

LOGISTICKER

Mai 2021

STRECK
TRANSPORT

**RICHTIG
GEREGELT**

USA unter Biden
**Neustart oder weiter
„America First“?**

Brexit
**Wie Streck das
Chaos umging**

75 Jahre Streck
**Ein Blick zurück
nach vorn**



Liebe Leserin, lieber Leser,

auch in der aktuellen Ausgabe unserer Zeitschrift „LogisTicker“ beschäftigen wir uns im Vorwort mit einem Thema, das sich in ganz Europa auf die Transport- und Logistikbranche auswirkt. Einem Ereignis, das zu großen Verzögerungen in den Lieferketten geführt und darüber hinaus bei vielen Beteiligten für Sorgenfalten und schlaflose Nächte gesorgt hat.

Anders als Sie jetzt vielleicht vermuten, spreche ich aber nicht von der Corona-Pandemie, sondern vom Brexit und seinen Folgen. Die Bilder, die zum Jahreswechsel durch die Medien geisterten, zeigten Lkw-Staus, überforderte Beamte, verärgerte Firmen, deren Waren nicht zugestellt werden konnten und große Marktbegleiter, die teilweise für Wochen die kompletten Verkehre nach Großbritannien einstellen mussten. Kurz: Die schlimmsten Befürchtungen hatten sich offenbar bewahrheitet.

Doch nicht alle waren von diesen massiven Problemen betroffen: Anders als der Wettbewerb konnten wir bei Streck Transport, von minimalen Verzögerungen abgesehen, sämtliche Großbritannien-Sendungen unserer Kunden wunschgemäß zustellen. Wir haben in dieser Situation wieder einmal den Vorteil genutzt, den mittelständische Unternehmen per se gegenüber Großkonzernen haben: Wir sind in der Lage, schnell flexible und kreative Lösungen zu finden, um damit die Anforderungen unserer Kunden zu erfüllen.

Beim Brexit hatten wir die Idee, die Verkehrsführung zweigleisig aufzustellen: Einerseits wurde die Inlandsverzollung des Sammelguts über unseren System Alliance Europe-Partner Davies Turner abgewickelt. Andererseits hat ein Broker an den Kanalhäfen die Verzollungen unserer Direktpartien übernommen. Sämtliche Details zu diesem Coup finden Sie auf den Seiten 5 bis 7.

In diesem Sinne: Sprechen Sie uns an – wir finden auch für Ihre Anforderungen die passenden Lösungen!

Ihr

Bernd Schäfer
Vorsitzender der Geschäftsführung
der Streck Transport-Gruppe



12

POLITIK & WIRTSCHAFT

Unsere Luft-/Seefracht-Niederlassungen im Portrait4
 Brexit-Start gemeistert5
 Corona: Chaos in den Lieferketten.....8
 Wasserstoff-Lkw in Sicht10
 Schweiz: Vorbereitung auf den elektronische Maut..... 11
 Erhöhung der LSVA zum 1. Juli 11

LÄNDERPORTRAIT

Umdenken in den USA 12

KUNDENPORTRAIT

Samson AG: Richtig geregelt 18

AUS DEM UNTERNEHMEN

Der Blick zurück20
 Gläserne Hoffnung für die Welt23
 Schwierig, aber machbar24
 Lörrach und Steinen – aus zwei mach eins26
 System Alliance Europe wird Genossenschaft27
 Hinweisgeber bekommen einen anonymen Kanal28
 Streck Transport jetzt mit Flugzeug29
 Die Erfolgsgeschichte geht weiter31
 Impressum32



5



18



20

Top-Standort im Land der Weltmarktführer

Die Streck Transport-Niederlassung Freiburg im Portrait

„Streck Transport hat für die Luftfracht einen Top-Standort am Oberrhein, denn hier gibt es einen sehr innovativen und kreativen Mittelstand“, sagt Alex Witzigmann, Leiter der Luftfracht-Abteilung. „Das ist ein vorzügliches Einzugsgebiet, schließlich sind wir hier im Land der Weltmarktführer und ein gutes Wachstum ist nahezu garantiert.“ Streck Transport profitiert in Freiburg von exzellenten Anbindungen an verschiedene Flughäfen, unterstreicht er. Täglich sind so vier bis zehn komplette Lkw mit Ladung nach Frankfurt unterwegs. Weitere Anlauforte sind Hahn, Luxemburg, das belgische Liège und Amsterdam in den Niederlanden.

„Mit etwa 120 Nahverkehrsfahrzeugen bedienen wir unsere Kunden jeden Tag“, führt der Luftfrachtperte aus. Das Einzugsgebiet umfasst dabei den Schwarzwald mit Tuttlingen oder Villingen-Schwenningen, über Offenburg und Kehl ins benachbarte Frankreich bis hin zum Bodensee und an die Schweizer Grenze nach Waldshut-Tiengen oder Lörrach. Auch Versender aus Österreich werden über das Hub in Freiburg gelenkt.

Allein in Witzigmanns Luftfracht Export-Abteilung setzen sich 25 Mitarbeiter für die Interessen der südbadischen Kundschaft ein. Und das tun sie mit Herzblut und immer im direkten Kon-

takt. „Wir legen Wert auf eine persönliche Ansprache, auf einen kurzen Draht“, sagt der Luftfracht-Chef. Man kennt sich, teilweise schon seit vielen Jahren, und vertraut sich. Und deshalb lassen sich auch Probleme, sollten sie auftreten, schnell und unbürokratisch lösen.

Ein großer Vorteil ist, dass die Fracht hier vor Ort mit einer eigenen Röntgenanlage und durch einen Sniffing-Prozess sicher gemacht werden kann. „Damit haben wir in Südbaden ein Alleinstellungsmerkmal“, betont Witzigmann. Alles, was durch diese Maschine gelaufen ist, muss dann nur noch sicher auf die Flughafenzubringer-Lkw mit Transporteurszulassung verladen werden. Die Einheiten werden verplombt und begeben sich dann unverzüglich auf die Reise nach Frankfurt oder einen anderen Flughafen.

» KONTAKT

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



v.l.n.r. Thomas Schmitt, Michael Lais, Sigrid Mamouni, Alex Witzigmann, Nico Flubacher, Felix Johannes



Herausforderung bringt neue Kunden

Der Eintritt in den Brexit hat für die Transportbranche auf beiden Seiten des Kanals große Herausforderungen mit sich gebracht. Es kam es zu erheblichen Schwierigkeiten aufgrund von bürokratischem und administrativem Mehraufwand sowie teilweise schlechter Vorbereitung der Importeure, sodass einige Spediteure ihre Verkehre in Richtung des Vereinigten Königreichs einstellen mussten. Verschärft wurde die Situation noch durch pandemiebedingte Auflagen mitsamt Grenzsicherungen von Seiten Frankreichs.

Streck Transport Deutschland wiederum war sehr gut vorbereitet und hatte die Lage deutlich besser im Griff, sodass im Zuge des Brexit aufgrund der zuverlässigen Dienstleistung auch Neukunden gewonnen werden konnten.

Trotzdem ist die Lage derzeit bei weitem nicht so, als hätte es keinen Brexit gegeben. „Etwas holprig läuft es wohl überall“, sagt Manuel Pauer, Experte für den Brexit bei Streck Transport in Freiburg. Durch die Verzollungen in England und die teilweise schlechten Vorbereitungen auf der Insel sei es zu Verzögerungen gekommen. „Wir konnten unserer Verkehre weiterführen und sind durchgängig nach Großbritannien gefahren, sodass die Lieferketten unserer Kunden zu jeder Zeit sichergestellt waren“, betont er.

Aufwändige Vorbereitung

„Dass wir besser als manch anderer durch den Brexit-Start gekommen sind, ist das Resultat aus mehreren Bausteinen“, erläutert Pauer. „Unter anderem haben wir uns sehr intensiv mit dem Thema beschäftigt und vor Eintritt des Brexit gut vorbereitet. Dazu gehört, dass wir auf bereits bestehende Zollkompetenz in der Operativen Abteilung sowie im Zolldienst zurückgreifen konnten, sodass die internen und systemtechnischen Prozesse qualifiziert umgesetzt werden konnten.“

Und das gilt auch für den britischen Partner, über den Streck Transport Deutschland alle Sammelgüter für Großbritannien steuert. „Wir fahren mit einem Transiddokument zu Davies Turner und müssen keine Verzollungen am Hafen machen“, so Manuel Pauer. Die Verzollung erfolgt dann vor Ort, im Partner-Depot. „Für die Verzollungen sind diverse Informationen wie Zolltarifnummern oder Ursprungsländernachweise nötig, die Davies Turner dann vom Empfänger oder von uns einholen muss.“ Die Kunden wurden im Vorfeld des Brexit von Streck auf diese Themen vorbereitet, sodass sie zum Stichtag z.B. die benötigten Dokumente bereits vorliegen hatten.

Direkter Zugang zum Broker

Ein wichtiger Baustein zum Erfolg war, dass Streck Transport Deutschland seine Verkehrsführung zweigleisig aufgestellt hat. Während das Sammelgut über die Transiddokumente mit einer Inlandsverzollung läuft, wurde für Teil- und Komplettladungen – wenn beim Kunden geladen und direkt nach England gefahren wird – bereits vor Eintritt des Brexits ein Vertrag mit einem renommierten Verzollungsagenten direkt am Hafen von Dover geschlossen.

„Was uns da wohl von anderen unterscheidet, ist ein direkter Online-Zugang zum Portal des Brokers“, sagt Pauer. „Wir laden bereits hier in Freiburg alle notwendigen Dokumente für die Importverzollung bei ihm hoch und geben alle notwendigen Daten ein.“ Das sei ein großer administrativer Aufwand für die Zollabteilung in Freiburg, die die Einfuhrverzollung nahezu komplett vorbereitet. So werden in dem Web-Programm des Brokers bereits Versender und Empfänger, Importeur, Fraktur, Waren- oder Zollwert und je Sendungsposition der Wareninhalt, die Zolltarifnummer, oder das Ursprungsland vermerkt. Gerade über Letzteres seien viele gestolpert, denn nur wenn die Ware bis zu einem bestimmten Prozentsatz tatsächlich ihren Ursprung in der EU hat, fallen keine Zölle an.

Alles wird überprüft

„Wir geben eigentlich alles, was man für die Einfuhrverzollung benötigt, vorab schon mit, so dass der Agent selber nur noch einmal gegenprüfen und die entsprechenden Meldungen an die britischen Behörden übermitteln muss“, erklärt Pauer. Dafür haben sich die Verantwortlichen von Streck Transport Deutschland bereits im Dezember 2019 in England mit dem Broker getroffen und die Zusammenarbeit bei Eintritt des Brexits vereinbart. Der entsprechende Vertrag wurde im Oktober 2020 geschlossen.

Aber auch beim Sammelgut werden die Verzollungen mit großem Einsatz der deutschen Streck Transport Teams weitestgehend vorbereitet. „Wir überprüfen die Kundendoku-

mente auf ihre Korrektheit und Vollständigkeit, denn es kann immer sein, dass auf der Rechnung notwendige Informationen fehlen oder falsch deklariert werden.“ Bevor nicht alles in Ordnung ist, wird die Sendung nicht nach Großbritannien gegeben. Genauso wird vorab in Freiburg überprüft, ob der Empfänger, der für die Einfuhrverzollung zuständig ist, eine Verzollungsvollmacht gezeichnet hat.

