

Die baltischen Staaten

Nicht nur beim Internet Spitze Geschäftsführung

Bernd Schäfer im Interview

Streck Transport

Als Mehrwert-Dienstleister

INHALT 3 2 EDITORIAL



Liebe Leserin, lieber Leser,

wir leben in anspruchsvollen Zeiten. Vermeintliche Selbstverständlichkeiten wie der freie Welthandel scheinen mit Politikern wie dem US-Präsidenten Donald Trump gefährdet, inzwischen ist gar von einem Handelskrieg die Rede, und auch innerhalb der Europäischen Union sind nicht nur mit dem anstehenden Ausscheiden Großbritanniens große Probleme zu lösen.

Als wäre das nicht bereits genug, sehen sich die westlichen Demokratien außerdem mit einer Destabilisierung ihrer politischen Systeme konfrontiert. Die jüngsten Wahlen in Italien werden wohl kaum eine längerfristig verlässliche Staatsführung garantieren, und auch Europas Schwergewicht und Wirtschaftslokomotive Deutschland hat sich mit der Regierungsbildung schwer getan.

So sieht das Umfeld aus, in dem wir arbeiten. Das mag man bedauern, aber Jammern und Klagen wird nicht helfen. Für uns als Logistiker kommen zu bestehenden Herausforderungen neue hinzu, aber Herausforderungen waren schon immer unser tägliches Brot. Es ist unser Ziel, als Dienstleister nicht nur in Schönwetterperioden, sondern auch bei schlechtem Wetter, Streiks oder überfüllten Terminals für reibungslose Abläufe zu sorgen und allen Widrigkeiten zum Trotz für unsere Kunden da zu sein.

Als Familienunternehmen sind wir bestrebt, über die Tagesaktualität hinaus in die Zukunft zu planen. Wir wollen Sicherheiten bieten und uns bei jedem Auftrag wieder neues Vertrauen verdienen. An dieser Beständigkeit halten wir unverrückbar fest, gerade in anspruchsvollen Zeiten.

Viel Spaß bei der Lektüre wünscht Ihnen

Bernd Schäfer Vorsitzender der Geschäftsführung der Streck Transport-Gruppe



POLITIK & WIRTSCHAFT

System Alliance und CargoLine arbeiten enger zusamme Nur elektronisch	
Mehr Rechtssicherheit für Unternehmen und Fahrer	6
Mega-Frachter in Hamburg abgefertigt	7
Immer mehr Staus	8
Dieselfahrverbote könnten Innenstadtlogistik gefährden	9
Synthetisch sauber fahren – regio. Diesel aus Ökostrom .	10
Mautgebühren	13
Erneuter Rekord: System Alliance Europe steigert Menge	14
LÄNDERPORTRAIT	

Die baltischen Staaten: Nicht nur beim Internet Spitze	1	
--	---	--

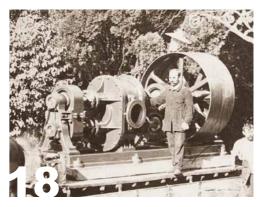
KUNDENPORTRAIT

Weltweit Pumper	18
-----------------	----

AUS DEM UNTERNEHMEN

Geflüchtet und einen Platz gefunden	.22
n Frankfurt läuft es wieder rund	.25
nterview: Mehr Arbeit, mehr Kreativität	.26
Streck Transport als Mehrwert-Dienstleister	.28
Historische Eisenbahn bei Streck Transport	.30
Jetzt für den FAIR ways Förderpreis 2018 bewerben!	.31
Schafe statt Rasenmäher	.31
mpressum	.32







4 POLITIK & WIRTSCHAFT 5

System Alliance und CargoLine arbeiten enger zusammen

Die beiden führenden Stückgutkooperationen in Deutschland System Alliance und CargoLine wollen künftig themenbezogen enger zusammenarbeiten, um die Stabilität ihrer Netzwerke zu erhöhen. Als etablierte Kooperationen mit unterschiedlichen Strukturen und Schwerpunkten wollen beide Allianzen auch zukünftig ihre Eigenständigkeit beibehalten, um voneinander unabhängig agieren zu können.

Eine Arbeitsgruppe mit Teilnehmern beider Kooperationen prüft derzeit die Möglichkeiten, ausgewählte Prozesse zu harmonisieren. Ziel ist es, Abläufe für Partner, die teilweise auch schon heute in beiden Netzwerken tätig sind, zu vereinfachen und die Qualität der Dienstleistungen weiter zu verbessern. Beide Allianzen sehen Potenzial, Strecken zu verkürzen, die Auslastung zu verbessern und das Sendungsmanagement zu vereinfachen.

