

# LOGISTICKER

Juli 2019

**STRECK**  
TRANSPORT



**EXKLUSIV SITZEN  
UND LIEGEN**

China  
Neue  
Seidenstraße

Ehrenamt  
28.500 Euro für  
den guten Zweck

Ausbildung  
Verleihung  
Kompetenzpreis



Liebe Leserin, lieber Leser,

es war einer der großen Aufreger vor der Europawahl: Mitte Mai erscheint auf der Videoplattform YouTube unter dem Titel „Die Zerstörung der CDU“ ein fast einstündiger Clip, bei dem sich ein junger Mann die großen Volksparteien vornimmt. Die Hauptwürfe des Videos, das bis Mitte Juni fast 15 Millionen Mal angeklickt wurde, sind eine katastrophale Bilanz beim Klimaschutz sowie grobe Versäumnisse in der Wirtschafts- oder Sozialpolitik. Mindestens so interessant wie die Inhalte des Videos waren aber die Reaktionen der angegriffenen PolitikerInnen, die sich wohl mit „jammern“, „überfordert“ und „dünnhäutig“ beschreiben lassen. Aber wäre es nicht viel sinnvoller gewesen, genau hinzuhören und auf die sicher nicht unberechtigten Wünsche und Ängste der jungen Menschen einzugehen?

Diese Episode aus der Politik sollte auch der Speditions- und Logistikbranche eine Lehre sein: Denn eine unserer großen Herausforderungen ist es, genau diese „Generation Z“ – also die nach 1997 Geborenen, denen der Umgang mit Smartphones und dem Internet buchstäblich in die Wiege gelegt wurde – für den Beruf zu begeistern, um so dem drohenden Fachkräftemangel zu begegnen. Und ich möchte allen raten: Mit Klagen ist auch hier niemandem geholfen, mit Zuhören und Anpacken schon!

Wir bei Streck Transport stellen uns diesen Herausforderungen und nutzen gerade die vermeintlich schwierigen und komplizierten Dinge, um daraus zu lernen. Mit einem offenen Ohr für die Anliegen und Anregungen der Kunden und unserer – jüngeren und älteren – MitarbeiterInnen hinterfragen wir Prozesse ständig dahingehend, ob diese überhaupt noch passend sind. Damit wir Ihnen auch weiterhin die bestmöglichen Lösungen für Ihre Transportbedürfnisse bieten können. Und damit wir bleiben, was Sie von uns gewohnt sind: Ihr verlässlicher Partner in sämtlichen Speditions- und Logistikfragen.

In diesem Sinne: Packen wir's an!

Ihr

Bernd Schäfer  
Vorsitzender der Geschäftsführung  
der Streck Transport-Gruppe



**POLITIK & WIRTSCHAFT**

- Europäisches Parlament gegen Dumping im Straßentransport ...4
- City-Maut könnte Fahrverbote ersetzen .....5
- IRU warnt vor größtem Fahrermangel seit Jahrzehnten .....5
- Brennstoffzelle als Alternative .....6
- Tankstellen für die Schweiz .....7
- Schweiz bereitet digitalen Zoll vor .....8
- Schiffe werden sauberer und teurer ..... 10

**LÄNDERPORTRAIT**

- Chinas Wirtschaft wächst langsamer ..... 11
- Nach China mit Streck Transport ..... 14

**KUNDENPORTRAIT**

- TOO-Design GmbH: Exklusiv sitzen und liegen ..... 16

**AUS DEM UNTERNEHMEN**

- Hochwertige Güter bedürfen einer besonderen Behandlung .....20
- Für die Zukunft gerüstet .....21
- Zweiter Bauabschnitt: Sanierung der Verladetechnik .....22
- IFS Logistics .....23
- Pedelec oder E-Bike .....24
- Streck Transport Schweiz wirbt für den Nachwuchs .....26
- Streck bewegt – Logistik läuft .....27
- Mehr Engagement für das Ehrenamt .....28
- Johannes Kleiser: Wolfgang-Monning-Preis .....29
- FAIR ways Azubi-Tag in der Freiburger Fußballschule .....30
- Impressum .....32



## Europäisches Parlament gegen Dumping im Straßentransport

Für Lkw-Fahrer in der Europäischen Union soll künftig das Prinzip „gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort“ gelten. Das Europäische Parlament hatte noch vor den Wahlen für das sogenannte Mobilitätspaket gestimmt, mit dem das Entsenderecht bereits am ersten Arbeitstag im Ausland wirksam wird, wenn die Fahrt nicht im Heimatland beginnt und auch nicht dort endet. Die Gesetzesänderung stieß insbesondere bei Abgeordneten aus Osteuropa auf heftigen Widerstand. Sie befürchteten, dass höhere Löhne die Wettbewerbsfähigkeit ihrer Transportbranche schwächen.

Die Mehrheit der Abgeordneten hatte zudem dafür gestimmt, dass Kobotagefahrten künftig nur an jeweils drei Tagen möglich sein sollen, dann muss der Lkw für mindestens 60 Stunden zum Heimatstandort zurückkehren. Die Chauffeure wiederum müssen mindestens alle vier Wochen nach Hause fahren und dürfen die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht in der Fahrerkabine verbringen. Außerdem wollen die Parlamentarier, dass Briefkastenfirmen bekämpft werden. Ein Kompromiss mit den europäischen Verkehrsministern und der EU-Kommission steht noch aus.

Die Transportbranche in Nord- und Westeuropa hatte sich für die neuen Regelungen eingesetzt. Hier war befürchtet worden, dass die teilweise schlechten Bedingungen für die Fahrer aus Osteuropa andernfalls dazu geführt hätten, dass zahlreiche EU-Staaten die Sache selbst in die Hand nehmen. Die Folge wäre ein kaum unüberschaubarer Flickenteppich an unterschiedlichen Vorgaben gewesen.

Der Bundesverband Spedition und Logistik (DSL) wertete das Ergebnis im Parlament als „insgesamt tragfähiges Gerüst für eine Angleichung der Wettbewerbs- und Sozialbedingungen“. Grundsätzlich müsse aber regelmäßiger und dichter kontrolliert werden als heute. Hierbei werden auch große Hoffnungen in die neue Tachographen-Generation gesetzt, mit der Grenzübertritte problemlos nachvollziehbar sind.

Die EU-Verkehrsminister hatten sich bereits auf eine gemeinsame Position zu dem Reformvorhaben geeinigt. Jetzt müssen sie zusammen mit dem Europäischen Parlament und der EU-Kommission eine endgültige Fassung aushandeln. Ein Termin hierfür steht noch nicht fest.

## City-Maut könnte Fahrverbote ersetzen

In der Diskussion um Fahrverbote wegen schlechter Luft in den Städten hat sich der Deutsche Städtetag für die Erprobung einer City-Maut ausgesprochen. Kommunen, die sich für eine Verkehrslenkung per Maut interessierten, sollten dies versuchsweise tun können, sagte der Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetages Helmut Dedy. Flächendeckende neue Abgaben sollte es seiner Ansicht nach aber nicht geben. Die Einnahmen aus der Maut sollten zweckgebunden in den Nahverkehr oder die Förderung nachhaltiger Mobilität investiert werden.

Auch der Wissenschaftliche Beirat beim Bundeswirtschaftsministerium empfiehlt der Bundesregierung, „sich mit Gestaltungsmöglichkeiten für eine marktbasierende und sozialverträgliche Verkehrswende, zum Beispiel in Form einer City-Maut, auseinanderzusetzen“. Ansonsten stehe Deutschland weiter im Stau und bekomme verkehrsbedingte Umweltprobleme nicht in den Griff, heißt es in einem Brief an Wirtschaftsminister Peter Altmaier.

Durch vergleichsweise niedrige Preise und geringe Verhaltensänderungen könnten in Zeiten großer Belastung Staus und zu hohe Emissionen verhindert werden. Der Verkehrsfluss könne durch die „Vermeidung von Verstopfungseffekten in Spitzenzeiten“ massiv erhöht werden, ohne dass zusätzliche Straßen gebaut werden müssten. Neue Straßen seien ohnehin nach kurzer Zeit genauso verstopft wie vorher die alten, betonen die Forscher. In diese Richtung zielt unter anderem auch ein anderer Vorstoß, die Anfangszeiten der Schulen zu entzerren.

In Kalifornien, Singapur, London, Tokio oder Stockholm werde bereits mit verschiedenen Preismodellen für die Straßennutzung experimentiert. Das Berliner Ministerium könnte Modellversuche in Pilotregionen unterstützen, meinen die Unterzeichner des Schreibens, zu denen führende Wirtschaftswissenschaftler gehören. Den Vorsitz des Beirates hat Prof. Hans Gersbach von der ETH Zürich.

### » KONTAKT

#### Lörrach

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

## IRU warnt vor größtem Fahrer-mangel seit Jahrzehnten

Die Internationale Straßentransport Union (IRU) warnt vor einem dramatischen Fahrer-mangel in ganz Europa, der eine Höhe von bis zu 40 Prozent erreichen könnte. „Der europäische Straßentransport ist mit dem schlimmsten Fahrer-mangel seit Jahrzehnten konfrontiert“, betont der Verband in einem Bericht, der auf zwei Umfragen basiert. Derzeit seien ein Fünftel der Fahrerstellen nicht besetzt, bis 2027 könnten danach allein in Deutschland 185.000 Fahrer fehlen.

Abfragen bei IRU-Mitgliedern und Partnerorganisationen, die von Oktober 2018 bis Januar 2019 durchgeführt wurden, hatten eine Fahrerlücke von 21 Prozent im Warentransport und von 19 Prozent für Busse zu Tage gefördert.