Das ist einmalig nötig, damit Spediteure oder Agenten die Verzollung im Namen des Empfängers durchführen dürfen. „Wir haben bereits Ende 2020 unsere Kunden informiert und gebeten, ihre Empfänger einen entsprechenden Vordruck unterschreiben zu lassen“, sagt der Brexit-Experte. Normalerweise sei dieser Prozess nachgelagert in Großbritannien und gehöre nicht zu unseren Aufgaben. Aber mit dem Wissen, dass man jenseits des Kanals ohnehin überfordert sei, sei

eine solche Einstellung nicht sehr hilfreich, stellt Pauer fest. „Wir haben versucht, von hier aus so gut es geht zu unterstützen und so viel Vorarbeit wie möglich zu leisten.“

Ein Problem einiger Marktbegleiter war es, dass aufgrund fehlender oder falscher Dokumente die Sendungen nicht verzollt und folglich nicht abfließen konnten. Die Lagerkapazitäten wurden schlussendlich überschritten, was Streck Transport Deutschland mit der geleisteten Vorarbeit weitestgehend vermeiden konnte.

Frachtführer ganz eng eingebunden

Die größtenteils reibungslosen Prozesse wären nicht möglich, ohne die enge Einbindung der Frachtführer. „Auch sie haben sich intensiv mit dem Brexit befasst“, betont Pauer. „Unsere Hauptfrachtführer, die von uns den Hauptlauf von Freiburg

bis zum Partner abwickeln, mussten sich an sehr vielen Stellen anmelden, um weiterhin nach England fahren zu dürfen.“ Sie benötigen für die Beförderung von Sendungen im Transitverfahren, bei dem alle Sendungen gebündelt auf einem Zolldokument stehen, eine „goods movement reference“, welche zusätzlich bei den britischen Behörden beantragt werden muss. Nur damit darf unverzollte Ware auf dem Weg zum Partner in Großbritannien überhaupt bewegt werden.

Der Erfolg der Streck-Strategie zeigt sich auch an den Neukunden, die sich hilfeschend an das Unternehmen gewandt haben, weil die Abwicklung von Transporten durch Mitbewerber nicht zufriedenstellend war.

Der Aufwand hat sich verdoppelt

Grundsätzlich hat der Brexit überall Einbußen verursacht.

lich wird hierbei durch die Streck-Mitarbeiter jede Sendung vorab beim Zoll-Broker im Hafen digital angemeldet, so dass wir gleichzeitig einen höheren Automatisierungsgrad erreichen“, erläutert Ferras.

Für die Transitdokumente hat auch Streck Schweiz gestellungsbefreite Broker in den Häfen, die die entsprechende Abmeldung der T1-Versandscheine bei der Ankunft der Waren in England erledigen.

Beraten, begleiten und vereinfachen

„Natürlich merken auch unsere Versender in der Schweiz, dass die englischen Importeure nur teilweise oder gar nicht vorbereitet waren“, merkt Ferras an. „Wir beraten unsere Kunden stets kompetent und gehen darüber hinaus gerne begleitend vor. In zahlreichen Telefonaten und Online-Sitzungen mit Schweizer Versendern konnten wir über gezielte Fragen die richtigen Informationen an unseren Partner in England weitergeben. Dieser wiederum hat sich dann mit den Importeuren kurz geschlossen und die entsprechenden Zollthemen und Bedingungen auf englischer Seite sichergestellt. Der Austausch von Zollvollmachten, EORI-Nummern und unterstützenden Unterlagen wurde so von uns sichergestellt.“

„Durch diese Strategie ist es uns zudem gelungen, neue Kunden zu gewinnen, welche durch Marktbegleiter nicht zufriedengestellt wurden“, so Ferras weiter. Hierbei habe es keine Rolle gespielt, ob es sich beim Versender um einen klassischen Stückgutkunden handelte, oder um einen Versender, der eher Pakete verschicke. Für beide Segmente habe Streck Schweiz über die bestehenden Verkehrsstrukturen entsprechende Lösungen geschaffen.

Viele Marktteilnehmer wurden verschreckt, so dass die Zahl der Sendungen wohl langfristig sinken werden, prognostiziert Pauer. „Dafür hat sich aber der administrative Aufwand mindestens verdoppelt“, stellt er fest. Zolldeklaranten seien derzeit in Großbritannien nicht zu finden. Der Markt reagiert mit steigenden Preisen und die große Herausforderung bleibt.

» KONTAKT

Freiburg

Manuel Pauer

+49 (0) 761 1305 - 453

manuel.pauer@streck.de

Brexit wird uns noch eine ganze Weile begleiten

Wie befürchtet ist es aber nicht gelungen, das dringend benötigte Zoll-Fachwissen im staatlichen Bereich wie auch in der freien Wirtschaft rechtzeitig zum Brexit aufzubauen. Dieser Umstand wirkt sich zwangsläufig auf den Markt aus, der dann in aller Regel mit Preissteigerungen reagiert. Auch die oben beschriebene Export-Vorprüfung und der damit verbundene Mehraufwand schlagen sich auf die Preise nieder.

Eine weitere Herausforderung bleibt der Wegfall des vereinfachten Zollverfahrens zwischen der EU und Großbritannien zum 1. Januar 2022. Ab dann entfällt nach heutigem Stand die Möglichkeit der provisorischen Verzollung, eine nachträgliche Abarbeitung wird dann nicht mehr möglich sein. Inwieweit sich dies auf die Abwicklungsprozesse in den Empfangshäfen auswirkt und den Durchfluss stört, bleibt abzuwarten. Doch Salim Ferras gibt sich hier ebenfalls optimistisch: „Wir werden auch diese Hürde meistern und uns frühzeitig damit beschäftigen, um Qualitätsverluste zu vermeiden. Denn die Exporte stets zur Zufriedenheit unserer Kunden abzuwickeln, bleibt unser oberstes Ziel.“

» KONTAKT

Möhlh

Salim Ferras

+41 (0) 61 8551 - 439

salim.ferras@streck.ch



Der Brexit als Chance

Der EU-Austritt Großbritanniens führt zu Problemen bei Schweizer Exporten, die Abwicklung ist aber bei Streck Transport durch Einsatz und gute Vorbereitung sichergestellt

Das Ausmaß der Brexit-Schwierigkeiten in der Schweiz sei mit den Warenflüssen aus der EU nur bedingt vergleichbar, sagt Salim Ferras, der bei Streck Transport im Schweizerischen Möhlin für den europäischen Export zuständig ist. Zum einen hätten sich in Großbritannien die Importeure nicht wirklich auf den Austritt aus der EU vorbereitet, zum anderen entfallende damit auch die bis dahin gängige EU-Verzollung an der deutsch-schweizerischen Grenze. Rund 90 Prozent der Schweizer Exporte wurden vor dem Brexit schon beim Grenzübergang nach Deutschland aus EU-Ware verzollt. Hierbei ergab sich der Effekt, dass eine Sendung mit Schweizer Ursprung dann den Status einer EU-Sendung erlangte und der Schweizer Exporteur somit von den Vorzügen innereuro-

päischer Lieferungen profitierte und im Empfangsland keine Einfuhrverzollung mehr anfiel.

80% des Erfolges liegen in der Vorbereitung

Dennoch konnte auch bei Streck Transport Schweiz die Verkehrsführung nach England durch großen Einsatz und gute Vorbereitung sichergestellt werden. Genau wie bei den deutschen Kollegen sei dabei ein wesentlicher Erfolgsfaktor die gründliche Vorbereitung gewesen, erklärt Ferras: „Der Schlüssel hierbei war die Integration der Warenströme aus der Schweiz nach England in unseren bestehenden Zoll-Service. Daneben sind für einen störungsfreien Prozess auch die vorbereitenden Maßnahmen in der Vorprüfung sämtlicher Export-Unterlagen durch unsere Fachspezialisten maßgebend.“ Diese melden individuell jede Sendung vorab beim Partner in England an.

Der Empfänger in Großbritannien sichert dann die Verzollung der Lieferung zu. Außerdem wird überprüft, dass sämtliche Bedingungen des Importeurs erfüllt sind, um auch wirklich eine Importverzollung vornehmen zu können. Sind diese Bedingungen nur teilweise oder gar nicht gegeben, greifen Streck Transport und der britische Partner unterstützend ein.

Verzollung im Hafen und im Inland

Genau wie die deutschen Kollegen hat man sich auch in der Schweiz darum bemüht, dass die Verzollungen in England sowohl am Hafen wie auch im Inland durchgeführt werden können. Somit können insbesondere Teil- und Komplettladungen direkt im Empfangshafen einfuhrverzollt werden, damit die Güter im Anschluss termingerecht und ohne Umwege zu ihren Bestimmungen transportiert werden können. „Selbstverständ-

Corona: Chaos in den Lieferketten

Die Pandemie verursacht gestörte Abläufe und steigende Frachtraten

Die Auswirkungen durch das Corona-Virus stellen die Weltwirtschaft und damit auch die exportorientierte deutsche Wirtschaft und ihre Logistik auf eine harte Probe. Nachdem die großen Linienreedereien im vergangenen Jahr Schiffe aus ihren durchgetakteten Fahrplänen genommen hatten, waren sie dem unvermutet wieder anziehenden Bedarf an Frachtraum nicht mehr gewachsen. „Die komplexen Lieferketten gerieten weltweit immer stärker durcheinander“, sagt Roland Steinebrunner, der bei Streck Transport in Freiburg für die Seefracht zuständig ist. „Schiffe liegen über längere Zeit ungelöscht in den großen Häfen oder auf Reede, Terminals kommen unter enormen Druck, Leercontainer sind zur heiß begehrten Rarität geworden“, erläutert er.

Die Folge sind allenthalben Verzögerungen in bisher ungekannten Ausmaß, es müssen Lagergelder und Aufschläge gezahlt werden, die letztlich die Waren verteuern. Viele Schiffe, insbesondere von und nach Europa, sind vier bis sechs Wochen im Voraus ausgebucht, sagt der Experte. Versender, die auf Luftfracht ausweichen wollen, sehen sich auch hier mit Kapazitätsengpässen und hochschießenden Frachtraten konfrontiert. Denn nach wie vor fehlen die Laderäume der am Boden stehenden Touristenflieger, auch wenn inzwischen eigens Maschinen für Frachtlieferungen umgebaut wurden, sagt der Leiter der Luftfrachtabteilung bei Streck Transport in Freiburg, Alex Witzigmann. „Die Kapazitäten sind sowohl im Import wie auch im Export extrem eng, deshalb steigen die Preise ins Unermessliche.“

Der deutsche Außenhandel wächst

Der deutsche Außenhandel aber wächst kontinuierlich und nähert sich langsam wieder dem Niveau vor der Corona-Krise. Im Februar gingen Waren im Wert von 107,8 Milliarden Euro ins Ausland, damit liegen die Exporte nur noch um 1,2 Prozent hinter den entsprechenden Zahlen des Vorjahres, berichtete der Außenhandelsverband BGA im April. In seiner Abteilung würden die Transporte inzwischen schon Wochen im Voraus geplant, um noch einen Platz zu ergattern, sagt Witzigmann. Teilweise aber seien die Frachtcarrrier völlig ausgebucht und nähmen auf Wochen hinaus keine Aufträge mehr an.