Streck Transport als langjähriger Partner in beiden Kooperationen wird von dieser Harmonisierung in der täglichen Arbeit profitieren und freut sich über das engere Zusammenrücken der beiden Mittelstandskooperationen. Die neue Schlagkraft von zwei starken Allianzen erhöht die Stabilität und Wettbewerbsfähigkeit, um flächendeckend im deutschen Stückgutmarkt operieren zu können.





www.systemalliance.de

www.cargoline.de

» KONTAKT

Lörrach

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



Nur elektronisch

Seit 1. März 2018 stellt die Schweizer Zollverwaltung die Veranlagungsverfügungen Zoll und MwSt. nur noch elektronisch zur Verfügung. Das Papierverfahren wurde gänzlich eingestellt.

Der Bezug der elektronischen Veranlagungsverfügung (eVV) wird von einer Bringschuld der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV) zu einer Holschuld durch den Importeur. ZAZ-Konto-Inhaber (zentralisiertes Abrechnungsverfahren der Zollverwaltung) sollten sich zum genannten Termin bei der Zollverwaltung zur Abholung der eVV registriert und ihre IT-Systeme dementsprechend eingerichtet haben. Alternativ kann die eVV mittels Zugangsdaten einzeln über das Web-GUI der EZV bezogen werden, dieses Verfahren ist jedoch nicht für Massenabfragen geeignet und lediglich für Firmen ohne eigene Software gedacht. Die elektronischen Belege gelten als Nachweis bei Zoll- und insbesondere Mehrwertsteuerkontrollen.

Die Eidgenössische Zoll- und Steuerverwaltung verpflichtet den Importeur, die eVV-Daten zehn Jahre elektronisch zu archivieren.

www.ezv.admin.ch

» KONTAKT

Möhlin

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

Jürgen Schröder +41 (0) 61 8551 - 345 juergen.schroeder@streck.ch



Mehr Rechtssicherheit für **Unternehmen und Fahrer**

Jetzt ist eindeutig geklärt, dass Fahrer ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit (45h) nicht im Lkw verbringen dürfen. Nach einem Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) vom 20. Dezember 2017 zielt die Verordnung zur Harmonisierung der Sozialvorschriften im Straßentransport darauf ab, die Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals sowie die Straßenverkehrssicherheit im Allgemeinen zu verbessern, argumentierte das Gericht. Die Fahrerkabine sei "offensichtlich kein geeigneter Ort für längere Ruhezeiträume". Dabei gehe es auch um den Schutz des Wohlbefindens der Fahrer und die hygienischen Bedingungen.

Ein belgisches Transportunternehmen hatte gegen ein Bußgeld in Höhe von 1.800 Euro geklagt, mit dem einer seiner Fahrer wegen des Verbringens der 45-Stunden-Ruhezeit in der Kabine bestraft worden war. Das Urteil sorgt nun für eine einheitliche Regelung innerhalb der EU. Zuvor hatten sich neben Belgien auch Dänemark,

Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Österreich, Schweden und Norwegen entschlossen gezeigt, hohe Strafen zu verhängen, wenn Fahrer ihre regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten auf Parkplätzen verbringen. Die reduzierte wöchentliche Ruhezeit sowie die täglichen Ruhezeiten dürfen aber weiterhin im Fahrzeug verbracht werden.

www.bag.bund.de

» KONTAKT

Lörrach

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

Mega-Frachter in Hamburg abgefertigt

Die "COSCO Shipping Aries" ist als erstes Schiff mit einer Kapazität von mehr als 20.000 Standardcontainern (TEU) im Hamburger Hafen am Container Terminal Tollerort abgefertigt worden. Dabei waren fünf leistungsstarke Containerbrücken im Einsatz. Nahezu jeder dritte Container, der im Hamburger Hafen umgeschlagen wird, kommt aus China oder geht dorthin.

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) habe sich auf den Anlauf von Großschiffen langfristig vorbereitet, sagte dass am Tollerort ein weiterer Liegeplatz für Schiffe mit einer Kapazität von mehr als 20.000 TEU ertüchtigt werde. Zurzeit verfügt die HHLA an ihren Terminals Burchardkai (CTB) und Tollerort insgesamt über drei Liegeplätze zur Abfertigung dieser Mega-Frachter. Mitte März wurde am CTB mit der "CMA CGM Antoine de Saint-Exupéry" der nächste Einlauf eines Schiffes mit mehr als 20.000 TEU erwartet. Die taiwanesische Reederei Evergreen wollte ab Mai Schiffe in dieser Größenkategorie an

Drei der fünf 20.000er-Brücken am Tollerort wurden im Herbst 2017 in Betrieb genommen, zwei weitere sind seit Anfang 2017 Sie sind für Containerschiffe mit 24 Containerreihen quer ausgelegt und können im Twinbetrieb zwei 20-Fuß-Container gleichzeitig löschen oder laden. Dank der gesteigerten Hubhöhe können bis zu neun übereinander stehende Container an Deck bedient werden.