Werde die Entwicklung sich selbst überlassen, habe sie ernste Auswirkungen auf die europäische Wirtschaft und führe zu steigenden Kosten für Unternehmen, Verbraucher und Reisende, sagte IRU-Geschäftsführer Boris Blanche. Dabei seien nur 20 Prozent der befragten Fahrer mit ihrem Job unzufrieden. Es gelte jetzt insbesondere Frauen zu begeistern, die bislang mit lediglich zwei Prozent der Arbeitskräfte in der Sparte völlig unterrepräsentiert seien.

### » KONTAKT

#### Lörrach

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



Quelle: [www.nikolamotor.com/two](http://www.nikolamotor.com/two)



## Brennstoffzelle als Alternative

### Lkw sollen lokal emissionsfrei werden

Die Brennstoffzelle ist einer der Antriebe, die den Lkw der Zukunft lokal emissionsfrei machen können. Sie wandelt Wasserstoff in elektrische Energie um, mit der der Elektromotor der Fahrzeuge angetrieben wird, in die Umwelt gelangt dabei nur Wasserdampf. Der US-amerikanische Lkw-Hersteller Nikola hat jetzt nach den Modellen „One“ und „Two“ mit dem „Tre“ auch ein Fahrzeug für den europäischen Markt vorgestellt. Nach ersten Tests und Kleinserien will Nikola die Serienfertigung der Lkw ab 2023 starten. In der Schweiz ist man schon etwas weiter: Hyundai will hier die weltweit erste Flotte von insgesamt 1.000 Lkw bereits ab diesem Jahr fahren lassen.

Der Nikola Tre soll es auf eine Leistung von 500 bis 1.000 PS bringen und eine Reichweite von 500 bis 1.200 Kilometer haben. Das Unternehmen hat eigenen Angaben zufolge bereits Tausende Vorbestellungen für die Lkw entgegengenommen, die als Leasingfahrzeuge auf den Markt kommen sollen. Nikola-Chef Trevor Milton geht davon aus, dass die Brennstoffzellensysteme den Diesel in den nächsten zehn Jahren komplett ersetzen. Um dies zu ermöglichen, will das Unternehmen von 2022 bis 2028 in den USA jährlich etwa 100 neue Wasserstoff-Tankstellen in Betrieb nehmen und arbeitet dabei mit dem norwegischen Wasserstoffkonzern Nel Asa zusammen. Gleichzeitig wollen sich die Unternehmen auch in Europa engagieren.

#### Bosch will Durchbruch der Technik vorbereiten

Auch der Technologiekonzern Bosch ist an dem Projekt beteiligt. So stammt beispielsweise das zentrale Steuergerät, die Vehicle Control Unit, von dem deutschen Hersteller. Bosch hatte Ende April angekündigt, in die Serienfertigung von Brennstoffzellen für Lkw und Pkw einzusteigen. Wesentlich dafür ist der Stack, der als Herzstück einer Brennstoffzelle Wasserstoff in elektrische Energie wandelt. Zur Weiterentwicklung und Produktion von Stacks ist Bosch eine Kooperation mit dem schwedischen Hersteller Powercell Sweden AB eingegangen. Bosch bereite „den Durchbruch der Technik für Lkw und Pkw vor“, teilte das Unternehmen mit, das davon ausgeht, dass bis 2030 bis zu 20 Prozent aller Elektrofahrzeuge weltweit mit Brennstoffzellen angetrieben werden.

Beide Partner wollen den Stack auf Basis der Polymer-elektrolyt-Brennstoffzelle (PEM) gemeinsam zur Serienreife weiterentwickeln und Bosch fertigt dann in Lizenz die Technik für den weltweiten Automotive-Markt in Serie. Der Stack ergänzt das Bosch-Portfolio an Brennstoffzellen-Komponenten und soll spätestens 2022 auf den Markt kommen.

Unterdessen hat auch Toyota einen neuen Brennstoffzellen-Lkw vorgestellt, der zusammen mit dem US-Hersteller Kenworth entwickelt wurde. Das Unternehmen testet seit 2017

einen wasserstoffbetriebenen Antrieb für schwere Lkw in kalifornischen Häfen, wo bereits über 22.000 Kilometer zurückgelegt wurden. Die verbesserte Version könne mit einer Tankfüllung etwa 480 Kilometer fahren, teilte das Unternehmen mit.

In der Schweiz haben sich unter anderem die Detailhändler Coop und Migros mit dem Start-up H2 Energy und dem koreanischen Autobauer Hyundai zusammengetan. Bis 2030 wollen sie gemeinsam 1.000 mit Wasserstoff betankte Lastwagen mit mindestens 34 Tonnen auf die Straßen bringen. Jeder von ihnen könnte jährlich im Vergleich zum herkömmlichen Diesel-Lkw 70 bis 80 Tonnen CO2 einsparen. Mit einer Tankfüllung können die Nutzfahrzeuge etwa 400 Kilometer zurücklegen, das Tanken selbst dauert etwa sieben Minuten. Den Prototypen ließ Coop bauen – das Unternehmen hat sich vorgenommen, bis 2023 CO2-neutral zu sein.

Kritiker der Technologie geben zu bedenken, dass der per Elektrolyse mit Strom erzeugte Wasserstoff ein Energiefresser ist, weil fast 50 Prozent bei dem Vorgang verloren gehen. Herkömmlicher Diesel aber hat einen Wirkungsgrad zwischen 30 Prozent und 50 Prozent – ist also auch nicht unbedingt besser. Und bei der Herstellung von synthetischem Diesel entstehen noch mehr Energieverluste als bei Wasserstoff, da eine zusätzliche chemische Stufe vorhanden ist. Völlig ineffizient ist aufgrund der mitgeführten Totlast der Batterieantrieb. Sobald dieser allerdings in einem Lkw mit Stromabnehmer zum Einsatz kommt, verbessert sich die Bilanz wieder deutlich. So geht man bei Siemens davon aus, dass ein Oberleitungs-Lkw doppelt so effizient ist wie ein herkömmliches Fahrzeug.

#### Dieser Artikel könnte Sie auch interessieren:

Oberleitungs-Lkw auf der Autobahn  
LogisTicker-Ausgabe 44, März 2019

[www.nikolamotor.com](http://www.nikolamotor.com)

## Tankstellen für die Schweiz

In der Schweiz soll bis zum Jahr 2023 ein flächendeckendes Netz von Wasserstofftankstellen entstehen. „Wasserstoff ist bereits heute sehr gut für Stadtbusse, Kommunalfahrzeuge oder Paketlieferdienste geeignet“, sagt Brigitte Buchmann, die beim Spitzenforschungsinstitut Empa die Abteilung Mobilität, Energie und Umwelt leitet. „Damit die Schweiz ihre CO2-Ziele erreichen kann, müssen wir bei der Mobilität in Zukunft auf erneuerbare Energie setzen. Dazu gehört einerseits Wasserstoff, dazu gehören aber auch synthetische Treibstoffe, die wir über einen längeren Zeitraum speichern können.“

Wasserstoff könne in Brennstoffzellenfahrzeugen sehr effizient eingesetzt werden, betont die Wissenschaftlerin. Diese seien lokal emissionsfrei und könnten die Luftbelastung in den Innenstädten deutlich senken. Um die Mobilität der Zukunft zu meistern, dürfe nicht nur auf eine einzige Technologie gesetzt werden. Selbst Benzin- und Dieselfahrzeuge könnten mit nachhaltig erzeugter Elektrizität fahren. Dazu müsse Strom zunächst in Wasserstoff und dann in einem weiteren Schritt – mit CO2 aus der Luft – in synthetischen Treibstoff, sogenannte E-Fuels umgewandelt werden.

Bislang sei das Wasserstofftankstellennetz für den Langstreckenverkehr in der Schweiz noch zu dünn, meint Buchmann. Zu den fünf vorhandenen Tankstellen könnten durch die Initiative des Fördervereins H2-Mobilität bald mehr dazu kommen. In Deutschland soll die Zahl der Wasserstofftankstellen demzufolge von knapp 70 derzeit auf mehr als 100 bis zum Jahresende ansteigen.

[www.netinform.net](http://www.netinform.net)



#### » KONTAKT

**Lörrach**  
Gerald Penner  
+49 (0) 7621 177 - 217  
[gerald.penner@streck.de](mailto:gerald.penner@streck.de)

# Schweiz bereitet digitalen Zoll vor

## Wirtschaft soll beim Grenzübertritt und bei der Inlandbesteuerung Zeit und Geld sparen.

Die Zollformalitäten in der Schweiz sollen künftig vollständig digital und damit vor allem auch einfacher werden. Dabei geht es im Rahmen des Projekts „Redesign Fracht/Abgaben“ um Prozesse für die Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren (Fracht) sowie für die Erhebung von Abgaben (Inlandbesteuerung), teilte die Eidgenössische Zollverwaltung (EZV) mit. Ziel ist es, über eine neue einheitliche IT-Plattform die Warenflüsse zu beschleunigen, die Regulierungskosten für die Wirtschaft zu senken sowie gezieltere Kontrollen zu ermöglichen. Das Transformationsprogramm DaziT soll bis Ende 2026 abgeschlossen sein und auch die Sicherheit von Bevölkerung, Wirtschaft und Staat im Hinblick auf grenzüberschreitende Kriminalität oder irreguläre Migration verbessern.

Was die Fracht angeht, so soll die Vorausanmeldung von Waren in Zukunft vollständig digital erfolgen und die Waren beim Grenzübertritt automatisch identifiziert werden. Dieses Ziel will man in mehreren Etappen und mit verschiedenen technologischen Zwischenschritten erreichen.