Die Luftfrachtraten seien inzwischen exorbitant hoch. „Wer etwas ganz Dringendes hat, muss zum Teil das Drei- bis Vierfache zahlen.“ Ein Automobilzulieferer habe so für einen Auftrag mit 260 Kilogramm nach Brasilien anstatt sechs bis sieben Euro Normalpreis 40 Euro pro Kilogramm zahlen müssen, um die Fracht an Bord eines Flugzeuges zu bekommen. „Wer bezahlt, ist auf dem Flieger drauf, wer nicht bezahlt, der steht“, sagt der Luftfrachtexperte. Das Motto der Fluglinien laute derzeit: „Most pay, first go“.

Grundsätzlich bewirke das Durcheinander in der Linienreederei eine Zunahme von Charterflügen mit Fracht, auch durch Passagierflugzeuge, erläutert Witzigmann. Das gelte insbesondere für die klassischen Automobilstandorte, die Umweltbilanz sei dabei eher kein Thema.

Transporte würden jedenfalls insgesamt teurer, hält er fest. Das gelte auch für Billigmarktsegmente aus Asien. „Klar ist, dass mehr Frachtflugzeuge gebraucht werden.“

Erschwerend für den Exportmarkt kam im April noch der im Suezkanal auf Grund gelaufene Riesenfrachter „Ever Given“ hinzu. Auch nachdem er längst wieder frei war und das Problem oberflächlich gelöst zu sein schien, sitzen rund 20.000 Container bis zur Klärung der Haftungsfrage erst einmal im Großen Bittersee des Suezkanals fest. Vorkommnisse wie diese tragen zu einem äußerst ungünstigen Zeitpunkt zu weiteren Verzögerungen und zur Containerknappheit bei.

Die Schweiz ist genauso betroffen

Das Problem fehlender Kapazitäten stellt sich in der Schweiz angesichts der engen Verknüpfungen globaler Lieferketten ganz genauso. Auch hier ist eine Entspannung nicht in Sicht. Den Airlines fehlt der größte Teil des Passagiergeschäfts und damit der entsprechende Laderaum für die Fracht. „Wir bemühen uns nach Kräften, die Bedürfnisse unserer Kunden zu befriedigen, arbeiten mit Vorbuchungen, um auf den wichtigen Routen den Laderaum zu reservieren“, sagt Ingo Kammüller, Bereichsleiter Luft- und Seefracht der Streck Transport Schweiz. Aber auch in der Schweiz müssen die Kunden seit Beginn der Corona-Pandemie deutlich höhere Frachtraten bezahlen, damit ihre Ware ans Ziel gelangt.

„Weil viele Unternehmen in Erwartung einer Rezession wegen der Corona-Krise Lagerbestände heruntergefahren hatten, sind die Schiffskapazitäten weitestgehend ausgebucht.“

Rolf Habben Jansen (CEO Hapag Lloyd)

„Die Preise für Luftfrachttransporte aus Asien explodieren und haben dramatische Folgen für die Weltwirtschaft. Frachtraum wird zum Luxusgut!“

Wirtschaftswoche

» KONTAKT

Freiburg Seefracht

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

Freiburg Luftfracht

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

Möhlis

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



Wasserstoff-Lkw in Sicht

In nicht einmal einem Jahr bekommt Streck Transport das erste Fahrzeug

Anfang 2022 soll es soweit sein – dann bekommt Streck Transport in der Schweiz seinen ersten Wasserstofflastwagen, einen Hyundai Xcient Fuel Cell. Derzeit sind zwischen Genfer See und Bodensee 46 der ersten in Serie gefertigten H2-Lkw unterwegs. Weitere sollen noch in diesem Jahr hinzukommen, rein rechnerisch spart jeder von ihnen pro Jahr etwa 65 Tonnen CO₂. Und Anfang 2022 soll die Produktion der Fahrzeuge dann deutlich anziehen, betont Mark Freymüller, CEO der Hyundai Hydrogen Mobility AG in Zürich.

Weil die Fahrzeuge so sauber sind, müssen sie derzeit die in der Schweiz fällige Straßenbenutzungsgebühr LSVA (siehe auch Kasten rechts) nicht zahlen. Für etwa 400 Kilometer braucht der Hyundai-Lkw 34 Kilogramm Wasserstoff. Zu den bereits bestehenden sechs Tankstellen sollten bis Ende April zwei weitere in Bern und Geuensee bei Sursee hinzukommen. Bis 2023 soll das Tankstellennetz komplett sein.

Streck Transport ist Mitglied des Fördervereins H2 Mobilität Schweiz und wird sein Fahrzeug wie auch alle anderen Teilnehmer an dem Projekt im Rahmen eines „pay-per-use“-Modells fahren. Dabei bleiben die Lkw im Besitz von Hyundai Hydrogen Mobility, bezahlt werden die zurückgelegten Kilometer. Die Erfahrungen mit dem Brennstoffzellen-Antrieb sollen der gesamten Streck-Gruppe dienen, auch wenn man derzeit in Deutschland noch auf eine entsprechende Infrastruktur verzichten muss.

Wer sich von den neuen Fahrzeugen einen Eindruck verschaffen möchte, kann das hier tun:



www.h2mobilitaet.ch

» KONTAKT

Möhlin

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

Lörrach

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

Die Schweiz bereitet sich auf den elektronischen Mautdienst vor

Künftig sollen Lkw-Fahrer eine Mautbox in ganz Europa nutzen können

Eine Box für ganz Europa: Die Eidgenössische Zollverwaltung (EZV) schafft die Voraussetzungen für die Anbindung der Schweiz an den europaweit kompatiblen elektronischen Mautdienst EETS (European Electronic Toll Service) der Europäischen Union. Der Dienst soll den Warenverkehr an der Grenze vereinfachen und beschleunigen, teilte der Zoll mit.

Er arbeitet dazu mit privaten Erfassungsdienstleistern, sogenannten EETS-Providern zusammen. Als erstes hat das Unternehmen Telepass das erforderliche mehrstufige Zulassungsverfahren bestanden. Die erste offizielle EETS-Fahrt in die Schweiz fand Mitte Februar in Chiasso statt. Die Anbindung an EETS sei ein Meilenstein des Schweizer Digitalisierungs- und Transformationsprogramm DaziT, sagte ein Sprecher der Behörde.

Nach der Umsetzung des Programms müssen Fahrer von ausländischen Transportfahrzeugen nicht mehr an der Grenze aussteigen, um die LSVA zu entrichten, „das kann jetzt durchgängig digitalisiert anhand eines kleinen On-Board-Erfassungsgeräts geschehen“, sagte ein EZV-Sprecher. Die Ablösung des bestehenden LSVA-Erfassungssystems für inländische Fahrzeuge (emotach) ist nach Angaben der Zollverwaltung für Anfang 2024 vorgesehen.



Erhöhung der LSVA zum 1. Juli

Die Schweizer leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) für Lkw wird zum 1. Juli angepasst. Damit werden ältere Lastwagen der Kategorie Euro IV und Euro V von der mittleren in die teuerste LSVA-Kategorie abklassiert. Diese Fahrzeuge erbringen heute laut Bundesrat rund zehn bis zwanzig Prozent der gesamten Verkehrsleistung im Gütertransport auf der Straße. Zudem ist vorgesehen, den seit 2011 bestehenden Rabatt von zehn Prozent für Euro II- und Euro III-Fahrzeuge mit Partikelfilter aufzuheben. Diese Fahrzeuge machen gut zwei Prozent der Verkehrsleistung aus.

Die Schweizer Regierung will mit der Verteuerung erreichen, dass im alpenquerenden Verkehr mehr Güter von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Die LSVA bemisst sich nach den gefahrenen Kilometern, dem höchstzulässigen Gesamtgewicht sowie nach den Schadstoffwerten des Zugfahrzeuges. Für Lastwagen ohne CO₂-Ausstoß wird die LSVA derzeit erlassen.

Umdenken in den USA

Reshoring und vorsorgliche Lagerhaltung in der Diskussion

Die größte Volkswirtschaft der Welt steht vor einem Boom. Und dazu haben in der Corona-Krise Konjunkturprogramme von enormem Ausmaß beigetragen. Als jüngstes hat der „American Rescue Plan Act“ im März Gesetzeskraft erlangt. Mit 1,9 Billionen US-Dollar ist er doppelt so umfangreich wie das 915 Milliarden Dollar schwere Konjunkturprogramm aus dem Dezember 2020. Experten gehen davon aus, dass das Bruttoinlandsprodukt schon im 2. Quartal 2021 das Vorkrisenniveau wieder erreicht.

Die öffentlichen Hilfen zur Pandemiebekämpfung und zur Überwindung der Wirtschaftskrise in den USA machen nach Berechnungen der Washington Post rund 27 Prozent des Bruttoinlandsprodukts (BIP) aus, in Deutschland liegt diese Zahl zum Vergleich bei gut 20 Prozent. Diese Riesensumme kurbelt nicht nur den Konsum an und festigt den sozialen Frieden nach einem Jahr mit Massenarbeitslosigkeit und politischen Turbulenzen um die Präsidentschaftswahl. In den Vorstandsetagen der Unternehmen weckte sie auch Hoffnungen auf eine positive Zukunft, zumal auch Großbetriebe von Krediten zu extrem niedrigen Zinsen profitieren.

„Speziell der deutschen Außenwirtschaft bietet die Förderung des Konsums erhebliche Geschäftsmöglichkeiten, da die Nachfrage nach langlebigen Konsumgütern anziehen wird“, schreibt Germany Trade & Invest (GTAI). Im Zuge der Norma-

lisierung des öffentlichen Lebens und der Konjunkturerholung werde ebenfalls mehr in Produktionsgüter investiert, wovon unter anderem der deutsche Maschinenbau und die deutsche elektrotechnische Industrie profitieren könnten. Präsident Joe Biden will auch die Elektromobilität fördern. Die europäischen Hersteller hoffen nun, dass Autoimporte aus der EU endgültig nicht mehr mit den von seinem Amtsvorgänger oft angedrohten Strafzöllen belegt werden. Insgesamt wird erwartet, dass die Handelspolitik unter Biden verlässlicher wird und stärker auf die Zusammenarbeit mit Verbündeten setzt. Dabei geht es nicht zuletzt darum, unfaire Handelspraktiken des Hauptprivaten China auszubremsen. Für europäische Exporteure brachte die vorübergehende Beilegung des Airbus-Boeing-Streits zwischen der Europäischen Union und den USA erste Erleichterungen. Andererseits ist bei den Zusatzzöllen auf deutsche und Schweizer Lieferungen von Eisen, Stahl und Aluminium kein Fortschritt zu erkennen.

Auch Biden will vor allem die eigene Wirtschaft stärken

Auch Bidens Handelspolitik setzt auf die Stärkung der eigenen Wirtschaft. Der Präsident hat die nationalen Lieferklauseln bei Bundesausschreibungen per Präsidialverordnung sogar noch einmal verschärft, indem er die Liste möglicher Ausnahmegenehmigungen kürzen ließ. Damit kommen europäische Produkte bei Beschaffungen auf Bundesebene nur zum Zuge, wenn sie ausgeprägte Alleinstellungsmerkmale oder einen hohen Anteil

an lokaler Wertschöpfung aufweisen – sie müssen in den USA produziert, montiert oder zumindest veredelt worden sein.