Für Lkw haben die Containerterminals der HHLA Ende November ein Slotbuchungsverfahren eingeführt, das seitdem stabil laufe, aber es solle weitere operative Verbesserungen geben, sagte Programm-Manager Bernd Mau. Teilweise würden mehr Slots gebucht als tatsächlich benötigt und damit blieben eine Reihe Slots ungenutzt. Zusätzlich würden nennenswerte Vorausbuchungen erst mit Ablauf der Zeitfenster umgebucht, also in das nächste freie Zeitfenster hinein geschoben. Auf diese Weise würden Abfertigungskapazitäten blockiert und könnten von anderen Teilnehmern nicht genutzt werden. "Der übergreifende Nutzen des Systems kann sich nur dann einstellen, wenn alle Beteiligten in der Transportkette ihre Aktivitäten mit Hilfe der Slotbuchung aufeinander abstimmen", betonte die HHLA.



Immer mehr Staus

Die Staus auf deutschen Autobahnen haben 2017 um neun Prozent auf 457.000 Stunden zugenommen. Insgesamt wurden 723.000 Staus gezählt, deren Länge auf knapp eineinhalb Millionen Kilometer angestiegen ist. Das entspricht nach Angaben des ADAC einem Plus von fünf Prozent. "Im Schnitt bildete sich damit jeden Tag eine Blechlawine von knapp 4.000 Kilometern", erläutert der Verband.

Spitzenreiter bei den Staus waren die Bundesländer Nordrhein-Westfalen, Bayern und Baden-Württemberg, die zwei Drittel aller Staus auf sich vereinten. Seit Jahren ist die am stärksten betroffene Strecke laut ADAC die A3, wo 208 Kilometer Stau je Autobahnkilometer gemessen wurden. Auf dem zweiten Platz rangiert die A5 mit 180 Kilometern. Der mit Abstand staureichste Streckenabschnitt ist laut ADAC die Strecke Passau - Linz auf der A3, weil hier die Grenzkontrollen bei der Einreise von Österreich nach Deutschland auf deutschem Gebiet stattfinden und regelmäßig Rückstaus verursachen.

Die direkten und indirekten Kosten, die durch Staus verursacht werden, haben sich in Deutschland im Jahr 2017 auf 80 Milliarden Euro belaufen. Das hat der Anbieter für datenbasierte Verkehrsanalysen, Inrix, berechnet.

In der Schweiz hat das Bundesamt für Statistik 2016 auf den Nationalstraßen 24.066 Staustunden registriert, was im Vergleich zu 2009 eine Verdoppelung wäre. "Inwieweit die markante Steigerung der registrierten Staustunden auf eine reale Zunahme der Staus zurückzuführen ist, kann nicht abschließend beurteilt werden", betonen die Statistiker. Es sei davon auszugehen, dass ein beträchtlicher Teil

der zusätzlich gemessenen Staustunden auf eine verbesserte Erfassung des Verkehrsgeschehens zurückzuführen sei.

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) geht jedenfalls davon aus, dass bis 2040 etwa 20 Prozent des schweizerischen Nationalstraßennetzes regelmäßig überlastet sind. Betroffen sind dabei vor allen Dingen die Agglomerationen. Der Bundesrat will bis 2030 insgesamt rund 13,5 Milliarden Franken investieren, um gezielt Engpässe zu beseitigen.

Grundlage dafür ist der Nationalstraßen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Eines der größeren Vorhaben der nächsten vier Jahre ist der Gotthard-Straßentunnel.

» KONTAKT

Lörrach

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



Dieselfahrverbote könnten Innenstadtlogistik gefährden

Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig, wonach kommunale Dieselfahrverbote zulässig sind, befürchten Logistiker eine Gefährdung der Innenstadtversorgung. "Sollten die Kommunen das Urteil jetzt als Grundlage für weitere Verkehrsbeschränkungen nutzen, werden Speditionen und Paketlogistiker trotz moderner Fahrzeugflotten ihren Versorgungsauftrag für den innerstädtischen Handel und die Wohnbevölkerung nur noch eingeschränkt erfüllen können", betont der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLV).

Es gebe einen dringenden Handlungsbedarf zur Verringerung von Luftschadstoffen und auch der Verkehr müsse zur Verbesserung der Luftqualität beitragen, meint der DSLV. Immer mehr Logistikdienstleister erprobten deshalb schon seit längerem Zustellalternativen wie gasbetriebene Fahrzeuge oder Elektromobilität. "Das Engagement der Speditions- und Logistikbranche wird derzeit aber noch zu sehr durch mangelnde Verfügbarkeit und Wirtschaftlichkeit ökologisch nachhaltiger Technologien beschränkt", kritisiert der Verband.