Für die automatische Aktivierung von Zollanmeldungen beim Grenzübertritt werden verschiedene Lösungen in Betracht gezogen. Im Mai hat die EZV hierzu mit der Smartphone-App „Activ“ ein erstes Projekt gestartet. Verfahren und Techno-

logie werden bis November auf der Zollstelle Basel/Weil am Rhein-Autobahn im Bereich des Transits mit Pilotfirmen getestet. Die App ist ein Zwischenergebnis von DaziT, getestet wird zudem eine Erweiterung der bestehenden Frachtanwendung e-dec mit zwei Modulen, E-Begleitdokument und E-Com. Sie sollen einen medienbruchfreien Austausch von Dokumenten und Informationen zwischen Zollanmelder und Zollverwaltung ermöglichen.

Die Anpassung an den neuen EU-Unionszollkodex (UZK) ist ebenfalls Bestandteil des Projekts. Dies erfolgt unter anderem durch die Teilnahme am EU-Projekt ICS 2 (Import Control System 2), das die verschärften internationalen Normen bei der Vorausanmeldung von Waren aus Drittstaaten in einem neuen IT-System abbildet (Einführung ab 2021). Dies führt laut Zollverwaltung zu einer besseren Datenqualität und verbessert die Risikoanalyse. Ein anderes Vorhaben ist die Ausrichtung der Datenmodelle auf internationale Standards im Rahmen des europäischen Projekts NCTS Phase 5 (New Computerised Transit System). Die neue Version von NCTS soll Anfang 2024 eingeführt werden.

Parallel dazu werden die bestehenden Anwendungen stabilisiert und optimiert, bis sie durch DaziT vollständig abgelöst

werden. Eine für 2019 geplante Maßnahme ist die Schaffung einer Cloud-basierten „DocBox“, um den Bezug der elektronischen Veranlagungsverfügungen (eVV) kundenfreundlicher zu gestalten. Im Bereich der Abgaben sollen die derzeit sehr heterogenen Prozesse größtmöglich vereinfacht und standardisiert werden, betont die EZV. Die vielfältigen und weitgehend veralteten Informatik-Anwendungen würden durch eine neue, gemeinsam mit dem Bereich Fracht aufgebaute IT-Plattform abgelöst. Die gemeinsame Umsetzung in den Bereichen Fracht und Abgaben bringe viele Synergien und spare Aufwand. Für die Kunden könne so ein höherer Nutzen generiert werden.

[www.ezv.admin.ch](http://www.ezv.admin.ch)



## Welche Vorteile bringt eine Teilnahme der Schweiz an ICS 2?

Mit ICS2 und dem Zugriff auf den gemeinsamen Datenspeicher (common repository) ergeben sich neue Perspektiven für die Risikoanalyse und somit das Risikomanagement. Die EZV erhält damit Zugriff auf die Vorausanmeldungen von für die Schweiz bestimmten Sendungen, und zwar in sämtlichen Verkehrsarten (heute nur im Luftverkehr). Zum Beispiel würde die EZV mit dem ICS 2 die Daten der Vorausanmeldung eines für die Schweiz bestimmten Containers bereits vor dessen Verladung auf das Schiff im Abgangshafen erhalten und nicht erst beim Eintreffen an der Schweizer Grenze.

### » KONTAKT

#### Möhlin

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

## Schiffe werden sauberer und teurer

### Neue Regeln für Treibstoff verringern auch die Kapazität

Zum besseren Schutz der Umwelt müssen die Schwefeloxidemissionen in der Hochseeschifffahrt zum 1. Januar 2020 gesenkt werden. Das sieht eine Verordnung der International Maritime Organization (IMO) vor. Im Rahmen der Maßnahme „Sulphur 2020“ müssen die Schiffe entweder mit schwefelärmerem Treibstoff betankt oder mit Abgasreinigungsanlagen, sogenannten „Scrubbern“, ausgerüstet werden. In beiden Fällen steigen die Betriebskosten.

Um die Mehrkosten aufzufangen, haben die Reedereien bereits klar die Einführung eines Zuschlags („surcharge“) signalisiert, berichtet der Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen Spedlogswiss. Einige Reedereien haben bekanntgegeben, dass sie ihren Bunker Adjustment Factor (BAF), der schwankende Ölpreise ausgleichen soll, bereits vor dem Stichtag erhöhen, da ihnen bereits 2019 erheblich höhere Betriebskosten aufgrund der Umstellung entstehen.

Diese ergeben sich aus der Umrüstung der Schiffe, die kurzfristig die Gesamtkapazitäten auf den Weltmeeren verringert, denn der Einbau der Scrubber dauert pro Schiff etwa 60 Tage. Zusätzlich wird die Ladekapazität langfristig geringer sein, da sowohl Scrubber als auch Low-Sulfur-Tanks mehr Platz auf den Schiffen beanspruchen.

Experten gehen außerdem davon aus, dass die IMO-Vorschrift dazu führt, dass häufiger die Langsamfahrt („slow steaming“) zum Einsatz kommt. Dadurch steigt die Reichweite der Schiffe. Um trotzdem die „Transit Times“ an den Schlüssel-Häfen einzuhalten und so wettbewerbsfähig zu bleiben, könnten Reedereien künftig einzelne Häfen auf ihren Routen auslassen.

### » KONTAKT

#### Freiburg

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

#### Möhlín

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



## Chinas Wirtschaft wächst langsamer

**China ist vor Indien und den USA mit knapp 1,4 Milliarden Einwohnern das bevölkerungsreichste Land der Welt und nach den USA die zweitgrößte Volkswirtschaft. China strebt global nach mehr Einfluss, und sein selbstbewusstes Auftreten verbunden mit Expansionsbestrebungen werden durchaus zwiespältig gesehen. Dämpfend auf die Weltwirtschaft wirkt sich der zunehmende Handelskrieg mit den USA aus.**

Das Wachstum der chinesischen Volkswirtschaft wird als Gradmesser für die globale Konjunktur gesehen, und es verlangsamt sich: 2017 erreichte es noch 6,9 Prozent, die Prognosen für 2018 lagen bei etwa 6,6 Prozent, für 2019 wird ein Wert unter 6,5 Prozent erwartet. Zwar sind die staatlichen Zahlen mit Vorsicht zu genießen, an Chinas Bedeutung als Schwergewicht ändern sie aber nichts, der Anstieg ist in absoluten Werten nach wie vor beachtlich. Bei enormen regionalen und sozialen Unterschieden hat sich das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf gegenüber 2008 mehr als verdoppelt.

Der Dienstleistungssektor steht für mehr als 50 Prozent der Wirtschaftsleistung, der Einzelhandel zeigte sich in den vergangenen Jahren robust. Wichtigste Wachstumsstütze ist der private Konsum, er erreichte 2018 einen Anteil am BIP-Zuwachs von 76 Prozent.

Die chinesische Regierung hatte bereits 2013 umfangreiche Wirtschaftsreformen angekündigt, auf dem 19. Parteitag der Kommunistischen Partei 2017 unterstrich die Führung, dass das bisherige Entwicklungsmodell nicht nachhaltig ist, angestrebt werde ein sozial und ökologisch ausgeglichenes Wachstum. Die weltgrößte Exportnation kämpft nicht nur mit gravierenden Umweltproblemen, sondern auch mit einem enormen Wohlstandsgefälle zwischen Stadt und Land, mit Überkapazitäten in staatlichen Stahl-, Zement oder Chemieunternehmen, mit veralteten Produktionsstrukturen und einem hohen Schuldenstand der Unternehmen.

Ziel des Fünfjahresplanes von 2016 bis 2020 ist deshalb die Umstrukturierung der Volkswirtschaft von einer

investitions- und exportorientierten zu einer auf Innovationen ausgerichteten Volkswirtschaft. In zehn Zukunftsbranchen – darunter Luft- und Raumfahrt, Eisenbahntechnik, Autos, Roboter, Werkzeugmaschinen, Informations- und Biotechnologie – soll China zum Weltmarktführer werden. Die Strategie heißt „Made in China 2025“, und um damit voranzukommen, werden auch ausländische Wissenschaftler von der Führung in Peking gern im Land gesehen. Außerdem wurde und wird massiv im Ausland investiert, hierzu gehört auch der Kauf von Firmen.

China ist zwar bereits 2001 der Welt Handelsorganisation (WTO) beigetreten, aber viele Wirtschaftsbereiche werden immer noch staatlich kontrolliert, ein Marktzugang ist vielfach nicht gegeben. Experten gehen davon aus, dass es noch knapp 100 zentralstaatliche Unternehmen und etwa 150.000 auf Provinz- und lokaler Ebene gibt. Statt einer Zerschlagung staatlicher Monopole verfolgt China das Ziel, Staatsunternehmen zu fusionieren, um insbesondere im Eisenbahn- und



Energiesektor sogenannte Nationale Champions zu schaffen. Deren Produktportfolios werden dabei so strukturiert, dass sie sich auf Auslandsmärkten gegenseitig keine Konkurrenz machen, schreibt das Auswärtige Amt.

Kritik gibt es auch daran, dass China trotz seines rasanten Wirtschaftswachstums in der WTO immer noch den Status eines Entwicklungslandes hat. Nach den WTO-Regeln kann sich jeder Staat selbst zum Entwicklungsland deklarieren und damit wesentliche Ausnahmen von den WTO-Regeln für sich in Anspruch nehmen, wie z.B. beschränkten Marktzugang für ausländische Unternehmen. Zudem wurden Reformen im Finanz- und Wirtschaftssektor in den vergangenen Jahren wiederholt angekündigt, aber bislang nicht umgesetzt. Große und kleine Banken tragen erheblich zur Erhaltung unrentabler Staatsunternehmen bei, für kleinere und mittlere Unternehmen im Privatsektor bleibt die Finanzierung ihrer Geschäfte über Kredite weiterhin schwierig, der Kampf gegen die Korruption gelingt auch nur zum Teil. Ausländische Unternehmen sehen nicht zuletzt die Internetsensur und das geplante Social-Credit-System, das nicht nur für Privatpersonen gilt, mit Sorge. „Alle Unternehmen, die in China investieren oder mit China Handel treiben, müssen wissen: China ist kein Rechtsstaat“, heißt es bei Germany Trade & Invest. Grundsätzlich gelte das Primat der Politik – „und deren Ziel besteht darin, das Land zur weltgrößten Wirtschaftsmacht zu entwickeln“.