Die US-Wirtschaft holt bereits seit dem 2. Halbjahr 2020 wieder auf, und das Tempo hat sich seit Jahresbeginn noch beschleunigt. Das Institute for Supply Management (ISM) berichtet von steigenden Auftragseingängen, wachsenden Produktionszahlen und einem sich erholenden Beschäftigungsstand im verarbeitenden Gewerbe. Der Einkaufsmanagerindex PMI zeigte im Februar, dass von den 18 erfassten Branchen des verarbeitenden Gewerbes 16 ein Wachstum verzeichneten. Rückgänge gab es lediglich in der Druckindustrie und bei den

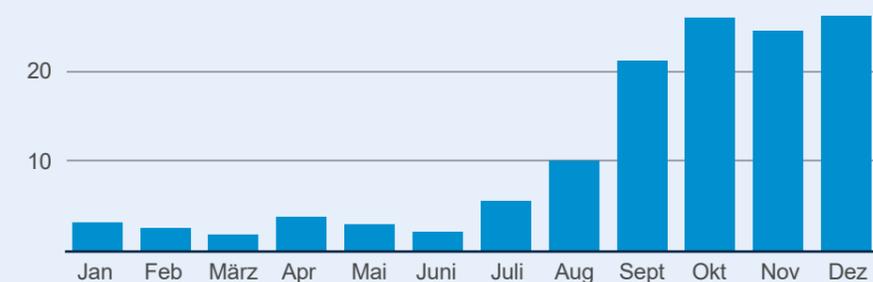
Weiterverarbeitern von Rohöl und Kohle.

Problematisch wirken sich in den USA aber neben dem chronischen Facharbeitermangel inzwischen auch lange Wartezeiten, Mengenbeschränkungen und Kostenexplosionen bei der Anlieferung von Ausgangsmaterialien und Zwischenprodukten aus. Es kommt immer wieder zu Engpässen, nicht nur bei Halbleitern und Rechenchips, so dass das System der „Lean Production“ und des „Just in Time“ aktuell in den Firmenvorständen und Planungsstäben neu überdacht wird, führt GTAI aus. Das „Reshoring“, die Wiedereingliederung einst outgesourcter Komponentenfertigungen, oder eine vorsorgliche Lagerhaltung würden stattdessen diskutiert.

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Welthandel haben auch in den USA zu gewaltigen Logistikproblemen geführt. Der Dominoeffekt entlang der Lieferketten schlägt hier voll durch. Präsident Biden hat im Februar eine hunderttägige Überprüfung angeordnet, die Lieferkettenengpässe in Schlüsselindustrien aufdecken soll. Dazu zählen unter anderem Halbleiter, Batterien für Elektroautos, seltene Erden und Arzneimittel. Für betroffene Industrien könnten infolgedessen bald strengere regulatorische Maßnahmen gelten.

Derzeit kämpfen Reedereien sowie Terminalbetreiber weltweit in allen größeren Häfen mit Kapazitätsengpässen, so dass Container oft mehrere Wochen lang umgebucht werden, bis endlich eine fixe Route steht. Nicht zuletzt aufgrund der durcheinander geratenen Fahrpläne der Linienreederei warten in den US-Import-Häfen Schiffe mitunter bis zu acht Wochen, bevor sie entladen werden können. Besonders stark betroffen sind Großhäfen an der Westküste, wie Los Angeles und Long Beach, wo die Pandemie zudem zahlreiche Hafentarbeiter außer Gefecht setzte. Erschwerend kommt hinzu, dass durch den Platzmangel an den Terminals zahllose Container wochenlang auf den Chassis stehen bleiben, die dann wiederum für den Weitertransport anderer Container fehlen.

Anteil der Verschiffungen aus Los Angeles und Long Beach mit einer Container-Verweildauer von mehr als fünf Tagen (Jahr 2020, in Prozent)



Inzwischen setzen die Reedereien zwar wieder mehr Containerschiffe ein, die sie zu Anfang der Corona-Krise reduziert hatten. Mehr dazu finden Sie auch auf den Seiten 8 und 9. Der Markt hat sich dadurch aber nicht wirklich entspannt, die Frachtraten sind weiterhin hoch. Garantierte Stellplätze werden zum Teil nur vergeben, wenn zusätzliche Dienstleistungen mitgekauft werden. Weitere Kosten können durch Liegegeld entstehen. Auch die Havarie im Suezkanal mit Verzögerungen für zahlreiche Schiffe sorgt für weitere Spannungen im Markt. Und bei der Luftfracht sieht es nicht rosiger aus: Die Frachtraten steigen und ein Ende ist – zumindest für dieses Jahr – nicht in Sicht.

Steckbrief Vereinigte Staaten von Amerika



Staatsform: Föderale und präsidentielle Republik
Staatsoberhaupt und Regierungschef: Joe Biden als 46. Präsident
Einwohner: 331 Millionen
Hauptstadt: Washington
Weitere Großstädte: mit mehr als zwei Millionen Einwohnern: New York (8,6 Millionen) Los Angeles (4 Millionen), Chicago (2,7 Millionen), Houston (2,3 Millionen)

Die USA waren 2019 größter Abnehmer deutscher Exporte, insgesamt wurden nach Angaben des Statistischen Bundesamtes Güter im Wert von 118,7 Milliarden Euro in die Vereinigten Staaten ausgeführt. Damit lag der Wert noch einmal höher als in den beiden Vorjahren (2018: 113,3 Milliarden; 2017: 111,8 Milliarden Euro). Die gesamten deutschen Exporte nahmen von 2017 auf 2019 um 3,8 Prozent zu. Deutschland ist der wichtigste Handelspartner der USA in Europa. Deutsche Unternehmen sind mit knapp 700.000 Arbeitsplätzen der viertgrößte ausländische Arbeitgeber in den USA.

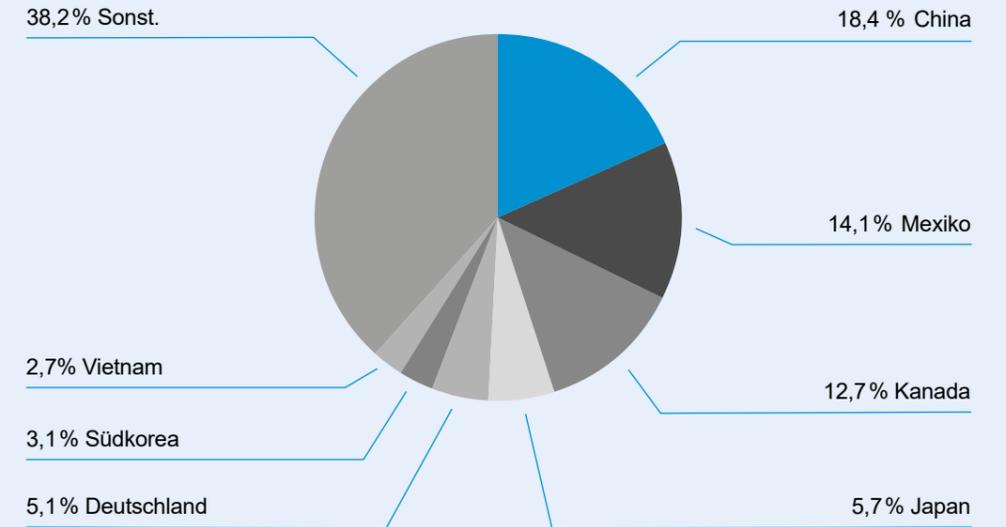
Im Ländervergleich wies Deutschland von 2017 bis einschließlich 2019 die höchsten Exportüberschüsse mit den Vereinigten Staaten aus. Das heißt, es wurden nicht nur mehr Waren dorthin exportiert als aus den USA importiert, die Differenz war auch größer als bei jedem anderen Staat der Welt. So lag der Exportüberschuss 2019 im Handel mit Waren bei 47,3 Milliarden Euro. Die wichtigsten Handelsgüter für den Export in die USA waren in den vergangenen Jahren Kraftwagen und Kraftwagenteile, gefolgt von Maschinen sowie pharmazeutischen Erzeugnissen.

Auch das Volumen der Importe aus den Vereinigten Staaten stieg in den vergangenen drei Jahren von 61,9 Milliarden im Jahr 2017 auf 71,4 Milliarden Euro im vergangenen Jahr (+15 %). Zu den wichtigsten Importgütern aus den USA zählten in den vergangenen Jahren unter anderem Datenverarbeitungsgeräte, elektrische und optische Erzeugnisse, Kraftwagen und Kraftwagenteile.

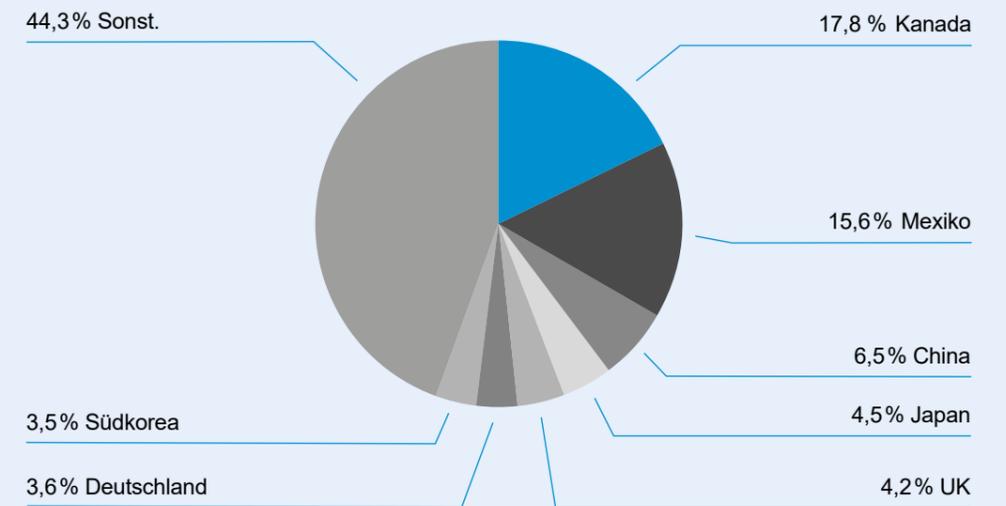
Hauptabnehmerländer für US-Warenexporte waren 2019 Kanada, Mexiko, China, Japan, Großbritannien und Deutschland. Bei den Warenimporten der USA liegt Deutschland als Exporteur unverändert auf Rang 5 hinter Japan, Kanada, Mexiko und China.

Auch für die Schweiz sind die USA ein äußerst wichtiger Partner. Sie kommen auf 15 Prozent Handelsvolumen – im Jahr 2018 hat die Schweiz Waren im Wert von 40 Milliarden Franken in die USA exportiert, die Importe lagen bei 21 Milliarden Franken. In den letzten Jahren hat die USA als Handelspartner an Bedeutung gewonnen. Nur die Europäische Union ist ein noch wichtigerer Markt für die Schweiz.

HAUPTLIEFERLÄNDER 2019; Anteil in %



HAUPTABNEHMERLÄNDER 2019; Anteil in %



Quelle: © Germany Trade & Invest

» KONTAKT

Freiburg

Oliver Diring
 +49 (0) 761 1305 - 642
 oliver.diring@streck.de

Möhl

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



Ventilgehäuse im Bearbeitungszentrum

Richtig geregelt

Von der Mühle zur künstlichen Intelligenz

Regelungstechnik gab es im weiteren Sinne schon in der Antike, als der griechische Techniker Ktesibios eine Art selbstschließendes Ventil erfand. Aber seit dem 3. Jahrhundert vor unserer Zeitrechnung hat sich auf diesem Gebiet sehr viel getan. Ein Taktgeber beim technischen Fortschritt ist die deutsche Samson AG aus Frankfurt, die sich als Weltmarktführer für automatisierte Stellventile bei Lebensmitteln und Getränken sieht. „Es gibt wohl kaum ein Bier auf der Welt, das nicht mit Samson-Technik gebraut wurde“, sagt Vorstandsvorsitzender Dr. Andreas Widl. Grundsätzlich aber ist das Unternehmen überall aktiv, wo Flüssigkeiten, Gase, chemische Substanzen im Fluss sind und sicher geregelt werden müssen.