Bis zur seriellen Fertigung alternativ angetriebener und bezahlbarer Fahrzeugflotten – einschließlich flächendeckender Tank- und Ladeinfrastruktur – könne das Diesel-Lieferfahrzeug nicht von heute auf morgen den Versorgungsprozessen von Handel und Bevölkerung entzogen werden. "Ohne Ausnahmen für die Lieferlogistik wird es deshalb nicht gehen", unterstreicht der DSLV. Die Speditionsbranche werde ihre Liefer- und Zustellprozesse durch ein ausgefeiltes Touren- und

Auslastungsmanagement weiterhin kontinuierlich optimieren. Ihre Anstrengungen müssten aber durch nachhaltige technische Innovationsschritte der Fahrzeugindustrie, durch eine gezielte finanzielle Förderpolitik für emissionsfreie Lieferfahrzeuge sowie durch sinnvolle verkehrs- und städteplanerische Konzepte unterstützt werden.

Auch wenn in der Schweiz hier und da von Importverboten für Dieselfahrzeuge mit zu hohem Schadstoffausstoß die Rede war – Fahrverbote werden wenig diskutiert. Die Schadstoffemissionen seien in den vergangenen Jahren stark zurückgegangen, berichtet der Touring Club Schweiz (TCS), die Lage sei mit der in Deutschland nicht vergleichbar. Der Verkehrsclub Schweiz (VCS) fordert ein strengeres Vorgehen bei Zulassungen, die Schweizer Organisation "Ärztinnen und Ärzte für den Umweltschutz" (AefU) will, dass der Verbesserung der Luftqualität höhere Priorität eingeräumt wird.

www.dslv.org

www.verkehrsclub.ch

» KONTAKT

Lörrach

Gerald Penner +49 (0) 7621 177 - 217 gerald.penner@streck.de 10 POLITIK & WIRTSCHAFT POLITIK & WIRTSCHAFT 11

Synthetisch sauber fahren – regionaler Diesel aus Ökostrom

Kraftstoffe, die mit Hilfe von Strom aus erneuerbaren Energien synthetisch erzeugt werden, werden stark an Bedeutung gewinnen. Eine Studie der Deutschen Energie-Agentur (Dena) und der Ludwig-Bölkow-Systemtechnik zeigt, dass ein Mix unterschiedlicher Energieträger benötigt wird, um die klimapolitischen Ziele zu erreichen. Dazu gehören auch Umwandlungsverfahren, die unter Begriffen wie Power to Gas (Strom zu Gas) oder Power to Liquid (Strom zu Flüssigkeit) bekannt sind.

Diese sogenannten PowerFuels oder E-Fuels "sind eine unabdingbare Voraussetzung für den Klimaschutz und für eine erfolgreiche integrierte Energiewende", betont der Vorsitzende der Dena-Geschäftsführung, Andreas Kuhlmann. Im europäischen Verkehrssektor würden 2050 selbst in einem Szenario, das stark auf batterieelektrische Antriebe setzt, mehr als 70 Prozent des Endenergiebedarfs durch PowerFuels gedeckt. Der größte Teil dieser Kraftstoffe werde dabei für den Flug-, Schiffs- und Güterverkehr benötigt.

Umdenken in der Energie- und Klimapolitik nötig

"Die Versorgung mit Öl und Gas aus fossilen Quellen kann und muss Schritt für Schritt durch PowerFuels ergänzt werden", unterstreicht Kuhlmann. Notwendig sei ein starkes Umdenken in der bisherigen Energie- und Klimapolitik und

vor allem auch ein "innovationsfreundlicher Rahmen", in dem die verschiedenen Technologien zum Zuge kämen. In Europa bestehe ein ausreichendes technisches Potenzial zur erneuerbaren Stromproduktion, um den langfristigen Bedarf an Transportenergie und E-Fuels zu decken. Derzeit sind bereits mehr als 30 Pilot- und Demonstrationsanlagen zu E-Fuels in Betrieb.

"Der voraussichtliche Bedarf an erneuerbarem Strom für den gesamten EU-Verkehrssektor im Jahr 2050 würde etwa dem Sieben- bis Zehnfachen der aktuellen jährlichen erneuerbaren Stromproduktion entsprechen", erläutert Uwe Albrecht, Geschäftsführer der Ludwig-Bölkow-Systemtechnik. Nötig wäre ein starker Ausbau der Stromproduktion aus erneuerbaren Energien, gut 80 Prozent gingen dann auf die Herstellung von E-Fuels zurück.

Damit rechtzeitig genügend Kapazitäten zur Verfügung stehen, sei eine strategische Planung auf nationaler, EU- und internationaler Ebene zwingend erforderlich, wird betont. Derzeit sind die noch in der Entwicklung begriffenen E-Fuels noch deutlich teurer als die fossilen Alternativen, die Kosten belaufen sich auf bis zu 4,50 Euro pro Liter Dieseläquivalent. Mit Importen aus Regionen mit viel Sonne und Wind könnte der Preis aber auf 1 Euro sinken, meinen die Experten.