China ist bemüht, die Auswirkungen des Handelsstreits mit den USA und den international zunehmenden Protektionismus für seine Bevölkerung abzumildern. Der Verbrauch wird mit Steuernachlässen gefördert, die Mindestlöhne auf Provinzebene laufend angepasst. Nichtsdestotrotz bleibt der Anteil an Wanderarbeitern hoch, und boomenden Regionen und Branchen stehen solche mit struktureller Arbeitslosigkeit gegenüber, eskalierende Mieten und Immobilienpreise sind ein Problem. Hinzu kommt die wachsende Unzufriedenheit der urbanen Mittelschicht aufgrund der großen Umweltprobleme. Das Land hat sich vorgenommen, seinen CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis 2020 um 40 bis

45 Prozent gegenüber 2005 senken, bis 2030 um 60 bis 65 Prozent. Doch Kohle bleibt mit einem Anteil von 62 Prozent am Energiemix im Jahr 2020 erst einmal das Rückgrat der Energieversorgung.

Das Land steht zudem vor der enormen Herausforderung, die Ernährung einer wachsenden Bevölkerung bei gleichzeitig schwindender Ackerfläche und Bodenfruchtbarkeit zu sichern. Seit mehr als zwölf Jahren ist China Agrar-Nettoimporteur, vor allem von Getreide und Soja als Futtermittel für die Fleischproduktion. Das Ziel der Selbstversorgung gilt nur noch bei bestimmten Grundnahrungsmitteln, das Land sichert sich aber in zunehmenden Maße Agrarflächen überall auf der Welt. In China selbst ist ein Viertel des Ackerlandes mit Rückständen von Chemikalien und Pflanzenschutzmitteln derart belastet, dass es für den Anbau von Lebensmitteln nur noch bedingt geeignet ist.

Im Jahr 2018 hat China Waren im Wert von 2.487 Milliarden Dollar (2017: 2.263) exportiert, die Importe hatten einen Wert von 2.135 Milliarden Dollar (2017: 1.844). Am meisten Güter wurden mit 19 Prozent auch 2018 in die USA geliefert, die Europäische Union ist mit etwa 16 Prozent der zweitwichtigste Absatzmarkt und insgesamt laut chinesischem Zollamt der größte Handelspartner Chinas. Das Handelsbilanzdefizit der USA gegenüber China ist einer der Gründe für den derzeitigen Handelsstreit. Der hat im 1. Quartal dieses Jahres dazu geführt, dass die Warenströme in beide Richtungen stark rückläufig waren: So gingen die Exporte Chinas in die USA um 8,5 Prozent zurück, die Importe brachen sogar um 31,8 Prozent ein.

China war 2018 erneut Deutschlands wichtigster Wirtschaftspartner, Deutschland seinerseits ist Chinas wichtigster Handelspartner in Europa. Im 1. Quartal 2019 verringerten sich die Einfuhren aus Deutschland allerdings um 1,3 Prozent. Dieser Trend könnte sich verstärken, da die Importzuwächse 2019 weiter zurückgehen sollen. Umgekehrt wiesen die Ausfuhren nach Deutschland im 1. Quartal 2019 ein Plus von 10 Prozent aus. Mit einem Bestand von 33,4 Milliarden Dollar ist Deutschland laut chinesischem Handelsministerium größter europäischer Investor in China. Der Binnenmarkt mit der weltweit zahlenmäßig größten Mittelklasse ist bei allen Risiken sehr attraktiv. Und mit steigenden Einkommen greift man auch in China gern zu deutschen Qualitätsprodukten.

[www.gtai.de](http://www.gtai.de)



## Steckbrief Volksrepublik China

### Staatsform:

Republik mit einem sozialistischen Einparteiensystem

### Staatsoberhaupt:

Präsident Xi Jinping

### Regierungschef:

Li Keqiang

### Einwohner:

1,397 Milliarden; in dem Vielvölkerstaat sind 55 Ethnien als nationale Minderheiten anerkannt, die laut Verfassung Schutz genießen. Über 90 Prozent der Bevölkerung sind Han, die aber keine homogene Einheit bilden. Zu den nächstgrößeren Volksgruppen gehören unter anderen Zhuang, Uiguren, Hui und Mandschu mit jeweils über 10 Millionen Menschen, aber auch Miao, Yi, Tujia, Tibeter oder Mongolen.

### Hauptstadt:

Peking mit 18,57 Millionen Einwohnern im Jahr 2018

**Weitere Grossstädte** mit mehr als 10 Millionen Einwohnern: Shanghai (20,9) Guangzhou (12,5) und Shenzhen (12,5), Tianjin (12,04). Insgesamt gibt es in China rund 50 Städte mit mehr als einer Million Einwohner.

Bei der Einwohnerzahl folgt Indien (1,334 Millionen) dicht auf China, weit vor den USA mit 327,35 Millionen Menschen.

Was die Fläche des Landes angeht, so liegt China mit 9,59 Millionen Quadratkilometern knapp hinter den USA und Kanada mit 9,83 und 9,98 Millionen. Den ersten Platz nimmt Russland mit 17,09 Millionen Quadratkilometern ein.

## Die „Neue Seidenstraße“

China wirbt unablässig für sein Projekt einer „Neuen Seidenstraße“, auch Belt and Road Initiative (BRI) genannt. Das Konzept ist eigentlich ein Netz von Handelsrouten, das fast den ganzen Globus umspannt und beschränkt sich keineswegs auf die Landverbindung zwischen Asien und Europa. Eingebunden sind schätzungsweise 80 Staaten von Pakistan und der Türkei über Afrika bis hin nach Australien, Südamerika und in die Arktis. China betont, dass das für alle offene Projekt Frieden und Wohlstand für die Beteiligten bringen soll.

Durch die Vergabe von Krediten übt das Vorhaben eine große Anziehungskraft auf viele Staaten aus. Sie handeln sich damit aber zum Teil auch eine gro-

ße Abhängigkeit von China ein, das mit den Bauaufträgen zudem vorwiegend eigene Staatsunternehmen und Arbeitskräfte versorgt. Für viele – auch europäische – Staaten erscheinen die chinesischen Pläne trotzdem interessant.

Während die EU-Kommission sich bislang auf Distanz gehalten und eigene Pläne für die Entwicklung von Infrastrukturen in Richtung Zentralasien und China vorgeschlagen hat, sind an der BRI inzwischen auch die Schweiz oder das hochverschuldete Italien beteiligt, das sich davon Gelder für seine Häfen verspricht. „Die EU und China sind strategische Wirtschaftspartner und auch Konkurrenten“, betonte der finnische EU-Kommissar Jyrki Ka-

tainen. Der Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau wertet die Konnektivitätsstrategie der EU-Kommission als richtigen Ansatz für ein Alternativangebot zum „chinesischen Weg“.

Wenn jetzt im Süden Kroatiens der Großkonzern China Road and Bridge Corporation die Peljesac-Brücke baut, ist die EU allerdings indirekt mit dabei: Von den Baukosten in Höhe von 420 Millionen Euro kommen etwa 350 Millionen Euro als Fördergelder aus Brüssel. Europäische Unternehmen waren angesichts der niedrigen chinesischen Preise gar nicht zum Zuge gekommen.

**Streck Transport bietet seinen Kunden nicht nur Luft- und Seefrachtverladung für den Transport von und nach China. Bereits seit 2015 ist sowohl im Import wie im Export die Bahn ein wichtiges Thema im Unternehmen, um Frachten zwischen Deutschland/Schweiz und China zu befördern.**

#### Luftfracht

Per Luftfracht besteht jederzeit die Möglichkeit, Fracht schnellstmöglich zu verschicken. Ein direkter Versand kann gegebenenfalls sogar im Express-Service erfolgen.

Das weitaus bekanntere Produkt im Bereich Luftfracht ist unser Sammelservice. Hiermit bedient Streck Transport alle wichtigen Wirtschaftsmetropolen in China. Dreh- und Angelpunkt für die Sammelverkehre ist das eigene Consol-Center am Frankfurter Flughafen. Hier werden Frachten aus ganz Deutschland, aber auch aus dem angrenzenden Ausland, gesammelt und zu Luftfracht-Containern, so genannten ULDs, zusammengestellt. Dieser Service ergänzt auch die bestehenden Sammelverkehre von Streck Transport in der Schweiz über die Flughäfen in Zürich und Basel.

Die Anlieferung erfolgt dann per Lkw sowohl an den Flughäfen nach Frankfurt, aber auch nach Amsterdam. Jeder zweite der insgesamt mehr als 40 ULDs, die Streck Transport jede Woche auf den Weg bringt, fliegt in eine der chinesischen Metropolen.

#### Seefracht

Auch im Seefrachtbereich ist China eine wichtige Größe: Egal ob Stückgut (LCL), ein Großprojekt mit Überlänge und Überbreite oder Schwerstücke als Breakbulk – das Seefracht-Team von Streck Transport findet die passende Lösung.

#### Bahnfracht

Wem die Seefracht zu langsam und die Luftfracht zu teuer ist, für den bietet sich die Schiene als Alternative an: Die sogenannte „Seidenstraße“ wird von Streck Transport und seinen chinesischen Partnerunternehmen bereits seit 2015 gebucht. Inzwischen gibt es von und nach China regelmäßige Fahrpläne und viele verschiedene Routen. Streck Transport verlädt dabei hauptsächlich auf den Strecken:

- Zhengzhou – Hamburg – Zhengzhou
- Chongqing – Duisburg – Chongqing
- Wuhan – Hamburg – Wuhan



Auch die Anbindung der Schweiz an diese Verkehre ist organisiert: Im FCL werden die Container im Import bis nach Basel durchgeroutet.