Die Geschichte von Samson begann vor über 120 Jahren in einer Mühle in Neuss am Niederrhein, wo sich der der junge Mühlenbauer Hermann Sandvoss hochgearbeitet hatte. Er betreute den gesamten Maschinenpark und überwachte die Dampf- und Wärmeversorgung, wobei die Temperatur der Anlage konstant gehalten werden musste. Das war ein mühsames Unterfangen und erforderte die ständige Nachregelung von Hand.

Sandvoss sah dies als Herausforderung und machte sich auf die Suche nach einer Lösung. Ein Apparat, der selbsttätig auf Temperaturschwankungen reagierte, schwebte ihm vor. Nach langwierigen Versuchen entwickelte er einen Thermostat, der ihm die lästige Aufgabe des ständigen Temperaturregelns und Kondensatablassens abnahm. Diese Konstruktion war die Grundlage für sein erstes Patent und sein erstes Produkt.

Kurz entschlossen hängte er seinen bisherigen Beruf an den Nagel und widmete sich fortan der Herstellung von wärmetechnischen Regelgeräten. Am 1. April 1907 gründete er die Firma Vulcan Technische Apparate Baugesellschaft mbH, deren Erzeugnisse noch im selben Jahr unter dem Namen „Samson“ auf den Markt gelangten. Bis 1912 hatten bereits mehr als 250.000 Samson-Kondensatableiter und etwa 10.000 Temperaturregler die Werkstatt verlassen und wurden in Heizungs- und industriellen Anlagen eingesetzt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte sich die Automatisierung mit Drucklufttechnik (Pneumatik) durch. Mithilfe neuartiger Geräte, die sich an das pneumatische Leitsystem anschließen ließen, wurde erstmals das automatische Messen und Regeln gesamter Anlagen möglich. Bei Samson entstand so 1953 der STP703, der erste pneumatische Stellungsregler, der der erste in Deutschland und einer der ersten weltweit war. Das Gerät ermöglichte erstmals das vollautomatische, exakte Stellen von Ventilen, und seine Markteinführung bedeutete einen wichtigen Durchbruch zur automatisierten Regeltechnik.

Das präzise Arbeiten der Ventile wurde immer wichtiger. Aber eine definierte Ventilfunktion über eine lange Lebensdauer zu gewährleisten, sie gegen die Beanspruchung durch Druck, Temperatur und unterschiedliche Medien resistent zu machen, ist eine alles andere als triviale Aufgabe. Zudem müssen Ventile in einem besonderen Maße den Anforderungen von Umwelt- und Arbeitsschutz gerecht werden. Sie müssen dichthalten, dürfen keine störenden Nebeneffekte produzieren und trotzdem nicht zu viel kosten.

Die Antwort auf diese Ansprüche fanden die Stellgeräte-Entwickler von Samson bereits 1968 mit dem Stellventil der Bauart 240, dem ersten Gerät auf dem Markt, das konsequent modular aufgebaut war. Die kontinuierliche Weiterentwicklung des modularen Ventilbaukastens machte das Ventil zu einer vielseitig einsetzbaren Lösung und setzte den Standard in der Prozesstechnik, an dem sich der Wettbewerb orientiert. Bis heute sind rund eine Million dieser Ventile im Einsatz und sorgen für den sicheren Betrieb von tausenden Anlagen weltweit. Gemeinsam kommen sie auf über 150 Milliarden Betriebsstunden.

Mit dem Fortschritt in Elektronik, Digitaltechnik und Mikroprozessortechnik wurden auch die Samson-Stellungsregler präziser, schneller und kommunikationsfähig. 1989 wurde so der weltweit erste kommunikationsfähige Stellungsregler auf einer Messe präsentiert. Heute sind Stellungsregler mit zahlreichen Sensoren und vielen Funktionalitäten wie bei-



Stammsitz Frankfurt am Main

spielsweise Diagnose ausgestattet und werden dadurch zu intelligenten Feldgeräten, die für die nächste Evolutionsstufe der Industrie 4.0 großes Potential bieten.

Digitalisierung ist das zentrale Thema für Samson, weshalb das israelische Start-up Precognize übernommen wurde. Die Produktpalette konnte damit um Sam Guard erweitert werden – ein prädiktives Überwachungs- und Diagnosesystem, das die gesamte Prozessanlage in den Blick nimmt und Ausfälle und verdächtige Betriebszustände Tage bis Wochen im Voraus erkennt. Künstliche Intelligenz und menschliche Kompetenz und Erfahrung werden so verbunden, maschinelles Lernen gepaart mit menschlichem Anlagenwissen zur Maximierung der Verfügbarkeit, Leistung und Produktivität der Anlage.

An der Zusammenarbeit mit Streck Transport schätzt man bei Samson in Frankfurt, dass tägliche Herausforderungen mit hoher Kompetenz und Freundlichkeit unkompliziert und schnell gelöst werden. „Von Anfang an fühlten wir uns gut aufgehoben und die Abwicklung erfolgt in einem guten partnerschaftlichen Miteinander“, sagt Karsten Scheurer, Teamleiter im Versand. Durch die tägliche Übernahme von Sendungen werde ein nahezu gleichmäßiger Ausstoß von Luftfrachtsendungen erreicht, wobei die Streck Tochter CHR (Cargo Handling Raunheim) sich um die Einhaltung der Vorschriften zur Luftfrachtsicherheit kümmere. „Außerdem konnten die Warenbewegungen mit den einzelnen Verladern deutlich reduziert und die Effizienz gleichermaßen gesteigert werden“, freut Scheurer sich.

Das Unternehmen in Zahlen

- Samson hat weltweit rund 4.500 Mitarbeiter.
- Größter Produktionsstandort ist der Stammsitz Frankfurt am Main.
- Dort arbeiten etwa 2.000 Beschäftigte.
- Zum Unternehmen gehören mehr als 50 Tochtergesellschaften in über 40 Ländern.
- Der Umsatz der Samson Group beträgt 630 Millionen Euro.
- Das Unternehmen wurde 1907 gegründet und 1922 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt.
- Samson ist bis heute im Besitz der Nachkommen der Gründerfamilien.



www.samsongroup.com

» KONTAKT

Frankfurt

Mathias Eiswirth
+49 (0) 6142 9258 - 111
mathias.eiswirth@streck.de

Freiburg

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



Der Blick zurück

Zwei Streck Mitarbeiter erzählen aus ihrem Arbeitsleben

Beide haben einen großen Teil ihres Lebens in der Firma verbracht, beide wissen viel zu erzählen: Rudolf Greiner (83) war bereits in den Anfangsjahren von Streck Transport dabei, während Manfred Schmittel (66) fast 25 Jahre später dazu gestoßen ist. Wenn sie rückblickend berichten, wird auch deutlich, wie charismatisch Firmengründer Karl Streck das Unternehmen geführt und geprägt hat.

Zu den gern erzählten Erinnerungen gehört die Geschichte von den allerersten Streck-Transportaktivitäten, noch bevor die Firma gegründet war. Es geht um Care-Pakete von Schweizer Bürgern, die nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs an die notleidende deutsche Bevölkerung geschickt werden sollten. Die Schweizer sammelten die Päckchen in Basel und suchten jemanden, der sie nach Deutschland auf die Post bringen könnte, berichtet Manfred Schmittel. Und sie fanden ihn dann in Karl Streck, der in Basel bekannt war, weil er vor dem Krieg seine Speditionslehre dort gemacht hatte.

Mit Kuh und Holzvergaser in die Welt der Spedition

Karl Streck startete mit einem Anhänger und einer Kuh als Zugtier in sein Unternehmerleben. Die Kuh wurde bald durch einen Ochsen und der wiederum durch ein Pferdefuhrwerk ersetzt. Am 1. August 1946 gründete der spätere Chef von Streck Transport dann seine Spedition – nachdem er zuvor einem Bauern einen Lkw mit Holzvergaser abgekauft hatte. Mit dem konnte er nun die Schweizer Pakete noch professioneller über die Grenze bringen. Und dieser grenzüberschreitende Beförderungsauftrag stellte das Unternehmen von Anfang an binational auf, die Entwicklung des Ein-Mann-Betriebs zu einem mittelständischen Unternehmen mit Gewicht in Deutschland und der Schweiz war so schon vorgezeichnet.

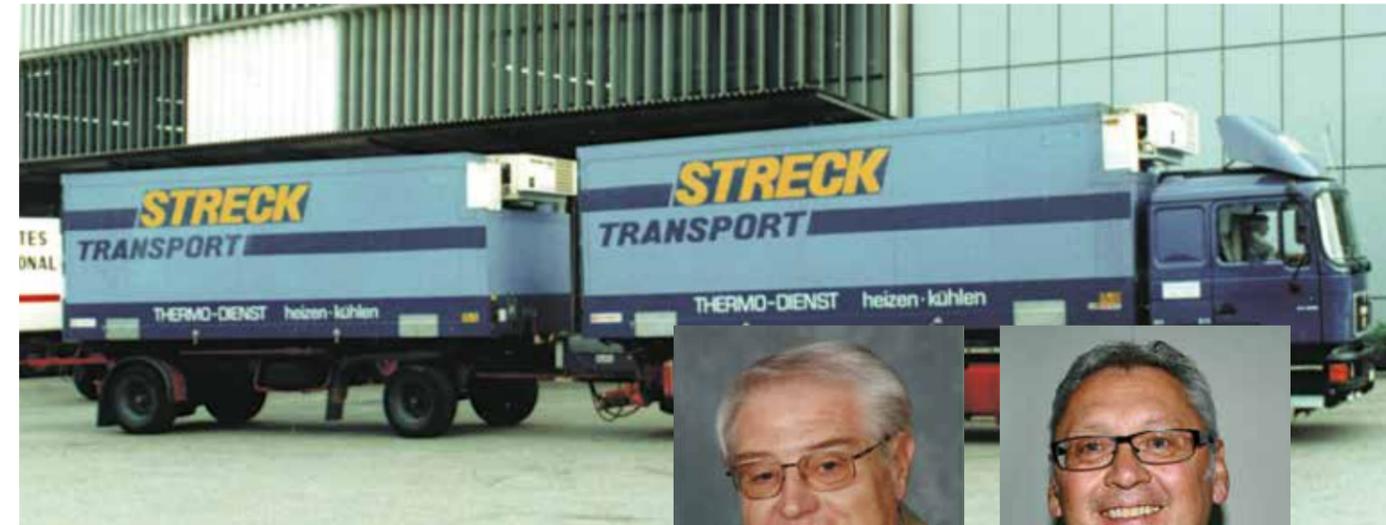
Das Deutsch-Schweizerische oder Schweizerisch-Deutsche

prägte sowohl die berufliche Laufbahn von Greiner als auch die von Schmittel. Greiner, der seine Lehre zuvor anderswo abgeschlossen hatte, fing 1955 in Lörrach an. Im Alter von 25 Jahren wurde er von Karl Streck bereits zum Prokuristen gemacht – das Unternehmen hatte damals etwa 30 Mitarbeiter. Sein Chef hatte ihn zuvor gekannt davon überzeugt, nicht nach München zur Konkurrenz zu gehen. Er blieb dann ein Vierteljahrhundert Geschäftsführer für den Bereich Inland und die Schweiz, erzählt er, und spricht heute noch achtingvoll von seinem Chef, der ein großer Menschenkenner gewesen sei.