Herkömmliche Tankstellen und Motoren funktionieren auch mit

Für den Verband der Automobilindustrie (VDA), der die Studie finanziert hat, stehen E-Fuels nicht im Widerspruch zur Elektromobilität. Dort, wo technisch möglich und ökologisch sinnvoll, sollten Fahrzeuge elektrifiziert und teilelektrifiziert werden. Für Bereiche, wo aus heutiger Sicht keine elektrischen Antriebe zur Verfügung stünden, seien E-Fuels unverzichtbar. Von Vorteil sei auch, dass herkömmliche Tankstellen und Motoren mit synthetischen Kraftstoffen weiter betrieben werden könnten. "Somit wirken sie auf den gesamten Fahrzeugbestand der EU, nicht nur auf Neuzulassungen", betont der Verband. Damit ergäben sich auch neue Optionen für den Verbren-

Auch an der Universität Freiburg wird Grundlagenforschung zum Thema synthetische Kraftstoffe betrieben. Der Chemiker Professor Dr. Ingo Krossing untersucht hier flüssigen Oxymethylenether und ist dabei zu dem Ergebnis gekommen, dass Dieselmotoren noch längst nicht ausgedient haben. Der neue Treibstoff könne die Elektromobilität gut ergänzen, denn er verbrennt ohne Rückstände und sei völlig ungiftig, hebt Krossing hervor. Rußteilchen oder Stickoxide entstehen gar nicht erst, und ein Dieselmotor könne ohne Abgasrückführung die Euro 6-Norm erreichen.

Wenn der politische Wille da sei und entsprechende Produktionsanlagen gebaut würden, sei eine Markteinführung in einem Zeitraum von zehn Jahren durchaus denkbar, meint Krossing.

Schon bald regionaler Diesel aus Ökostrom

Die Entwicklung geht offenbar schneller als vermutet, denn klimaneutraler Kraftstoff kann schon bald mithilfe eines deutsch-schweizerischen Gemeinschaftsprojektes in der Region produziert werden. Das Unternehmen Energiedienst plant gemeinsam mit der Ineratec GmbH und der Audi AG eine Pilotanlage am Wasserkraftwerk Laufenburg in der Schweiz. "Wir stellen erneuerbare Energie zum Tanken bereit. Das ist ein wichtiger Schritt für die Energiewende", sagt Dr. Sabine von Manteuffel, Mitglied der Geschäftsleitung der Energiedienst Holding AG. Betont wird auch, dass hier eine Weltneuheit entsteht. Strom aus Wasserkraft soll in Laufenburg künftig durch Elektrolyse Wasserstoff erzeugen, der dann mit CO2 aus biogenen Anlagen zusammengebracht und zu Kohlenwasserstoffen synthetisiert wird. Diese können dann zu E-Fuels für CO2freies Autofahren umgewandelt werden. Aber das ist nicht alles: Gleichzeitig werden Wachse, beispielsweise für die Kosmetik- und Nahrungsmittelindustrie, hergestellt, zudem entsteht durch den Prozess Wärme, die für Industrieanlagen oder zum Heizen genutzt werden kann.

"Wenn alles planmäßig läuft, können wir bereits Mitte 2019 die ersten Liter E-Diesel in Laufenburg produzieren", betont Energiedienst. Der Bauantrag für die Power to Liquid-Anlage sei im Dezember

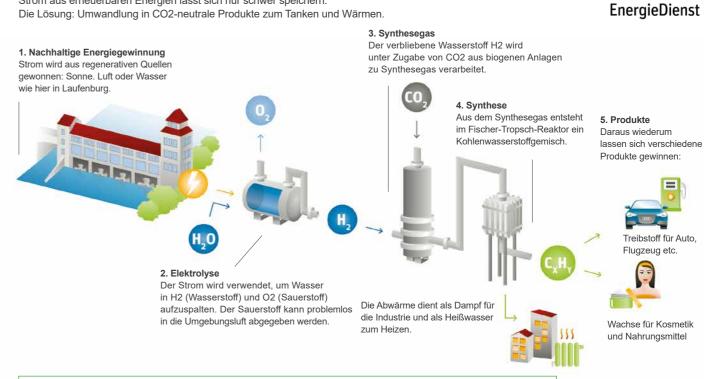
2017 in Laufenburg beim Kanton Aargau eingereicht worden, mit dem Bau soll im Frühiahr begonnen werden. Vorgesehen ist eine jährliche Produktion von 200.000 Litern Treibstoff, 200.000 Kilogramm Wachsen und 360 kW Wärme. Die Investitionen der drei Unternehmen belaufen sich insgesamt auf rund 3,5 Millionen Euro.

Weltneuheit in Laufenburg

Die vollautomatische Anlage besteht aus drei Containern und einem Trafohaus und soll auf einer Fläche von lediglich 350 Quadratmetern stehen. Die Kraftstoffsynthese sei Dank innovativer Mikroverfahrenstechnik so kompakt, dass sie in einen Schiffscontainer passe, erläutert Energiedienst. Hergestellt wird mobile und dezentral einsetzbare Piloteinrichtung vom Karlsruher Unternehmen Ineratec, einer Ausgründung

Weltneuheit in Laufenburg: Power-to-Liquid

Strom aus erneuerbaren Energien lässt sich nur schwer speichern. Die Lösung: Umwandlung in CO2-neutrale Produkte zum Tanken und Wärmen.



