS Logistics vollzogen. Er kennzeichnet das gemeinsame Ziel von Handel und Industrie, Transparenz und Vertrauen über die gesamte Lieferkette zu schaffen.

» KONTAKT

Möhlin

Roland Kehm
+41 (0) 61 8551 - 155
roland.kehm@streck.ch



Ein Dankeschön von der Trainerlegende

Ottmar Hitzfeld an Streck Transport



Zum Sommerlager in den Finsterwald

Streck Transport Schweiz unterstützt Jugendverband

Geländespiele, Lagerfeuer und Nächte im Zelt – für eine Gruppe Schweizer Kinder und Jugendlicher aus dem Bezirk Rheinfelden wurde ihr Sommerlager mit Hilfe von Streck Transport organisiert. Jungwacht & Blauring Rheinfelden/Magden ist im Juli zum Ferienlager nach Finsterwald im Kanton Luzern gestartet, und natürlich musste jede Menge Material wie Zelte, Küchenutensilien und Verpflegung mit.

Religion. Jugendliche und junge Erwachsene leiten hier ehrenamtlich die regelmäßigen Aktivitäten wie Gruppenstunden, Scharanlässe oder Ferienlager. Zu ihnen gehört als stellvertretender Scharleiter auch Luca Simmen, Chauffeurlehrling bei Streck Transport in Möhlin.

www.jubla-rheinfelden.ch



„Wir bedanken uns herzlich bei Streck Transport für den zur Verfügung gestellten Lastwagen und beim Chauffeur Benjamin Schreiber, der alle unsere Sachen von Rheinfelden nach Finsterwald transportiert hat“, schreibt die Schar. Sie besteht aus 60 Kindern, 15 JugendleiterInnen und einer Präses, die sich in verschiedenen Gruppen einmal wöchentlich treffen, an Wochenenden finden auch große Scharanlässe statt.

Viele Unternehmungen in der Natur stehen dabei auf dem Programm, mit Spiel und Spaß lernen die Kinder Pioniertechnik, treiben Sport und erleben gemeinsam tolle Momente. Höhepunkt des Jahres aber ist das Sommerlager, das dieses Mal unter dem Motto „Jublanji – Die Würfel sind gefallen“ stand. Es wird immer darauf geachtet, dass das Zeltlager nachhaltig und fair gestaltet ist, dieses Jahr gab es selbstverständlich auch ein spezielles Corona-Hygienekonzept.

Jungwacht Blauring – abgekürzt Jubla – ist ein katholischer Kinder- und Jugendverband mit mehr als 400 lokalen Gruppen. Er ist offen für alle, unabhängig von Fähigkeiten, Herkunft oder



Streck unterstützt den FAIR ways-Förderpreis 2020 des SC Freiburg

80.000 Euro für gesellschaftliches Engagement in der Region

Seit fast 10 Jahren unterstützt Streck Transport inzwischen bereits den FAIR ways-Förderpreis des Fußball-Bundesligisten SC Freiburg. Auch wenn in Zeiten der Corona-Pandemie vieles anders ist, bleibt Streck Transport diesem Engagement auch weiterhin treu und hilft so zusammen mit weiteren Partnern auch im Jahr 2021 gemeinnützigen Projekten oder Einrichtungen aus den Bereichen Bildung oder Ökologie mit insgesamt 80.000 Euro.

Der FAIR ways-Förderpreis hat sich in den vergangenen Jahren zu einem der bedeutendsten Sozialpreise Südbadens entwickelt. Seit 2012 konnte auf diesem Weg insgesamt eine Fördersumme von 375.000 Euro ausgeschüttet werden. Die Unterstützung durch den FAIR ways Förderpreis soll Menschen und Institutionen, die sich für soziale Zwecke einsetzen, in ihrem Tun bestärken. Darüber hinaus soll die öffentliche Resonanz für die FAIR ways-Partner genutzt werden, um noch mehr Menschen zu motivieren, sich gesellschaftlich zu engagieren.