Die Bahn bietet als weitere Alternative zur Luft- und Seefracht auf den Strecken nach China nicht nur FCL, auf den Hauptrouten sind, analog zum LCL bei der Seefracht, auch Sammelverladungen möglich. Inzwischen gehen bei Streck Transport knapp 20 Prozent der Waren im Container per Bahn auf die Reise nach China.

#### Streck bietet das gesamte Programm auch für den Import an

Neben den beschriebenen Exportverkehren bietet Streck Transport alle Transportvarianten auch für Importverkehre nach Deutschland und in die Schweiz an: Auch hier gibt es in

Zusammenarbeit mit den Partnern in China wöchentliche Sammelverkehre. Im Bereich der Luftfracht sind diese Dienste eine preisgünstige und zuverlässige Alternative zur Einzelluftfracht. Im Seefrachtbereich können Kunden so die Bestellmengen ihrem Bedarf anpassen und flexibler am Markt agieren. Ganz wichtig ist dabei das Thema Informationsfluss: Streck Transport informiert Kunden jederzeit über den Transportverlauf, damit die Terminplanung optimal umgesetzt werden kann.

China ist für Streck Transport der wichtigste Markt in Asien. Die dortige wirtschaftliche Entwicklung ist in die strategische Ausrichtung eingeflossen und mündete in den Aufbau neuer Transportwege. Aber auch der regelmäßige Kontakt zu den Geschäftspartnern vor Ort ist sehr wichtig. Diese sind mit den Besonderheiten des chinesischen Marktes bestens vertraut – man spricht die gleiche Sprache. So genannte „Round Table Meetings“, zu denen Streck Transport seine asiatischen

Geschäftspartner regelmäßig einlädt, bieten die Möglichkeit zum Erfahrungsaustausch, um neue Entwicklungen aufzunehmen und bestehende Kontakte zu vertiefen.

#### » KONTAKT

##### Freiburg

Nico Flubacher  
+49 (0) 761 1305 - 649  
nico.flubacher@streck.de

##### Möhlín

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

## Gartenmöbel aus dem Schwarzwald für anspruchsvolle Kunden

# Exklusiv sitzen und liegen

Der Garten gewinnt als Ort zur Erholung und Entspannung eine immer größere Bedeutung. Oftmals erweitert er das Wohnzimmer ins Freie, und genau wie dort ist auch Draußen längst Komfort gefragt. Diesen Trend haben Oliver Bindner und Oliver Klotzbach frühzeitig erkannt und sich auf den Handel mit hochwertigen Gartenmöbeln spezialisiert. Was 2007 mit dem Online-Shop Gartenmode.de, 400 Quadratmetern Lagerfläche und viel Improvisation im badischen Schutterwald begann, ist inzwischen zum Unternehmen TOO-Design Gartenmöbel geworden, das saisonabhängig bis zu 13 Personen beschäftigt und fest in Offenburg verankert ist.

„Als ich damals mit meinem Kollegen Oliver Klotzbach die erste Lieferung mit Lounge-Möbeln bestellt habe, war uns schnell klar, dass der eingeschlagene Weg der richtige ist“, sagt Geschäftsführer Oliver Bindner. Und davon sind die Betreiber von Gartenmode.de weiterhin überzeugt: Damals reichte ihnen die Qualität der auf dem Markt verfügbaren Möbel nicht aus – so haben sie im Schwarzwald Jahr für Jahr strengere Standards und eigene Vorstellungen umgesetzt.



„Wir hatten die Vision, einzigartige Gartenmöbel aus Poly-  
rattan zu entwickeln, die sich in Qualität, Design und  
Funktionalität deutlich von den bisher am Markt befindlichen  
Produkten absetzen“, erzählt Bindner. Der Kunststoff gewähr-  
leiste im Vergleich zu seinem natürlichen Bruder eine bessere  
Wetterfestigkeit und sei zudem mit feuchtem Tuch und Sei-  
fenwasser leicht zu reinigen. „Unsere Gartenmöbel können  
ohne Bedenken das ganze Jahr im Garten stehen“, hebt er  
hervor. Wenn man online bei Gartenmode.de stöbert, sieht  
man natürlich auch zertifizierte Holzmöbel, mit denen andere  
Anbieter die eigene Kollektion ergänzen. Elegante Vorrich-  
tungen zur Beschattung sind darin genauso zu finden wie der  
herkömmliche Sonnenschirm.

Entwickelt wurde auch eine Eigenmarke namens „Essella“,  
die seit 2012 komplett auf eigene Entwürfe setzt. „Diese Kol-  
lektion ist einzigartig und bietet hochwertige Produkte für die  
individuelle Gestaltung des Lieblingsplatzes auf Balkon oder  
Terrasse“, unterstreicht Bindner. Ob Wellnessliege, Sonnenin-  
sel, Lounge-Sitzgruppe, Tisch oder Bar-Set, die Manager  
brauchen ein feines Gespür die künftige Entwicklung des  
Kundengeschmacks und verfolgen aufmerksam die Entwick-  
lung bei Stilrichtungen, Farbtrends und unterschiedlichen  
Geflechten. Produziert wird dann in Fernost bei einem seit

Jahren bewährten Geschäftspartner, mit dem in Offenburg  
auch die jeweils neuen Serien vorbereitet werden.

Doch auch andere Marken wie Life Outdoor Living, AppleBee,  
Alexander Rose, MBM, Queens Garden, Modum oder Siena  
Garden finden sich im Sortiment. Die Kunden sind bei ihrer  
Gartenmöbel-Wahl zudem nicht nur auf den Shop im Internet  
beschränkt, sondern können auch vor Ort in Offenburg die  
edlen Stücke in einer Ausstellung in Augenschein nehmen.  
Ist die Wahl erst einmal getroffen, können die Gartenmöbel  
entweder direkt mitgenommen oder bequem zu Hause ange-  
liefert werden. Retouren sind bei TOO-Design selten, so dass  
sich das Unternehmen den Luxus leistet, die Lieferung der  
Gartenmöbel kostenlos anzubieten.

Und genau hier ist seit vergangenem Jahr Streck Transport  
als Transportpartner aktiv und hat 2018 insgesamt 2.250  
Sendungen in ganz Europa bewegt. Kernmarkt ist dabei  
Deutschland, aber auch in Österreich, der Schweiz, Ita-  
lien oder Luxemburg sind die Produkte gefragt. Die beiden  
Geschäftsführer Bindner und Klotzbach und Kevin Stange  
vom Streck Transport-Außendienst verstehen sich als starke  
Partner und können sich gut vorstellen, ihre Zusammenarbeit  
in Zukunft weiter zu intensivieren.



v. l. Oliver Bindner (TOO-Design), Daniel Kempf (TOO-Design) und Kevin Stange (Streck Transport Deutschland)



IHRE GARTENMÖBELPROFIS  
**GARTENMODE.DE**  
MIT HERZ AUS DEM SCHWARZWALD  
SEIT 2007



## Polyrattan

Das Flechtmaterial erschien Ende der 1980er  
Jahre und wird hauptsächlich für die Herstellung  
von Gartenmöbeln verwendet. In dem Wort ver-  
bergen sich die beiden Komponenten Polyethylen  
und Rattan, wobei letzteres aus dem Stamm von  
Rattanpalmen gewonnen wird. Polyrattan ist als  
Flachband, Halbrund-Geflecht und Rundgeflecht  
erhältlich und teilweise optisch nur schwer von  
echtem Rattan zu unterscheiden.

Bindner zufolge sind die Geflechte reißfest,  
wetterfest und UV-beständig und die Garten-  
möbel damit sehr robust. „Sie zeigen auch nach  
Jahren nur geringe Abnutzungserscheinungen  
und laufen im Vergleich zu Möbeln aus Holz nie  
Gefahr, durch Regen und Feuchtigkeit aufzuquel-  
len oder sich zu verformen“, sagt er. Gartenmöbel  
aus Polyrattan gibt es bei TOO-Design in zahlrei-  
chen Variationen und Farben.

[www.gartenmode.de](http://www.gartenmode.de)

### » KONTAKT

**Freiburg**  
Kevin Stange  
Tel. +49 (0) 761 1305 - 221  
[kevin.stange@streck.de](mailto:kevin.stange@streck.de)

## Hochwertige Güter bedürfen einer besonderen Behandlung

Der Transport in nationalen und internationalen Stückgutnetzwerken ist bestens organisiert und wird ständig optimiert. Der gesamte Prozess ist auf Effizienz ausgelegt. Daher spielen die richtigen Transportverpackungen eine wichtige Rolle für einen sicheren Transport. Doch trotz bester Verpackungen sind Waren während des Transportes und während des Umschlags besonderen Belastungen ausgesetzt. Umso wichtiger ist es daher wertvolle Ware auch besonders schonend zu behandeln. Daher gibt es auch innerhalb der Speditionsnetzwerke maximal zulässige Wertgrenzen. Dies sind

- 100 EUR / kg (vergl. ADSp 2017, Art. 1.17)
- 100.000 EUR / Sendung (vergl. ADSp 2017, Art. 1.3 und Art. 3.3)

Sobald einer dieser Werte erreicht ist, müssen diese Güter besonders transportiert werden. Hierzu ist eine vorherige Anmeldung unabdingbar, so dass ggf. Direkttransporte organisiert werden können, um Ihr wertvolles Gut möglichst sicher zum Empfänger zu bringen.

Bei diebstahlgefährdeten Gütern, (dazu gehören u.a. Braune Ware, Computerhardware, elektr. Geräte, Foto/- Filmapparate, Videokameras, Laptops/Notebooks/Tablets/PDA/MDA,

PCs, Spirituosen, Unterhaltungselektronik), die einen Wert von 50.000 EUR / Sendung übersteigen, sind ebenfalls die Warenwerte zu übermitteln, da sich die Streck Transportges. mbH hierbei mit dem Versicherer abstimmen muss.