Fakten und Zahlen:

Produktion von Treibstoff und Wachs: 400.000 Liter/Jahr CO2-Verwendung: 1.000 Tonnen/Jahr ca. 55%

Wirkungsgrad Produktion: Wirkungsgrad inkl. Wärmenutzung: 95%

Ca. 40% der zugeführten Energie werden zu Abwärme. 5% gehen im Produktionsprozess verloren

1 000 kW Strom aus Wasserkraft

290 kW (= ca. 200.000 l) synth. Diesel für CO2-neutrales Fahren 260 kW(= ca. 200.000 kg) Wachse

235 kW Heißwasser 125 kW Dampf

Quelle: https://www.energiedienst.de/produktion/wasserstoff/power-to-liquid/

12 POLITIK & WIRTSCHAFT 13

des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT). Zwar hat Ineratec bereits 2017 eine ähnliche Anlage in Finnland in Betrieb genommen, die aber deutlich kleiner sei. "In dieser Form ist die Power-to-Liquid-Anlage in Laufenburg eine Weltneuheit", unterstreicht Energiedienst.

Das Pilotprojekt sei ein gutes Beispiel für die Sektorkopplung in der Energiewende, ergänzt Sabine von Manteuffel. "Denn wenn es um die Reduktion des Kohlendioxidausstoßes und die effiziente Speicherung von erneuerbaren Energien geht, müssen die Sektoren Strom, Wärme und Mobilität zusammenspielen." Am eigenen Wasserkraftwerk in Wyhlen arbeitet Energiedienst zusammen mit dem Zentrum für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung Baden-Württemberg (ZSW) am Thema Wasserstoff. Hier entsteht eine Power to Gas-Anlage, die ebenfalls mit Elektrolyse Wasserstoff erzeugt. Dieser wird allerdings nicht weiterverarbeitet, sondern dient direkt als Kraftstoff für Brennstoffzellenfahrzeuge.

E-Fuels

E-Fuels sind auf der Basis von erneuerbarem Strom hergestellte gasförmige und flüssige Kraftstoffe wie Wasserstoff, Methan sowie synthetische Otto- und Dieselkraftstoffe.

Wasserkraftwerk in Laufenburg

Die Energiedienst-Gruppe ist eine regional und ökologisch ausgerichtete deutsch-schweizerische Aktiengesellschaft. Erzeugt wird Strom aus Wasserkraft, der ebenso wie auch Gas vertrieben wird. Das Unternehmen beliefert über 270.000 Kunden mit Strom.

Es werden aber auch intelligent vernetzte Produkte und Dienstleistungen angeboten, darunter Photovoltaik-Anlagen, Wärmepumpen, Stromspeichersysteme und Elektromobilität nebst E-Carsharing. Die Energiedienst Holding AG ist eine Beteiligungsgesellschaft der EnBW Energie Baden-Württemberg AG in Karlsruhe.

Vor- und Nachteile

- E-Fuels verfügen über eine hohe Energiedichte und lassen sich so über weite Entfernungen kostengünstig transportieren und in sehr großem Maßstab stationär speichern. Dadurch können sie zum Beispiel auch jahreszeitliche Schwankungen aufnehmen und so zur Stabilität der Energieversorgung beitragen.
- Die gesamte Benzin-/Diesel-/Kerosin-Infrastruktur kann weiter genutzt werden, ebenso die bestehende Erdgasinfrastruktur.
- Zusätzlichkönnendie Bestandsflotten sowie alle nur schwer elektrifizierbaren Verkehrsträger erreicht werden.

 Die Energieeffizienz von E-Fuels entlang der gesamten Bereitstellungskette ist im Fall von Verbrennungsmotoren vier bis sechs Mal geringer, und in Brennstoffzellenfahrzeugen etwa zwei Mal geringer als in baterrieelektrischen Fahrzeugen (inklusive Netzintegration).

www.dena.de

www.vda.de

www.energiedienst.de

» KONTAKT

Lörrach

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



Mautgebühren

Zum 1. Juli 2018 wird die Lkw-Maut in Deutschland auf insgesamt rund 40.000 Kilometer Bundesstraßen ausgeweitet. Derzeit müssen Lkw ab 7,5 Tonnen bereits auf 2.200 Kilometern mehrstreifiger Bundesstraßen Gebühren zahlen. Das mautpflichtige Streckennetz einschließlich Autobahnen umfasst dann rund 52.000 Kilometer. Nach Angaben von Toll Collect läuft die Umstellung der elektronischen Erfassungsgeräte, den sogenannten On-Board Units, planmäßig. Bis zur Jahresmitte müssen etwa 140.000 zusätzliche Fahrzeuge mit On-Board Units ausgerüstet werden. Das neue manuelle System ermöglicht auch die Einbuchung über Smartphone und Tablet. Um die Einhaltung der Mautpflicht zu kontrollieren, werden rund 600 neue Kontrollsäulen errichtet, die die mobilen Kontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) ergänzen sollen.