www.scfreiburg.com



» KONTAKT

Freiburg

Thorsten Weiglein
+49 (0) 761 1305 - 215
thorsten.weiglein@streck.de

Streck Transport Qualitätssieger

Auszeichnung der Stückgutkooperation System Alliance Europe

Das europäische Sammelgutnetzwerk System Alliance Europe hat angesichts der Corona-Krise seine Auszeichnungen in diesem Jahr digital vergeben. Die leistungsstärksten Partner wurden bei der ersten Online-Gesellschafterversammlung mit den „Performance Awards“ geehrt. Die Freude bei Streck Transport in Möhlin war deshalb nicht weniger groß: Die Schweizer wurden „Qualitätssieger“. Die Kategorie ist nach Betriebsgrößen in zwei Gruppen aufgeteilt, die Streck Transport AG in Möhlin wird dabei aufgrund der Sendungsmenge in Gruppe 1 der Betriebe mit mehr als 10.000 Sendungen bewertet.

Die Kriterien für die Vergabe wurden auf Basis der monatlichen Qualitäts- und Mengenauswertungen festgelegt.



www.systemallianceeurope.net



» KONTAKT

Möhlin

Stephen Kraus
+41 (0) 61 8551 -714
stephen.kraus@streck.ch

Streck-Standort Pfungen erweitert

Streck Transport hat seinen Umschlagsbereich am Standort Pfungen in der Ostschweiz erweitert. „Wir wollen zusammen mit unserer Kundschaft in der Region Zürich/Winterthur, St. Gallen, oder Schaffhausen weiter wachsen“, sagt Niederlassungsleiter Daniel Steiner. Außerdem gebe es durch Neukunden ein größeres Transportaufkommen, dem man so Rechnung trage.

Acht neue Tore und Rampen kamen bei laufendem Betrieb zu den 34 bereits bestehenden hinzu, so dass in der gleichen Zeit mehr Lkw abgefertigt werden können. In Pfungen stehen nun 41 herkömmliche Rampen und eine Rampe für Langgut zur Verfügung, wo seitlich entladen werden kann. „Wir sind jetzt noch wesentlich effizienter als bereits zuvor“, erläutert Steiner. „Für unsere Kunden und Partner bedeutet das, dass sie schneller an der Rampe und schneller wieder weg sind und die Sendungen gleich wieder weiterverladen werden können.“ Die Umbauarbeiten

wurden durch architektonische Weitsicht erleichtert: Denn der betroffene Bereich wurde bereits beim Bau des Gebäudes für eine mögliche Umrüstung konzipiert – sämtliche Voraussetzungen für einen unkomplizierten Einbau der neuen Tore und Rampen waren damit gegeben.

In Pfungen werden im Import- und Exportverkehr mit ganz Europa sowie nationale Transporte über das Streck-eigene Schweizer Stückgutnetz abgewickelt. Zudem bietet der Standort auch Logistikflächen und Logistikdienstleistungen an.

» KONTAKT

Pfungen

Daniel Steiner
+41 (0) 44 866 20 - 10
daniel.steiner@streck.ch





Streck Transport organisiert Luftfracht-Export von Impfstoff-Abfüllanlagen Gemeinsam gegen das Virus

Bei der Bekämpfung der Coronavirus-Pandemie spielen Transport und Logistik eine große Rolle. Streck Transport ist an vorderster Front mit dabei und organisiert für die Zahoransky AG aus Freiburg die Beförderung von elf Automatisierungsanlagen und sechs Entnahmeeinheiten für Impfstoffcontainer (Vials) in die USA per Luftfracht.

„Hidden Champion“ Zahoransky aus dem Schwarzwald hatte im Sommer von einem US-amerikanischen Unternehmen den Großauftrag für eine Automatisierungslinien zur Herstellung von beschichteten Cyclo-Olefin-Polymer (COP)-Behältern für Impfstoffe in Höhe von 25 Millionen Euro erhalten. Denn während weltweit nach einem Impfstoff gegen Covid-19 geforscht wird, laufen auch die Vorbereitungen zur Herstellung von Wirkstoffampullen auf Hochtouren. Das badische Familienunternehmen liefert dem Fabrikanten der Impfstoffcontainer jetzt die dazu notwendigen Automationsanlagen.