Greiner war dabei, als Streck Transport 1976 Gründungsmitglied des Deutschen Paketdienstes (DPD) wurde. „Wir waren zunächst acht Spediteure“, berichtet er aus der DPD-Anfangszeit. Andere aus der Branche hätten die später sehr erfolgreiche Achtergruppe zunächst belächelt, weil ein Spediteur sich doch nicht mit kleinen Post-Paketen befasst. Um diese Pakete zu bündeln, wurden sie damals in Müllsäcke verstaut und so dem Fernverkehr mitgegeben. „Wie sollten wir sie sonst an die einzelnen Stationen bringen? So ging das eben los“, sagt Greiner schmunzelnd. Er war auch für die Gründung von Fortras verantwortlich, einem unabhängigen Kooperationsunternehmen aus dem DPD-Kreis, das dann 2001 in der System Alliance aufgegangen ist, die noch heute eine wichtige Rolle spielt.

Schwarzwälder als Prokurist in der Schweiz

Auch Manfred Schmittel berichtet vom Charisma seines Chefs, der ihn 1979 einstellte. Er war sich zunächst gar nicht sicher, dass die Zukunft seines Arbeitslebens in der Schweiz liegen sollte. „Für mich war die Schweiz damals noch Ausland und alles viel zu kompliziert“, blickt er zurück. Doch Karl Streck riet ihm, sich den Betrieb in Möhlin einfach mal für ein halbes Jahr anzuschauen. „Daraus sind dann 39 Jahre geworden“, sagt



Rudolf Greiner



Manfred Schmittel

Schmittel. „Mit 25 war ich Prokurist und im Schweizer Handelsregister eingetragen.“ Er war der 70. Mitarbeiter bei Streck in der Schweiz und wechselte schnell vom Export in den Außendienst.

„Damals gab es noch keine Navigationssysteme, da lag die Landkarte auf dem Beifahrersitz und der Stadtplan auf dem Knie“, erzählt er. Die Schweizer Straßenbeschilderung war ungewohnt, man hatte immer mehrere Portemonnaies für die unterschiedlichen Währungen dabei, Kreditkarten gab es nicht. Und er hatte zwei Stunden Mittagspause, weil der Schweizer Zoll zwei Stunden Mittagspause machte. „Da ging überhaupt nichts. Die Grenzen waren praktisch geschlossen“, stellt Schmittel fest. Kundenbesuche waren in dieser Zeit auch nicht möglich und so saß der junge Außendienstler mal in der Sonne am Vierwaldstätter See oder bei schlechtem Wetter irgendwo im Wald, und wartete, dass die Zeit abließ.

Und doch: „Das waren tolle Zeiten“, sagt Schmittel. „Wir hatten geschäftlich sehr viel und sehr schnell Erfolg, jedes Rekordergebnis wurde im nächsten Jahr von einem neuen Rekordergebnis abgelöst.“ Zunächst fuhr lediglich ein Lkw am Tag mit Sammelgut nach Lörrach, im Eingang waren es ein paar mehr. Ein Jahr nach Schmittels Berufsstart bei Streck wurde dann der erste Sammelverkehr nach Holland losgeschickt. „Das war, von Deutschland einmal abgesehen, der erste internationale Verkehr, ein Lkw am Freitag, und der war auch nur halbvoll.“ Aber das änderte sich sehr schnell.

Innovationen als Grundlage für den Erfolg

„Der Erfolg gründete sich zu Anfang sicherlich darauf, dass Karl Streck mit als einer der ersten in der Schweiz den Kunden die Dienstleistungen aus einer Hand angeboten hat“, erläutert der ehemalige Streckler. Früher seien Spediteure in der Schweiz

klassische Vermittler gewesen, ohne eigene Lkw, mit Frachtführern, die die Ware beim Kunden abholten, ohne Zollabteilung, und im Ausland gingen die Sendungen dann auf die Bahn. „Die waren dann irgendwie unterwegs, aber wo genau und wann sie ankamen, wusste keiner“, erzählt Schmittel.

Karl Streck aber habe seinen Kunden gesagt: ich hole die Sendungen mit meinem Lkw, mit meinem Fahrer, ich verzolle sie mit meinem Zolldeklaranten und ich habe in Deutschland – als einzigem Markt seinerzeit – an jedem Standort immer dieselben Partner. „Das war der Beginn“, sagt Schmittel. „Dann kam DPD dazu und die Sammelgutkooperationen, was heute die System Alliance in Deutschland ist oder international die System Alliance Europe, wo man mit festen Partnern und fixen Plätzen arbeitet.“

Streck Transport punktete zunächst mit Bahn-Sammelverkehren, die auch am Ursprung des Standorts Lörrach standen. Es ging nach Deutschland hinein oder auch mal nach Chiasso für Italienware. „Von den Bahnsammelwaggons gibt es heute noch die Anschlussgleise“, berichtet Schmittel. „Früher haben die Schweizer Kunden fast alle Sendungen mit der Bahn verschickt und jeden Tag kam ein Bahnwaggon mit Stückgut an.“ Karl Streck habe Lkw-Sammelgutverkehren begonnen, die zuvor kein Thema waren.

Die Entwicklung weg von Komplettladungen hin zu kleineren Einheiten habe Streck eigentlich vorweggenommen, sagt Schmittel. Durch just-in-time seien viele Aufträge in kleinere Teilaufträge gesplittet worden. Und das sei genau das Segment gewesen, was Streck schon immer angeboten habe. „Zu Beginn hatten wir vielleicht zehn Linienverkehre, am Schluss waren es 45, allein nach Deutschland.“ Inzwischen sei der Lkw in diesem

Bereich längst unschlagbar, weil er so flexibel sei und für die letzte Meile ohnehin gebraucht werde.

Der Zoll im Haus ersetzt den Stau

Zwischen Deutschland und der Schweiz oder der Schweiz und Deutschland ging im Warenverkehr nichts ohne den Zoll. Das gilt auch heute noch, wenn auch ganz anders. „Der Wegfall der Zollgrenzen und der EU-Binnenmarkt waren ein richtiger Schub“, sagt Schmittel. Er kann sich aber noch gut an Zeiten erinnern, als internationale Transporte zwingend mit Grenzformalitäten verbunden waren. „Da war der Grenzübergang Rheinfeldern mit Lkw verstopft, weil alle Abfertigungen dort stattgefunden haben“, sagt er.

Aber auch für dieses Problem gab es bei Streck Transport eine kreative Lösung, berichtet Schmittel. „Wir haben lange versucht, dem Zoll klar zu machen, dass eine Verzollung bei uns auf dem Lager doch viel einfacher ist“, sagt er. Nach so manchem Jahr Überzeugungsarbeit war es dann so weit: „Wir hatten schweizweit das erste Zollamt, bei dem die Behörde mit ihren Beamten zum Spediteur kam, Möhlin gehörte damals zu den zehn größten Abfertigungszollämtern“, erinnert er sich.

Zu Spitzenzeiten saßen da 25 bis 30 Schweizer Zöllner mietfrei auf einem Stockwerk im Streck-Gebäude und haben dort die Zollabwicklungen gemacht, zwei weitere Firmen aus Möhlin waren auch noch dabei. „Wir haben dann noch eine Küche eingebaut, weil ein Schweizer Zöllner am Mittag ein warmes Essen braucht“, erzählt Schmittel augenzwinkernd. Die durchorganisierten Beamten brachten auf den Streck-Hof auch ein Dienstfahrrad Jahrgang 1921 mit, massiv und gefühlt 150 Kilogramm schwer, um ihre Dienstpost vom Zollamt auf das Postamt nach Möhlin zu fahren.

Grenzenlose Energien

Ganz in den Anfängen hatte Streck eine Außenseiterrolle in der Schweiz, erinnert sich Schmittel: „Die Aufnahme von Karl Streck in den Speditorsverband wurde abgelehnt, weil er Deutscher war.“ Auch als diese Zeiten längst vorbei waren, war es gut, sich der jeweiligen Unterschiede bewusst zu sein, sagt der Mitarbeiter im Ruhestand. „Wenn ich am Morgen aus dem Schwarzwald über die Grenze gefahren bin, habe ich meinen Schweizer Hut aufgesetzt und Deutschland von außen betrachtet“, erläutert er seine Strategie. „Die Anforderungen sind einfach unterschiedlich, das sind unterschiedliche Märkte, die auch unterschiedlich angegangen werden müssen“, hebt er hervor.

Besonderheiten und Empfindlichkeiten beidseits der Grenze gibt es nach wie vor. Oftmals habe man in Deutschland nicht verstanden, warum in der Schweiz Prozesse länger dauern

und sich nicht so eine Dynamik entwickle wie im großen Nachbarland, erinnert sich Schmittel. „Wir haben dann in der Schweiz immer gesagt: Es geht auch ohne Betriebshektik.“ Man habe zunächst überlegt, abgewogen und nach Alternativen geschaut, bevor eine 180-Grad-Wende vollzogen wurde. „Eine 90-Grad-Wende tut es des Öfteren auch.“

Der deutsche Grenzgänger Schmittel hat in langen Schweizer Jahren gelernt, dass man das Rad nicht unbedingt runder machen muss, als es ist. Er hat gelernt, dass es manchmal hilfreich ist, wenn man des Allemannischen mächtig ist und nicht hochdeutsch daherkommt. Er hat erfahren, wie wichtig es ist, bestehende Energien über Grenzen hinweg zu vernetzen und dass der Wettbewerb zwischen operativen Einheiten in zwei unterschiedlichen Ländern Energien weckt und sehr positive Ergebnisse zeitigen kann. Und das gilt heute wohl mehr denn je.



» KONTAKT

Lörrach

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



Im vergangenen Jahr konnte Streck Transport bereits einen kleinen Teil zur Eindämmung der Corona-Pandemie beitragen: 16,5 Millionen dringend benötigter Mundschutzmasken wurden damals aus China importiert, die u.a. für Krankenhäuser und den Katastrophenschutz vorgesehen waren. Im Herbst kamen dann Luftfrachttransporte von Impfstoff-Abfüllanlagen des langjährigen Streck-Kunden Zahoransky in die USA dazu. Seit Dezember 2020 ist nun bei der Firma Schott das Streck-Knowhow gefragt.

Die Nachfrage nach Corona-Impfstoffen von Regierungen weltweit ist immens hoch, spielen doch schnelle Impfungen die zentrale Rolle bei der Bekämpfung der Pandemie. Bei den sensiblen Vakzinen ist es allerdings extrem wichtig, dass sie geschützt in hochwertigen Behältern aufbewahrt und transportiert werden. Das einst vom Gaspionier Otto Schott erfundene Borosilicatglas bietet genau diese Voraussetzungen und ist daher Standard bei der Abfüllung von Corona-Impfstoffen. Diese Glasverpackungen darf Streck Transport seit Januar im Auftrag von Schott North America Inc. in den USA an diverse Pharmaunternehmen liefern.