In Österreich wurde die Maut auf Autobahnen und Schnellstraßen für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen zum 1. Januar um durchschnittlich ein Prozent erhöht.

Estland hat zu Jahresbeginn eine zeitabhängige Maut für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen eingeführt. Die Höhe der Gebühr hängt vom zulässigen Gesamtgewicht, der Schadstoffklasse, der Achsenanzahl und der Aufenthaltsdauer ab. Bei einem fünfachsigen Fahrzeug der Klasse Euro V muss mit etwa 12 Euro pro Tag und bis zu 1.100 Euro im Jahr gerechnet werden.

Slowenien erhebt ab 1. April 2018 auf Autobahnen und Schnellstraßen eine Maut für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen mit dem elektronischen System DarsGo, das das bisherige Dars-System ablöst. Damit sind die Fahrer nicht mehr gezwungen, an den Mautstellen zu stoppen, Voraussetzung ist eine DarsGo-Unit im Fahrzeug.

www.toll-collect.de

www.bag.bund.de

www.asfinag.at

www.roadtoll.ee

www.darsgo.si

» KONTAKT

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





Erneuter Rekord: System Alliance Europe steigert Menge

Die europäische Sammelgutkooperation System Alliance Europe hat 2017 insgesamt 4,14 Millionen Sendungen transportiert, das sind knapp 2,3 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Die Tonnage im vergangenen Jahr betrug rund 1,61 Millionen Tonnen. Diese Entwicklung ist umso erfreulicher, als aufgrund der Raben Kündigungen das Jahresziel auf 4 Millionen Sendungen heruntergesetzt worden war. "Die Partner haben deutlich mehr Sendungen ins Netz geholt und konnten sogar die 2016er Menge übertreffen - diese positive Entwicklung haben wir so nicht erwartet", sagte Uwe Meyer, Geschäftsführer der System Alliance Europe Agency.

Zudem will die Kooperation in den nächsten Jahren weiter wachsen und zwanzig zusätzliche Länder an das Netz anschließen, dazu gehören Osteuropa sowie die Maghreb-Staaten. Derzeit besteht die Kooperation aus 57 Partnern, die in 32 europäischen Ländern mit 179 Betrieben vertreten sind

Streck Transport ist langjähriger Partner der Kooperation und profitiert von den gemeinsamen Lösungen des flächendeckenden Netzwerks innerhalb von Europa.





Die baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen gehören traditionell zu den wichtigen Handelsstaaten an der Ostsee. Im nördlichen Osteuropa gelegen, bilden sie auch historisch eine natürliche Schnittstelle zwischen Mitteleuropa, Skandinavien und Russland. Heutzutage sind die drei Staaten mit ihren etwa sechs Millionen Einwohnern attraktiv, denn das Wirtschaftswachstum ist hoch, die Menschen gut ausgebildet und die Kaufkraft steigt.

Die Region hat eine bewegte Geschichte hinter sich. Während der deutsche Ritterorden bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts die Gebiete des heutigen Estland und Lettland dominierte, blieb Litauen unabhängig und bildete ab dem 14. Jahrhundert eine Einheit mit Polen. Die bis 1795 existierende königliche Republik Polen-Litauen war ein Vielvölkerstaat und umfasste später auch Teile Lettlands, Weißrusslands sowie des heutigen Russlands, Estlands, Moldawiens, Rumäniens und der Ukraine. Im 17. und 18. Jahrhundert nahm die Bedeutung Russlands in der Region zu, Polen wurde zusehends schwächer, mehrfach geteilt und verschwand schließlich vollständig von der Landkarte. Estland und Lettland waren bereits im Großen Nordischen Krieg Anfang des 18. Jahrhunderts an Russland gefallen.

Erst am Ende des Ersten Weltkriegs wurden dann die unabhängigen Republiken Estland, Lettland und Litauen gegründet, aber bereits 1920 gehörte

ein Teil Litauens wieder zu Polen, und nach einer deutschen Übergangsphase sicherte sich die Sowjetunion am Ende des Zweiten Weltkriegs die Herrschaft über das Baltikum. Nach dem Fall des Eisernen Vorhangs erklärte Litauen sich 1990 als erstes der drei Länder für eigenständig, und seit 2004 gehören alle drei baltischen Staaten zur Europäischen Union. Estland führt 2011 den Euro ein, 2014 und 2015 folgten Lettland und Litauen. Gehandelt wurde im baltischen Raum immer und unabhängig von den jeweiligen Herrschaftsstrukturen, vor allem landwirtschaftliche Produkte wie Getreide und Vieh, aber auch Bernstein, Honig, Felle und Holzwaren. Riga und Reval - das heutige Tallinn - gehörten zum Hansebund und hatten es zu beträchtlichem Wohlstand gebracht.