Die vorgenannten Anmeldepflichten gelten unabhängig davon, ob Streck Transport eine Warentransportversicherung eindecken soll oder nicht.

### » KONTAKT

#### Freiburg

Wassili Poliwanow  
+49 (0) 761 1305 - 521  
wassili.poliwanow@streck.de

## Auszüge aus den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2017 (ADSp 2017)

### 1.3 Diebstahlgefährdetes Gut

Gut, das einem erhöhten Raub- und Diebstahlrisiko ausgesetzt ist, wie Geld, Edelmetalle, Schmuck, Uhren, Edelsteine, Kunstgegenstände, Antiquitäten, Scheckkarten, Kreditkarten oder andere Zahlungsmittel, Wertpapiere, Valoren, Dokumente, Spirituosen, Tabakwaren, Unterhaltungselektronik, Telekommunikationsgeräte, EDV-Geräte und -Zubehör sowie Chip-Karten

### 1.17 Wertvolles Gut

Gut mit einem tatsächlichen Wert am Ort und zur Zeit der Übernahme von mindestens 100 Euro/kg.

### 3.3

Bei wertvollem oder diebstahlgefährdetem Gut hat der Auftraggeber im Auftrag den Spediteur in Textform über Art und Wert des Gutes und das bestehende Risiko zu informieren, so dass der Spediteur über die Annahme des Auftrags entscheiden oder angemessene Maßnahmen für eine sichere und schadenfreie Abwicklung des Auftrags treffen kann. Nimmt er diesen Auftrag an, ist der Spediteur verpflichtet, geeignete Sicherungsmaßnahmen zum Schutz des Gutes zu ergreifen.

## Für die Zukunft gerüstet

### Streck Transport eröffnet neues Grenzbüro in Thayngen/Schaffhausen

Am nach Basel wichtigsten Grenzübergang zwischen Deutschland und der Schweiz wird Streck Transport in Kürze mit einem eigenen Büro und einem Verzollungsteam präsent sein. „Wir befinden uns mit dem Büro in Thayngen in bester Lage. Zu Fuß braucht man maximal eine Minute bis zum deutschen oder schweizerischen Zollamt, auch für die Fahrer ist das Büro in unmittelbarer Nähe zum deutschen und zum schweizerischen Zollparkplatz“, erläutert Daniel Steiner, Niederlassungsleiter Streck Transport in Pfungen.

Im vergangenen Jahr haben im Durchschnitt täglich 22.500 Fahrzeuge die Grenze in Thayngen passiert, hinzu kamen 1.700 Lkw. Es ist davon auszugehen, dass ihre Zahl weiter ansteigt, da die Hauptstraße von und nach Thayngen in den nächsten Jahren ausgebaut werden soll. Da andere Grenzübergänge oft überlastet sind, rechnet man in Thayngen in den kommenden Jahren mit einem erhöhten Verkehrs- und Verzollungsaufkommen.

Streck Transport wird seinen Kunden und Partnern in Thayngen die Import- und Export-Verzollung, die Transitabfertigung und Beratung in eigener Regie anbieten. „Die Kunden können dann bei Abfertigungstätigkeiten von unseren Zolldeklaranten direkt vor Ort beraten werden“, hebt Steiner hervor. Die Eröffnung des Büros ist für den 2. August 2019 vorgesehen.

### Die neue Adresse lautet:

Streck Transport AG  
Grenzstrasse 88  
CH-8240 Thayngen

### » KONTAKT

#### Pfungen

Daniel Steiner  
+41 (0) 44 866 - 2010  
daniel.steiner@streck.ch



## Zweiter Bauabschnitt bei der Sanierung der Verladetechnik beginnt

Die Tore 21 bis 51 der Umschlaghalle am Streck Transport-Standort Freiburg sind bereits saniert, so dass Anfang Juli der zweite Bauabschnitt beginnen kann, der nach den Sommerferien abgeschlossen sein wird. „Dann werden weitere 40 Tore und Überladebrücken inklusive der Anfahrpuffer ausgetauscht“, erläutert Thomas Weinhold von der technischen Projektleitung.

Der dritte Bauabschnitt mit den Toren 1 bis 20 soll direkt danach beginnen, so dass das Streck Transport-Großprojekt voraussichtlich zum Jahresende beendet sein wird. Die Streck-Mitarbeiter freuen sich bereits jetzt über die bisher erzielten Fortschritte und geben positive Rückmeldungen. So ist es komfortabler geworden, das Tor zu öffnen und zu schließen – das passiert jetzt einfach per Knopfdruck und nicht mehr wie bisher von Hand. Außerdem bietet der Wetterschutz den Vorteil, dass es in der Halle weniger zugig ist.

Insgesamt werden 90 Tore bei laufendem Betrieb mit einem Investitionsaufwand von etwa 1 Mio. EUR saniert. Um größere Einschränkungen zu vermeiden sind während der Bauphasen maximal drei Tore gleichzeitig durch Sanierungsarbeiten belegt.

### » KONTAKT

#### Freiburg

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



## IFS Logistics

Der International Featured Standard (IFS) kennzeichnet das gemeinsame Ziel von Handel und Industrie, Transparenz und Vertrauen über die gesamte Lieferkette hinweg zu schaffen. Dieser IFS-Standard, der speziell für Aktivitäten im Bereich Lagerung, Verteilung und Transport sowie Be- und Entladen entwickelt wurde, kann sowohl beim Umgang mit Lebensmitteln als auch mit Non-Food-Produkten umgesetzt werden.

Der Geltungsbereich umfasst bei Streck Transport die logistischen Aktivitäten von Umschlag über Lagerung und Kommissionierung sowie dem Transport von verpackten und nicht-temperaturgeführten Lebensmitteln und Konsumgütern. Zertifizierungen hierzu gibt es bei der Streck Transport-Gruppe bereits seit 2012.

Die letzte Re-Zertifizierung hat am 24. Mai 2019 am Standort Möhlin in der Schweiz stattgefunden, sowie im Dezember 2018 in Freiburg. Damit sind wir in der gesamten Streck Transport-Gruppe nach den strengen Vorgaben von IFS Logistics 2.2 zertifiziert und leisten hiermit einen hochwertigen Beitrag im Bereich der Lagerung und des Transports.

### » KONTAKT

#### Möhlin

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

#### Lörrach

Stephan Bleckmann  
+49 (0) 7621 177 - 114  
stephan.bleckmann@streck.de



### Zertifizierungen

Im April 2019 wurde das Qualitäts- und Umweltmanagementsystem der Streck Transport-Gruppe in einem erfolgreichen Überwachungsaudit nach ISO 9001 und ISO 14001 bestätigt.

# Pedelec oder E-Bike:

## Kleiner Unterschied mit großer Auswirkung

Fahrräder mit Elektroantrieb sind ein Verkaufsschlager, so verzeichnet die deutsche Fahrradindustrie jedes Jahr zweistellige Zuwächse. Im Jahr 2018 lag das Plus bei 36 Prozent, insgesamt wurden 980.000 E-Bikes verkauft, berichtet der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV). Aber die Akkus bergen Gefahren und deshalb gelten für den Transport von E-Bikes Sondervorschriften (SV), wenn diese mit Lithium-Ionen-Batterien in Fahrt kommen.

Dabei muss zwischen Pedelecs und E-Bikes unterschieden werden. Beim Pedelec funktioniert die Motorunterstützung nur, wenn der Fahrer in die Pedale tritt und die Unterstützung bei 25 km/h unterbrochen wird. Dann ist dieses Fahrzeug gemäß der

Definition ein Fahrrad mit Hilfsmotor und muss mit UN 3480 oder UN3481 gekennzeichnet werden. Eine Anwendung der SV 388 ist nicht möglich, da ein Pedelec nicht selbstfahrend ist.

Ein E-Bike fährt schneller als 25 km/h und das auf Knopfdruck. Der Fahrer muss also nicht mittreten. Dadurch wird das E-Bike als Kleinkraftfahrzeug eingestuft, fällt gemäß ADR unter die Definition selbstfahrend und muss daher unter UN 3171 transportiert werden. Nur in diesem Fall greift die SV 388, nach der eine gefahrgutrechtliche Kennzeichnung nicht notwendig ist.

Jedoch muss für alle Akkus eine sogenannte Prüfumfassung mitgeliefert werden.

### Diese Prüfumfassung muss zwingend folgende Daten enthalten: (Auszug aus: Handbuch "Prüfungen und Kriterien" Teil 3, Unterabschnitt 38.3, Absatz 38.3.5)

- a. Name des Zellen-, Batterie- oder Produktherstellers
- b. Kontaktinformationen des Zellen-, Batterie- oder Produktherstellers, inklusive Adresse, Telefonnummer, E-Mail-Adresse und Website für weitere Informationen
- c. Name des Prüflabors, inklusive Adresse, Telefonnummer, E-Mail-Adresse und Website für weitere Informationen
- d. Eine eindeutige Prüfberichtsindikationsnummer
- e. Datum des Prüfberichts
- f. Eine Beschreibung der Zelle oder Batterie, die mindestens Folgendes beinhaltet:
  - i. Lithium-Ionen- oder Lithium-Metallzelle oder -batterie
  - ii. Masse
  - iii. Watt-Stunden-Bewertung oder Lithiumgehalt
  - iv. Physikalische Beschreibung der Zelle/Batterie
  - v. Modellnummern
- g. Liste der durchgeführten Prüfungen und Ergebnisse (d.h. bestanden/nicht bestanden)
- h. Verweis auf Prüfanforderungen für zusammengesetzte Batterien, falls zutreffend (d.h. 38.3.3 (f) und 38.3.3 (g))
- i. Verweis auf die verwendete überarbeitete Ausgabe des Handbuchs über Prüfungen und Kriterien und etwaige Änderungen dazu
- j. Unterschrift mit Namen und Titel des Unterzeichners als Hinweis auf die Gültigkeit der bereitgestellten Informationen.