Für die Transporte werden seit Dezember 2020 die Produktionsstätten in Deutschland, der Schweiz und Ungarn von Streck Transport angefahren. Die Steuerung erfolgt aus den USA durch Schott North America Inc. Eine der ersten Sendungen mit „Covid Vials“ (vials – englisch für Glasfläschen),

die mit Streck Transport in die USA verschickt haben, waren jeweils 11 Paletten mit 5,6 Tonnen – abzuholen bei Schott in Ungarn und ebenfalls 11 Paletten mit 5,2 Tonnen aus dem Schott-Werk im schweizerischen St. Gallen. Der langjährige Streck-Speditionspartner in den USA, Cargo Modules, kümmert sich dann um den Weitertransport in den USA.

Inzwischen wurden so über 75 Tonnen per Luft- und Seefracht an Schott North America Inc. in die USA geliefert und Streck Transport hat damit seinen kleinen Teil zur Bekämpfung der Corona-Pandemie beitragen können.

www.schott.com



» KONTAKT

Freiburg

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



Schwierig, aber machbar

Arbeit in Corona-Zeiten bleibt eine Herausforderung

Ein Jahr Corona-Pandemie hat unseren Alltag nachhaltig in vielen Bereichen verändert. Auch das Arbeitsleben ist betroffen, und Streck Transport macht da keine Ausnahme. Um die Ausbreitung des Virus einzudämmen, arbeiten viele Beschäftigte von zu Hause aus. Das geht für einige leichter als für andere, aber nicht selten fällt der Mangel an sozialen Kontakten schwer und der Austausch mit Kollegen wird vermisst, berichtet Cornelia Weismann, Leiterin des Bereichs Personalentwicklung und Ausbildung bei Streck Transport Deutschland.

„Ich wünsche mir so schnell wie möglich wieder normale Verhältnisse“, sagt ein Streck-Mitarbeiter, der hier Peter heißen soll. „Wir sind in der Firma nach wie vor ein sehr gutes Team, aber trotzdem habe manchmal Schwierigkeiten aufzustehen oder mich zu motivieren.“ Die direkte Vernetzung fehle, im Betrieb wie am Wohnort, dass man sich auch mal in den Arm nimmt oder etwas gemeinsam macht.

Das große Büro mit vielen Kolleginnen und Kollegen ist für ihn durch Corona zur Tabuzone geworden, stattdessen macht Peter seinen Job im Wohnzimmer, wo auch ein Esstisch steht, allein. Und das seit Mitte Oktober. Glücklicherweise stimmt die Chemie mit den Menschen aus dem Team auch von dort aus. „Wir haben jeden Tag unsere Konferenzen und ein gutes Vertrauen zueinander. Das hilft“, sagt er.

Sehnsucht nach sozialen Kontakten

Ganz anders sieht es trotz Corona für Carsten Dömeland aus, der bislang wochenweise im Homeoffice war. Als Disponent im Nahverkehr betreut er Fahrer und Lageristen, da ist die persönliche Präsenz aber unabdingbar, erläutert er. Dömeland hat mit seinem Chef abgesprochen, dass er mehrheitlich vor Ort arbeitet, vor allem wegen der direkten Kommunikation, die für seinen Job grundlegend ist. „Ich halte mich an alle Maßnahmen, trage meine Maske und desinfiziere meine Hände. Und Abstand zu halten – das hat man nach einem Jahr nun wirklich drin.“

Am Anfang habe er sich in die neue Situation erst reinfuchsen müssen, sagt Rainer Cherubim, „aber ich kann meine Arbeit auch gut hier erledigen.“ Er macht seinen Job, der eigentlich in der Abfertigung stattfindet, bereits seit Mitte Oktober von zu Hause aus, nur für kurze Unterbrechungen war er zwischendurch mal im Geschäft. Er versucht, sich weitestgehend von dort fern zu halten, denn er ist der Joker, falls es in der Abteilung eine Infektion geben sollte.

An die weitgehend papierlose Arbeit ohne Drucker und den kleinen Bildschirm am Laptop hat er sich inzwischen gewöhnt. Ein Handy, ein Kuli und ein Block liegen auf dem Küchentisch, der mit einem Küchenstuhl zum Homeoffice geworden ist. Immerhin ist er nicht allein, denn seine Frau arbeitet in einem anderen Raum auch von zu Hause aus. „Es wäre schon schön, die Kol-

legen auch mal wieder in der Firma zu sehen und nicht nur zu telefonieren“, sagt er.

Der Kontakt fehle merklich. Auch ließen sich Probleme einfacher lösen, wenn man selbst kurz zur Abfertigung in die Halle gehen könne. „Aber machbar ist es für mich auch so“, sagt er. Cherubim kann sich vorstellen, auch künftig ab und zu von zu Hause aus zu arbeiten. Was dabei allerdings fehle, sei eine klare Abgrenzung zwischen Arbeit und Privat. Im Homeoffice sei die Arbeit eigentlich nie erledigt. „Wenn ich mir das grundsätzlich aussuchen müsste, dann gehe ich viel lieber ins Geschäft.“

» KONTAKT

Freiburg

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

Gegen den Trend

Streck Transport Deutschland steigert Ausbildungszahlen auch ohne staatliche Förderung

Gegen den Trend im Land hat Streck Transport die Zahl der Auszubildenden und Berufsanfänger gesteigert. „Wir wollen so jungen Menschen eine Chance geben und unsere Zukunft als modernes, sich nachhaltig entwickelndes Unternehmen sichern“, sagt Cornelia Weismann. Eine staatliche Förderung gibt es hierbei für Streck Transport aufgrund der Größe des Unternehmens nicht.

Generell sieht es in Baden-Württemberg nicht so gut aus, denn zum neuen Ausbildungsjahr im Herbst 2020 wurden deutlich weniger Verträge geschlossen. „Im IHK-Bereich fällt der Rückgang um 14,4 Prozent noch stärker aus als im Handwerk, das einen Rückgang um 6,7 Prozent verzeichnet“, sagte Arbeitsministerin Nicole Hoffmeister-Kraut.

Streck Transport dagegen hält die Ausbildungszahlen in vielen Berufen stabil. So werden jährlich weiterhin mindestens zwölf Personen als Kauffrau oder Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung ausgebildet, es gibt fünf Plätze für Fachlageristen, drei Personen können sich auf einen Ausbildungsplatz als Fachkraft für Lagerlogistik bewerben, außerdem wird ein künftiger Fachinformatiker in der Fachrichtung Systemintegration eingestellt.

Hinzukommen pro Jahr zwei Studienplätze Bachelor of Arts der Fachrichtung Spedition, Transport und Logistik sowie in diesem Jahr zusätzlich ein Studienplatz im Bereich Wirtschaftsinformatik Application Management an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg (DHBW). Ebenfalls zusätzlich wird ein Auszubildender für den Beruf Fachinformatiker in der Fachrichtung Anwendungsentwicklung gesucht, die Zahl der einzustellenden Berufskraftfahrer wird von ein bis zwei Ausbildungsplätzen in den vergangenen Jahren auf bis zu vier Azubis in 2021 erhöht.



Lörrach und Steinen – aus zwei mach eins

Anfang April konnte mit dem Umzug der bisherigen Streck-Niederlassung Steinen nach Lörrach ein Streck-Großprojekt des Jahres 2021 erfolgreich abgeschlossen werden. Alle Großkunden der Kontraktlogistik wurden dabei aus Steinen an den Streck-Gründungsstandort Lörrach überführt.

Um die Zusammenlegung überhaupt möglich machen zu können, waren in Lörrach umfangreiche Arbeiten notwendig, die bei laufendem Betrieb durchgeführt wurden. Unter anderem wurden eine Rampe und eine Versickerungsmulde neu gebaut, fünf weitere Überladerampen installiert, sowie eine Halle mit 600m² und der Hof mit insgesamt 2.220 m² saniert.

» KONTAKT

Lörrach

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

System Alliance Europe wird Genossenschaft

Stückgutkooperation bündelt Kräfte

Die Stückgutkooperation System Alliance Europe (SAE) will mit der Umwandlung in eine Genossenschaft die Kräfte bündeln und neue Partner gewinnen. Wichtiger Bestandteil des Strukturwandels ist die Weiterentwicklung der IT-Strategie, mit der die Digitalisierung der Netzwerkprozesse weiter vorangetrieben werden soll. „Wir werden in den kommenden Monaten ein umfassendes Programm organisatorischer, technologischer und prozessualer Veränderungen umsetzen, mit dem wir den zukünftigen Anforderungen des Marktes optimal begegnen können“, sagte Oliver Rüter, Vorstandsvorsitzender der System Alliance Europe eG.

Da einige der SAE-Mitglieder zu den Vorreitern bei der Digitalisierung gehören, sollen diese erprobten Technologien auch auf das Netzwerk übertragen werden. Mit der so optimierten Plattformökonomie sollen weitere Partner gewonnen und den Auftraggebern ein modernes Einkaufserlebnis geboten werden. Die bisher für die Verwaltung, die Koordination und das Management der IT-Plattform zuständige inhabergeführte SAE Agency GmbH wird als unabhängiger Dienstleister unter neuer Firmierung für die eG tätig bleiben und sich hauptsächlich um IT-Fragen kümmern. Davon verspricht man sich einen Zugewinn an Agilität und Eigenständigkeit, die den unternehmerischen Interessen aller Dienstleistungspartner zugutekommen soll.

In diesem Jahr soll unter anderem auch die Weiterentwicklung der SAE-eigenen Kooperationsplattform Log-IT angepackt werden, über die der Datenaustausch und die Steuerung aller logistischen und administrativen Prozesse unter den Kooperationspartnern und ihren Kunden erfolgt. Letztere sind über eine einzige Schnittstelle mit der gesamten Datenwelt der System Alliance Europe verbunden. Derzeit werden über die Plattform etwa vier Millionen Sendungen pro Jahr digital gesteuert. Ziel der Kooperation ist es, mit der Plattform Log-IT die nächsten technologischen Entwicklungsschritte zu gehen, den Funktionsumfang zu erweitern und den Automatisierungsgrad weiter zu erhöhen.

Im zweiten Quartal 2021 soll ein Masterplan verabschiedet werden, der die Entwicklungsstufen und -ziele der System Alliance Europe für die kommenden Jahre festlegt. In der Stückgutkooperation sind 45 mittelständische, inhabergeführte Transport- und Logistikdienstleister organisiert. Sie beschäftigen insgesamt 44.000 Mitarbeiter und verfügen über 144 Niederlassungen in 29 Ländern Europas. Die Streck Transport Gruppe war sowohl in Deutschland wie auch der Schweiz Gründungsmitglied der SAE und ist Gesellschafter. Zusätzlich ist Streck in allen Gremien der SAE vertreten und erreicht in den Qualitätsrankings jährlich Spitzenplatzierungen.



Hinweisgeber bekommen einen anonymen Kanal

Streck Transport setzt EU-Richtlinie um

Das Gesetz gilt für Unternehmen mit mehr als 50 Mitarbeitern sowie für Behörden und Kommunen mit mehr als 10.000 Einwohnern. Dabei werden viele Schlüsselbereiche des EU-Rechts abgedeckt. Angefangen bei der Bekämpfung von Geldwäsche, geht es über den Datenschutz, den Schutz der finanziellen Interessen der Union, die Lebensmittel- und Produktsicherheit bis hin zu den Bereichen öffentliche Gesundheit, Umweltschutz und Verkehrssicherheit.