Damit im Fertigungsprozess sowohl eine durchgängige Automatisierung wie auch Qualität gewährleistet ist, werden insgesamt 120 Kameras und 53 Roboter verbaut. Sobald die Anlagen vollständig montiert und in Betrieb genommen sind, können 600.000 Vials pro Tag verarbeitet werden. „Wir konnten mit unserer langjährigen Erfahrung bei der Integration unserer Anlagen in die Fertigung des Kunden sowie mit Qualität ‚Made in Germany‘ überzeugen“, sagte Michael Schmidt, Geschäftsführer bei Zahoransky Automation & Molds GmbH.

Transportiert werden die Anlagen von AirBridgeCargo Airlines (ABC), einer russischen Luftfrachtgesellschaft für Spezialfrachten. Gestartet wurde das Projekt gemeinsam mit Streck Transport bereits im August. Insgesamt sollen bis Ende des Jahres 840 Tonnen Ausrüstung mit mehreren Boeing 747-8F von Frankfurt nach Atlanta geliefert werden.

Es wird erwartet, dass mehr als 50 Prozent der COVID-19-Impfstoffe per Luftfracht befördert werden, wobei die wichtigsten Herstellungsregionen in Indien, China, Großbritannien, den USA und Europa liegen.

www.zahoransky.com/de



» KONTAKT

Freiburg
Alex Witzigmann
+49 (0) 761 1305 - 471
alex.witzigmann@streck.de

Glück sind kleine Zauber

Wir helfen Kindern, die nie erwachsen werden.



Spende jetzt!

Spendenkonto: IBAN DE03 4625 0049 0000 0290 33
BIC: WELADED1OPE, Sparkasse Olpe

Streck Transport unterstützt Krebsliga Aargau und Zürich Hilfe für kranke Kinder und ihre Familien

Eltern mit krebserkrankten Kindern, die zusätzlich auch noch mit Geldsorgen konfrontiert sind, versucht die Krebsliga Aargau finanziell zu entlasten, damit sie sich auf die Genesung des kranken Familienmitglieds konzentrieren können. Streck Transport hält das für ein sehr wertvolles Engagement und unterstützt den Verband daher auch in diesem Jahr wieder mit einer Spende. Das Geld wird außerdem für die Finanzierung des Spitalclowns Ron Dideldum verwendet, der für die kranken Kinder eine willkommene und dringend nötige Ablenkung im schwierigen Spitalalltag ist. Mit feinfühligem Humor, kleinen Tricks und lustigen Theaterstücken vermag er es, ein Lächeln auf die Gesichter der kleinen Patienten und ihrer Eltern zu zaubern.

Unterstützt wird auch die Krebsliga Zürich mit ihrem Fonds „Kind, Krebs und Familie“, die verschiedene Angebote für Kinder und Jugendliche umsetzt. So wurde Anfang Oktober zu einer kostenlosen Ferienwoche für krebserkrankte Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus der gesamten Schweiz eingeladen. Bei einem vielseitigen Programm konnten Kinder und Jugendliche Abstand von ihrem belastenden Alltag gewinnen. Für die Eltern gibt es eine Beratung dazu, wie sie am besten mit ihren Kindern über die Krankheit sprechen können. Es werden auch Kinderbetreuung oder eine Haushaltshilfe ermöglicht.



<https://aargau.krebsliga.ch>



<https://zuerich.krebsliga.ch>

Wir wünschen Ihnen ein frohes Weihnachtsfest und ein gesundes Jahr 2021!



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

» 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
© Hyundai
© shocky – stock.adobe.com
© industrieblick – stock.adobe.com
© George W. Jackson, Wikipedia
© Kablan
© canbedone – stock.adobe.com
© Boris Stroujko – stock.adobe.com