Sollten diese Informationen nicht oder nur teilweise vorhanden sein, ist ein Transport nicht unter den normalen Transportbedingungen möglich. Diese Prüfumfassung ist Vorschrift seit dem 01.01.2019 mit einer Übergangszeit bis zum 31.12.2019. Ab dem 01.01.2020 wird ein Transport von Lithium-Ionen- oder Lithium-Metallzellen oder -batterien ohne diese Prüfumfassung, weder als Einzelversandstück noch in einen Gegenstand oder ein Fahrzeug eingebaut, nicht mehr möglich sein.

[www.unece.org](http://www.unece.org)



[www.ifs-ev.org](http://www.ifs-ev.org)



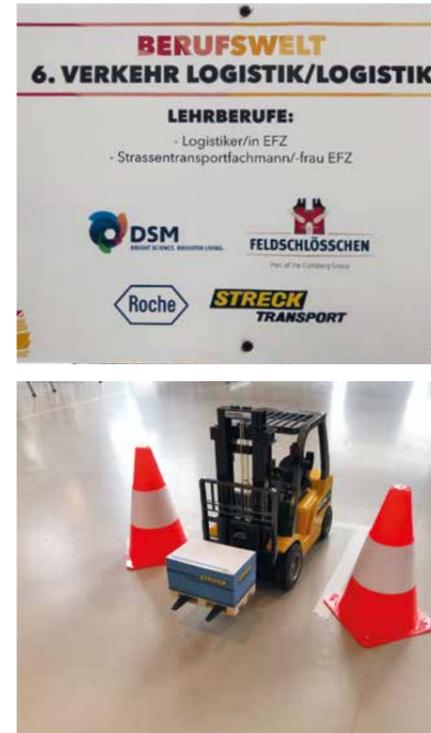
### » KONTAKT

**Freiburg**  
Thomas Winter  
+49 (0) 761 1305 - 217  
[thomas.winter@streck.de](mailto:thomas.winter@streck.de)

### Allgemeine Sicherheitstipps

Das Institut für Schadenverhütung und Schadenforschung der öffentlichen Versicherer (IFS) hat folgende Empfehlungen für Lithium-Ionen-Akkus veröffentlicht:

1. Lithium-Ionen-Akkus in trockenem Zustand bei Raumtemperatur und an brandsicherer Stelle aufladen, z.B. auf Steinboden. Achten Sie auch auf die wegen der hohen Brandgefahr geltenden besonderen Sicherheitsvorschriften in den Herstellerunterlagen.
2. Lithium-Ionen-Akkus ausschließlich mit den dafür vorgesehenen Ladegeräten laden.
3. Das Ladegerät und insbesondere den zu ladenden Akku nicht in der Nähe brennbarer Materialien platzieren und den Raum mit einem Rauchmelder ausstatten.
4. E-Bikes nicht unbeaufsichtigt über Nacht und in Wohnräumen laden.
5. Besonders kritisch ist das Laden von Lithium-Ionen-Akkus, wenn diese längere Zeit nicht genutzt wurden. Lithium-Ionen-Akkus können durch Tiefentladungen dauerhaft beschädigt werden.
6. Lithium-Ionen-Akkus bei kalten Temperaturen und Winterwetter nicht in der unbeheizten Garage lagern.
7. Lithium-Ionen-Akkus nicht in der Nähe von heißen Oberflächen lagern, laden bzw. nutzen und nicht ins Feuer werfen.
8. Wird das E-Bike auf dem Gepäckträger des Autos transportiert, den Akku vom Fahrrad entfernen.
9. Heruntergefallene und/oder beschädigte Akkus nicht mehr in Betrieb nehmen, sondern fachgerecht entsorgen. Mechanische Beschädigungen können zum Brand führen.
10. Lithium-Ionen-Akkus nicht zerlegen oder modifizieren.
11. Vor der Entsorgung alter Lithium-Ionen-Akkus die Kontaktflächen abkleben.



## Streck Transport Schweiz wirbt für den Nachwuchs

Streck Transport in der Schweiz hat sich auf der Expo 19 in Rheinfelden erfolgreich vorgestellt. Die erste regionale Gewerbeschau für das gesamte untere Fricktal fand vom 10. bis 12. Mai 2019 statt, und die Resonanz fiel hervorragend aus. Schon im Vorfeld wurden 30.000 Besucher erwartet, 120 Ausstellerfirmen waren vertreten.

Teil der Expo19 war eine große Berufsschau, bei der am Freitag und Samstag im Kurbrunnensaal und -gelände rund 220 Ausbilder und Auszubildende 70 verschiedene Berufe vorstellten. Es wurde gehämmert, gebaut, gebohrt, gekocht und vieles mehr, denn die Berufe wurden durch praktische Arbeiten veranschaulicht. Am Freitag besuchten rund 500 Schülerinnen und Schüler die einzelnen Berufsstände, am Samstag kamen zahlreiche interessierte Eltern mit ihrem Nachwuchs, um sich zu informieren.

Der Streck-Stand präsentierte unter der Überschrift „Verkehr und Logistik“ vor allem die Lehrberufe Logistiker/in EFZ sowie Strassentransportfachmann/-frau EFZ und wurde gemein-

sam mit den Firmen DSM, Roche und Feldschlösschen ausgerichtet. Um Interessierte anzulocken, gab es hier einen spannenden „Gabelstapler-Wettbewerb“: Mit einem ferngesteuerten Streck-Miniatur-Stapler sollte ein Zettelblock auf einer Mini-Palette auf- und in den Hänger eines Mini-Streck-Lkws abgeladen werden.

Viele zeigten sich am Stand interessiert für die Lehrberufe. Fachkundige Auskunft erhielten sie dann beispielsweise durch die Auszubildenden Eldin Bekric (2. Lehrjahr Logistiker EFZ) und Seyfi Sevrani (3. Lehrjahr Logistiker EFZ), unterstützt durch die Berufsbildner Remzi Xheladini und Hendrik Caspar.

### » KONTAKT

#### Möhl

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



## Streck bewegt Logistik läuft

Rund 13.000 Läufer sind am 7. April bei leichtem Regen zum **Freiburg Marathon** gestartet – dabei waren auch drei Mitarbeiter von Streck Transport. Am Start waren nicht nur klassische Marathonläufer, denn in Freiburg können sich Teams die Marathonstrecke (42,195 km) als Marathonstaffel (7-14-7-14 km) durch vier Läufer teilen, Einzelstarter können den ganzen Marathon, die Halbmarathon-Distanz (21 km) oder den AOK Gesundheitslauf (10 Kilometer) zurücklegen.

Streck Transport-Mitarbeiter Manuel Zängle absolvierte den Halbmarathon im blauen Trikot in 1:56:09, dicht gefolgt von Alexander Birkenmeier mit 1:56:50. Frank Wagner hat den AOK Gesundheitslauf in 54:13 bewältigt. Unter dem Motto „Streck bewegt“ nehmen Mitarbeitende regelmäßig an Sportveranstaltungen teil.

Für den **B2Run Freiburg** hatten sich insgesamt 13 Mitarbeiter von Streck Transport angemeldet und freuten sich schon vor dem Starttag am 6. Juni auf die wunderschöne fünf Kilometer lange Strecke entlang der Dreisam und auf den Zieleinlauf

ins Schwarzwald-Stadion. Dort konnten die Läuferinnen und Läufer den Tag mit einem unterhaltsamen Rahmenprogramm und viel Musik ausklingen lassen. Sie waren ihren Schweizer Kollegen drei Wochen voraus, denn der **B2Run in Basel** findet erst am 28. Juni statt. Der Start ist hier im Leichtathletikstadion St. Jakob, von wo die idyllische Laufstrecke durch die Sportanlage St. Jakob und entlang der Birs führt.

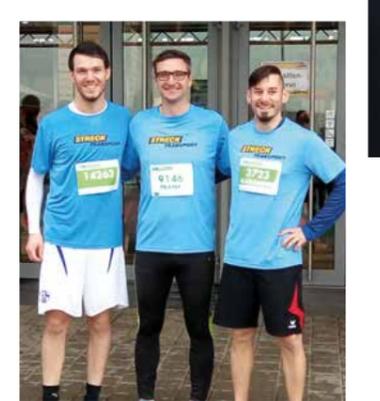
### » KONTAKT

#### Freiburg

Anja Münch  
+49 (0) 761 1305 - 214  
anja.muench@streck.de

#### Möhl

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



# Mehr Engagement für das Ehrenamt

## Streck Transport unterstützt 2019 Projekte in Höhe von 28.500 Euro

Schon seit dem Jahr 2007 unterstützt Streck Transport unter dem Motto „Streck Mitarbeiter/innen engagieren sich“ die ehrenamtliche Arbeit seiner Beschäftigten. Streck Transport-Beschäftigte, die sich ehrenamtlich oder freiwillig engagieren, können sich seitdem regelmäßig im Rahmen einer firmeninternen Ausschreibung für eine Fördersumme bewerben. Bisher wurden so rund 250.000 Euro vergeben.

Das Engagement der Streck Transport-Beschäftigten für ehrenamtliche Aufgaben wächst von Jahr zu Jahr: So wurden für die diesjährige Aktion „Streck Mitarbeiter/innen engagieren sich“ 57 eingereichte Projekte von der Geschäftsführung der Streck Transport Gruppe angenommen und erhalten insgesamt 28.500 Euro an Unterstützung. Im vergangenen Jahr wurden 52 Projekte mit jeweils 500 Euro gefördert.