„Whistleblower sind in unseren Gesellschaften äußerst wichtig. Es sind mutige Menschen, die dazu bereit sind, illegale Aktivitäten ans Licht zu bringen, um die Öffentlichkeit vor Fehlverhalten zu schützen – oft unter großer Gefahr für ihre Karriere und ihren Lebensunterhalt“, sagte die Kommissarin für Werte und Transparenz, Věra Jourová. Für ihr mutiges Handeln verdienen sie Anerkennung und Schutz.

Das Meldeverfahren lässt sich in ein Drei-Stufen-Modell unterteilen:

- Stufe 1: die interne Meldung,
- Stufe 2: die Meldung an die zuständige Behörde,
- Stufe 3: die Meldung an die Öffentlichkeit, z.B. die Medien.

Eine eingegangene Meldung muss binnen einer Woche gegenüber dem Hinweisgeber bestätigt werden. Innerhalb von drei Monaten muss über die eingeleiteten Maßnahmen berichtet werden.

Bei Streck Transport Deutschland ist Stephan Bleckmann für die Umsetzung der rechtlichen Vorgaben zuständig. „Wir sind bereits jetzt gut vorbereitet und haben einen sehr qualifizierten Anbieter für ein funktionstüchtiges System gefunden“, hält er fest.

» KONTAKT

Lörrach

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

Streck Transport jetzt mit Flugzeug

Übergabe als Dank und Ausdruck guter Zusammenarbeit mit Sun Chemical

Streck Transport in der Schweiz verfügt jetzt über ein „eigenes Flugzeug“ in den Firmenfarben Blau und Gelb. Das Modell ist Ausdruck der guten Zusammenarbeit zwischen Streck Transport und dem Kunden Sun Chemical, dem globalen Marktführer in der Produktion von Druckfarben.

Das Flugzeug wurde am 25. März 2021 in Möhlin von seinem Erbauer Manfred Aebischer, der bei Sun Chemical die Logistik verantwortet, feierlich an Christine Haas übergeben, die bei Streck Transport in der Schweiz die Großkunden betreut.

Aebischers Hobby ist der Modellbau, und er hat insgesamt rund 130 Stunden in den Streck-Flieger investiert, der zudem voll flugtauglich ist. Vor der Schweizer Streck-Zentrale konnte Aebischer seinen Zuschauern bei einem Demoflug ganz eindeutig vorführen: Streck Transport fliegt jetzt auch!



Manfred Aebischer, Christine Haas

» KONTAKT

Möhlin

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



Die Erfolgsgeschichte geht weiter

Das neue Transportmanagementsystem Cargo Suite bewährt sich bei Streck Transport in Pfungen und stößt weitere Verbesserungen an.

Der Schweizer Standort Pfungen bei Winterthur war bei Streck Transport der Pilot der intensiv geplanten Umstellung auf das neue Transportmanagementsystem AX Cargo Suite. „Das war für das gesamte Team auf allen Stufen eine außerordentliche Zusatzaufgabe, aber das Projekt wurde von allen Ebenen positiv mitgetragen und mit Freude umgesetzt“, resümiert der Pfungener Niederlassungsleiter Daniel Steiner.

Die Software baut auf Microsoft Dynamics auf und war zuvor bei anderen Spediteuren in Deutschland erprobt worden, für Streck Transport in der Schweiz wurde sie beispielsweise für die Verzollungsmodalitäten angepasst und für internationale Drittlandverkehre erweitert. Das neue System umfasst alle Bereiche, von der Planung über den Transport und Umschlag hin zu Verzollungen und Abrechnungen, selbstverständlich werden bei der Datensicherheit die höchsten Standards eingehalten.

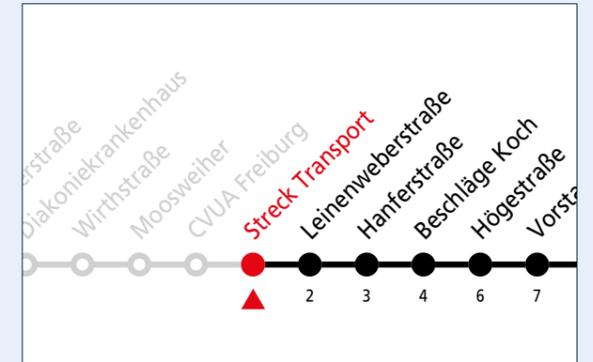
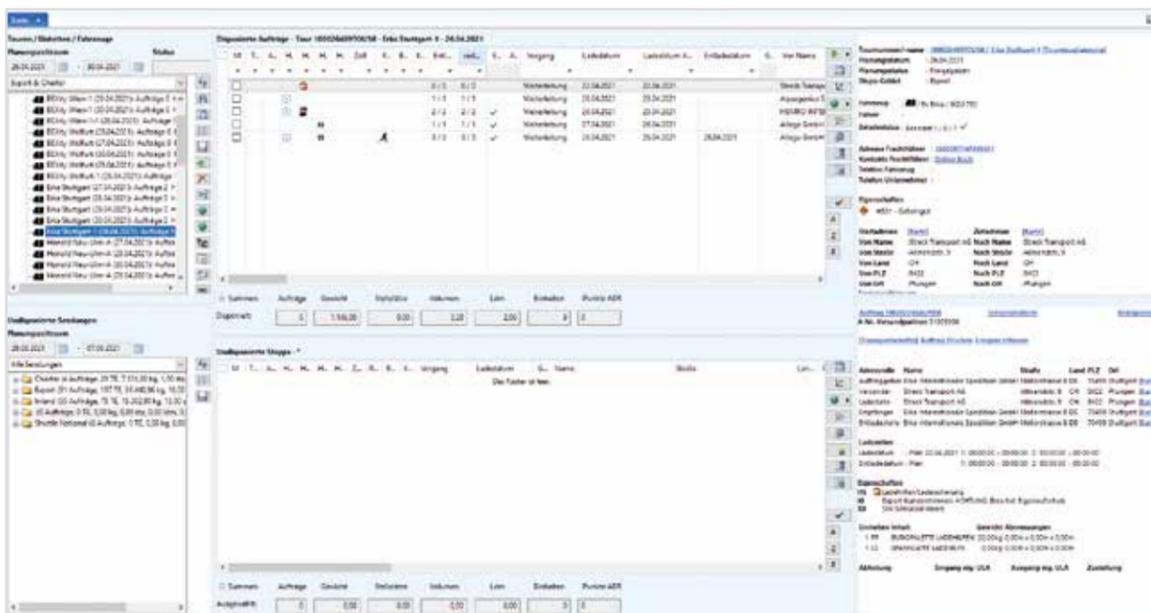
Ziel der Umstellung war, bei der weiteren Digitalisierung mitzuhalten und die Vernetzung im Rahmen von Industrie 4.0 zu unterstützen, zum Beispiel mit neuen Tools, die neue Services ermöglichen. Des Weiteren ist die neue Software auch darauf ausgelegt, sich noch stärker zu vernetzen und Fakten und Daten elektronisch möglichst in Echtzeit auszutauschen. „Dadurch wird die Kommunikation miteinander einfacher und weniger anfällig für Fehler“, betont Steiner. Natürlich sind alle Systeme, die bislang genutzt wurden, weiterhin angebunden. Beim Umsetzen von IT-Lösungen stellt sich Streck Transport voll und ganz auf die jeweiligen Kundenbedürfnisse ein.

Die Umstellung stellte höchste Anforderungen an das Prozess- und Change-Management. Prozessanpassungen mussten nicht nur innerhalb der Pfungener Abteilungen gemacht werden, sondern auch darüber hinaus in der gesamten Streck-Gruppe.

So wurde auch ein neuer Standard in den Grundprozessen, Stammdaten und beim Schnittstellenmanagement zwischen dem alten und dem neuen System erarbeitet. „Eine positive Grundeinstellung ist die wichtigste Voraussetzung, um weiter zu kommen“, sagt Steiner. „Wir müssen loslassen, offen sein für Neuerungen und immer schnellere Veränderungen vorausschauend aufgreifen.“

Kurz nach dem Start des neuen Systems kam bereits der erste Lockdown mit Reisebeschränkungen und der Arbeit von zu Hause aus. „Das hat dazu geführt, dass sich viele Tätigkeiten hin zu Online verlagert haben“, erläutert Steiner. „Das hat uns wieder vor neue Herausforderungen gestellt, aber gleichzeitig neue Lösungen angestoßen, die inzwischen als Standard genutzt werden.“

Nach einem Jahr ist man in Pfungen dankbar, dass hier das Pilotprojekt für die Streck Gruppe umgesetzt werden konnte. „Wir möchten AX Cargo Suite auf keinen Fall wieder hergeben“, unterstreicht Steiner. Man freue sich, dass jetzt auch anderswo umgestellt werde: Im Juni 2021 am Schweizer Standort Aclens und im Januar 2022 dann in Möhlin. Die Erfolgsgeschichte geht also weiter.



Streck Transport in Freiburg ab sofort mit „eigener“ Haltestelle

Seit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 hat die Bushaltestelle „Blankreutestraße“ im Freiburger Gewerbegebiet Hochdorf einen neuen Namen und heißt nun für die kommenden 5 Jahre „Streck Transport“.

Seit 2019 ist es in Freiburg möglich, dass Haltestellen nach Firmen benannt werden – laut der Freiburger Verkehrs AG (VAG) aber nur für Bushaltestellen in Gewerbe- und Industriegebieten und grundsätzlich nicht für Straßenbahnhaltestellen. Da die Gewerbegebiete meist relativ anonym sind, sei, so die VAG, eine Haltestelle, die nach einer dort ansässigen bekannten Firma benannt sei, eine bessere Orientierungshilfe für die Fahrgäste als die relativ unbekannteren Straßennamen.

» KONTAKT

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

» KONTAKT

Möhlin
Benjamin Kohler
+41 (0) 61 8551 -242
benjamin.kohler@streck.ch

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

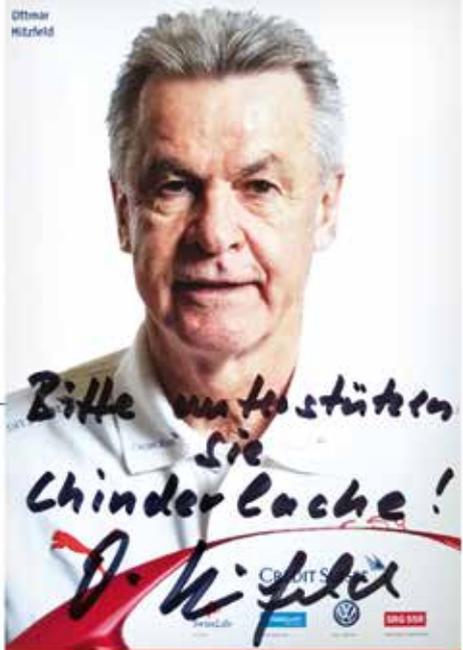


Bankverbindungen

Volksbank Dreiländereck
Konto Nr. / IBAN
DE38 6839 0000 0001 4784 60
BIC: VOLODE66

Sparkasse Lörrach-Rheinfelden
Konto Nr. / IBAN
DE06 6835 0048 0001 0721 15
BIC: SKLODE66





**Wir freuen uns
über Ihre Spende.
www.chinderlache.de**

**Wir danken
unseren Partnern**





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

© beatrice prève – stock.adobe.com /

© bongkarn – stock.adobe.com /

© denisismagilov – stock.adobe.com /

© MAGNIFIER – stock.adobe.com /

© denisismagilov – stock.adobe.com /

© luzitanija – stock.adobe.com /

© momius – stock.adobe.com