Bei einer internen Feierstunde mit den teilnehmenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dankte Streck-Geschäftsführer Gerald Penner den Anwesenden und betonte die Wichtigkeit des Ehrenamts: „Sie sind der Gegenentwurf zum immer wieder behaupteten zunehmenden Egoismus in unserer Gesellschaft, Sie engagieren sich für andere.“

Die Palette der freiwilligen und unbezahlten Aktivitäten der Streck-ler in ihrer Freizeit umfasst das Engagement in Sport- und Musikvereinen, in der Kirchengemeinde, die Unterstützung von Flüchtlingen oder den Tierschutz. So werden Auswärtsfahrten von Spielen oder Darbietungen organisiert, Mitarbeiter bringen sich beispielsweise als Schritfführer, bei der Betreuung Jugendlicher, als Trainer oder im Pfarrgemeinderat ein.

Die Spenden werden für ganz unterschiedliche Vorhaben verwendet. Dazu gehört die anteilige Kostenübernahme von Trainingslagern, die Ausrüstung mit Sportmaterialien wie Trikots, Bällen oder Fußballtoren. Unterstützt werden Sommerlager für Kinder, die Anschaffung von Noten oder Instrumenten und Lehrmaterialien. Im Tierschutz hilft das Geld bei Kastrationsprojekten oder Medikamenten.

### » KONTAKT

#### Freiburg

Anja Münch  
+49 (0) 761 1305 - 214  
anja.muench@streck.de



Bei der symbolischen Scheckübergabe an die Streck Transport Mitarbeitenden: vorne links: Gerald Penner (Geschäftsführer Streck Transport Deutschland), vorne rechts: Manfred Haas (Geschäftsführer Streck Transport Schweiz) und Bernd Schäfer (Vorsitzender der Geschäftsführung).



v.l. Herbert Boll (ehem. Vorsitzender der Geschäftsführung Streck Transport), Johannes Kleiser (Preisträger Monning Kompetenz-Preis 2019), Cornelia Weismann (Personalentwicklung & Ausbildung Streck Transport), Gerald Penner (Geschäftsführer Streck Transport)

## Johannes Kleiser mit Wolfgang-Monning-Kompetenzpreis 2019 ausgezeichnet

Wenn die DHBW Lörrach zum Logistik Forum lädt, versammeln sich jedes Jahr im Mai Experten, Hochschuldozierende, Studierende und Interessierte, um sich über Trends und Herausforderungen der Branche auszutauschen. In diesem Jahr stand die 17. Ausgabe unter dem Motto „Was wäre die Welt ohne Logistik? – von Transport, Umschlag und Lagerung zum Management von Komplexität“.

Im Rahmen der Veranstaltung wurde Prof. Dr. Armin F. Schwolgin, Studiengangsleiter an der DHBW, in den Ruhestand verabschiedet. Anschließend wurde der Wolfgang-Monning-Kompetenzpreis verliehen, mit dem seit 2007 Studierende

der DHBW ausgezeichnet werden, die nicht nur durch gute akademische Leistungen, sondern auch durch besondere persönliche Fähigkeiten wie etwa Sozialkompetenz herausragen. Was diesen Preis von anderen unterscheidet ist, dass diese Fähigkeiten nicht durch eine Jury, sondern sich die Studierenden gegenseitig bewertet. Zusätzlich fließt auch die Abschlussnote in die Bewertung ein.

In diesem Jahr wurde Johannes Kleiser mit dem Preis ausgezeichnet, der 2018 als Jahrgangsbester seinen Abschluss an der DHBW gemacht hat und der bei Streck Transport in Freiburg sein duales Studium absolvierte.

# FAIR ways Azubi-Tag in der Freiburger Fußballschule

Seit dem Jahr 2012 unterstützt der SC Freiburg unter dem Motto „FAIR ways“ – zusammen mit Partnern – regionale Projekte in den Bereichen Bildung, Bewegung, Umwelt und Solidarität. Von Beginn an unterstützt auch Streck Transport diese Initiative. In diesem Rahmen lädt der Fußball-Bundesligist die Auszubildenden der Partnerunternehmen einmal jährlich zu einem Azubi-Tag und gewährt damit exklusive Einblicke hinter die Kulissen seiner Ausbildungsarbeit.

Die drei Auszubildenden von Streck Transport Adrian Haase (20), Jan Meier (18) und Dominik Grabner (18) durften das Nachwuchsleistungszentrum des SC Freiburg besuchen. Die drei spielen in ihrer Freizeit selbst Fußball und sind als Fans auch des Öfteren im Schwarzwaldstadion anzutreffen, Adrian Haase jobbt sogar ab und zu dort. Nach dem Azubi-Tag haben wir für den LogisTICKER mit den dreien gesprochen.



Quelle: Infront Germany GmbH

## Was hat euch denn beim FAIR ways-Azubi-Tag erwartet?

**Jan Meier:** Wir haben uns im Freiburger Möslestadion getroffen, wo das Jugendleistungszentrum des SC Freiburg seinen Sitz hat.

**Adrian Haase:** Dort haben wir dann unsere Sportklamotten angezogen und sind in die Trainingshalle gegangen, wo es mit Aufwärm- und Koordinationsspielen losging. Diese waren aber nicht nur zum Warmmachen da, sondern auch ein Teamevent – man sollte von Anfang an mit den anderen zusammenarbeiten.

**Dominik Grabner:** Stimmt. Der SC Freiburg legt bei seiner Ausbildung großen Wert darauf, dass nicht unbedingt der einzelne Fußballer, sondern das Team und die Gemeinschaft im Vordergrund stehen. Das hat man auch bei den Übungen gemerkt: Man war immer in Bewegung und natürlich sollte es Spaß machen.

## Wie ist es nach dem Training weitergegangen?

**DG:** Wir haben eine Führung durch das Internat bekommen – begleitet vom U19-Spieler Tim Heinzemann und Markus Kiefer, dem Pädagogischen Leiter der Freiburger Fußballschule. Unter anderem haben wir den Medienraum gesehen, in dem die Videoanalysen abgehalten werden...

Das klingt ja nach Profibedingungen für die Nachwuchsspieler.

## Wie oft wird denn trainiert?

**DG:** Die Spieler im Nachwuchsleistungszentrum haben montags, dienstags, donnerstags und freitags jeweils Nachmittagstraining. Am Wochenende dann ein Spiel. Und jeden Vormittag ist Schule.

**AH:** Mittwochs ist Krafttraining. Jugendspieler haben einen echt vollen Kalender, stehen meistens um 6 Uhr auf und haben oft erst um 23 Uhr Feierabend.

## Wie schafft man es, Leistungssport und Schule in Einklang zu bringen?

**DG:** Die Schule hat beim SC absoluten Vorrang, wenn die Leistung darunter leidet, wird das Training eine Zeitlang ausgesetzt oder gar eine Spielsperre ausgesprochen.

## Wie ging es danach weiter?

**AH:** Uns wurden die Geräte gezeigt, mit denen die Jugendspieler ihre Sprungkraft verbessern sollen. Und auch der Laktattest auf dem Laufband erklärt. Je höher der Wert, desto schlechter die körperliche Verfassung. Wir mussten ihn aber glücklicherweise nicht selbst machen. (alle lachen)

## Der Tag eines Jugendspielers fängt also sehr früh an und hört sehr spät auf – habt ihr da Parallelen zu eurem eigenen Tagesablauf als Streck-Azubi gesehen?

**AH:** Jugendspieler haben viel mehr Verpflichtungen als wir, ihr Tag ist absolut durchgeplant. Beispielsweise können Hausaufgaben nicht einfach eine Stunde nach hinten geschoben werden, weil man sich noch kurz erholen möchte, da sonst das Training verschoben werden müsste. Bei fünf bis sechs Mal Training pro Woche bleibt wenig Raum, um seine eigene Freizeit zu gestalten.

**DG:** Wir haben das Glück, dass wenn wir nach der Arbeit nach Hause kommen, frei entscheiden können, ob wir noch raus- oder weggehen möchten. Jugendspieler kommen nach der Schule heim, haben eine halbe Stunde zum Essen und zum Umziehen für das Training. Dann geht es bis abends auf den Trainingsplatz. Anschließend vielleicht noch zur Videoanalyse – ich glaube, da bleibt nicht mehr viel Zeit für Freizeit.

## Viele junge Menschen träumen davon, selbst Bundesliga-Fußballer zu werden. Wie war das bei euch? Und hat sich daran nach dem Azubi-Tag etwas geändert?

**JM:** Es steckt ein enormer Aufwand hinter einem angehenden Profifußballer. Und die wenigsten schaffen es überhaupt nach ganz oben.

## Was ist euer Fazit vom Azubi-Tag?

**AH:** Wir haben gesehen, wie hart und fordernd der Weg eines Leistungssportlers ist. Und das man viel Glück haben muss und vor allem auch unbedingten Ehrgeiz.

**DG:** Der SC Freiburg war der erste deutsche Proficlub, der sich Ende der 1990er Jahre explizit als Ausbildungsverein positionierte. Sie haben gemerkt, dass es sich lohnt, junge Talente zu fördern. Genau wie das bei Streck geschieht.

[www.scfreiburg.com](http://www.scfreiburg.com)

## » KONTAKT

**Freiburg**  
Ute Kreutz  
+49 (0) 761 1305 - 247  
ute.kreutz@streck.de

# Wir wünschen Ihnen einen schönen Sommer!

*Lebenskünstler ist, wer seinen Sommer so erlebt,  
dass er ihm noch den Winter wärmt.*

*(Alfred Polgar)*



## 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  
© Juri-Junkov / © xstock – stock.adobe.com /  
© anekoho – stock.adobe.com /  
© maho – stock.adobe.com /  
© claudiovaldes – stock.adobe.com /  
© enanuchit – stock.adobe.com /  
© silvae – stock.adobe.com /  
© 吳周 – stock.adobe.com