Estland wurde 800 Jahre lang von einer deutschbaltischen Oberschicht dominiert, und bis ins 19. Jahrhundert hinein waren deutsche Kaufleute in Tallinn tonangebend. Nach dem Zusammenbruch der Sowjetunion hat sich das Land radikal am Westen orientiert und vor allem die Nähe zu Finnland gesucht, das heute wichtigster Handelspartner ist. Man spezialisierte sich auf IT und Innovation und schuf als erstes Land in Europa eine papierlose Verwaltung. Jeder Bürger hat ein Recht auf Internetzugang und im ganzen Land gibt es mehr als 1.300 Hotspots.

Neben dem Abbau von Ölschiefer sind die vorherrschenden Industriezweige Holz, Papier und Möbel sowie Nahrungsmittel.

Weitere wichtige Branchen sind die Elektroindustrie sowie der Maschinen- und Fahrzeugteilbau. Nach Einschätzung der EU-Kommission hat Estland mit einem Anstieg des BIP von 4,4 Prozent 2017 das drittstärkste Wachstum in der Eurozone erreicht. Auch 2018 wird das Land stärker wachsen als der Durchschnitt der Europäische Union und der Eurozone. Experten gehen von einem Realwachstum der Wirtschaft zwischen 3,2 und 3,5 Prozent aus.

Lettland profitiert im Zentrum des Baltikums von einer hervorragenden logistischen Lage. Die Hauptstadt Riga ist mit rund 700.000 Einwohnern nicht nur die größte Stadt der baltischen Staaten, sondern auch ihr wichtigstes Handels- und Dienstleistungszentrum. Lettland war von allen drei Staaten am stärksten von der sowjetischen Umsiedlungspolitik betroffen. Knapp 38 Prozent der Bevölkerung gehören heute Minderheiten an, dabei stellen Russen mit 27 Prozent die bedeutendste Gruppe.

Zu den wichtigsten Industriezweigen gehören die Holz- und Papierverarbeitung, der Maschinen- und Fahrzeugbau, die Nahrungsmittelbranche, die Textilsowie die Metallproduktion. Letten und Litauer stehen sich sehr nah, was sie aber nicht daran hindert, miteinander zu konkurrieren. Zu den Esten pflegen viele Letten ein etwas distanzierteres Verhältnis. EU-Fördermittelprogramme und eine gute Wirtschaftslage in wichtigen Absatzmärkten werden 2018 in Lettland für ein starkes Wirtschaftswachstum sorgen

Problematisch für die Industrie ist der Fachkräftemangel.

Litauen kultiviert seinen bei Esten und Letten verbreiteten Ruf als "Italiener des Baltikums". Für baltische Verhältnisse ist man hier ausgelassener und lockerer – nach mitteleuropäischen Maßstäben kann dies aber immer noch als sehr zurückhaltend bezeichnet werden. Immerhin spielt den Litauern die Architektur in die Hände, denn viele Fassaden in der Hauptstadt Vilnius stammen von italienischen Barockkünstlern, und im Sommer herrscht in den Cafés durchaus südliches Flair.

Das größte Land des Baltikums hat neben Vilnius mit Kaunas, Klaipeda, Siauliai und Panevezys weitere bedeutende Industriezentren. Wichtige Branchen sind neben der Laserindustrie die Metallverarbeitung und der Maschinenbau, die Baustoff-, Nahrungsmittel-, elektrotechnische und chemische Industrie sowie der Holz-, Papier- und Möbelsektor. Litauens Wirtschaft wird nach einem starken Jahr 2017 in diesem Jahr etwas geringer wachsen, liegt aber immer noch deutlich über dem Durchschnitt aller EU-Länder. Die baltischen Staaten haben ihre Infrastruktur in den vergangenen Jahren massiv ausgebaut. Viele Projekte sind noch in der Umsetzung, aber Estland, Lettland und Litauen kommen ihrer historischen Rolle als Brückenkopf im Norden von Mitteleuropa wieder nahe. So ist die 1.700 Kilometer lange Europastraße E67 die wichtigste Straßenverkehrsverbindung Nordosteuropas. Die "Via Baltica" beginnt eigentlich schon in Prag und zieht sich über Breslau, Warschau, Lazdijai, Kaunas und Riga bis nach Tallinn. Mit der Fähre geht es dann weiter nach Helsinki. Die Fernstraße soll nach und nach erweitert werden, vor allem Lettland hat einigen Bedarf am Ausbau des Straßennetzes. Auf der Schiene soll die "Rail Baltica" Berlin und Tallinn ab 2025 mit einer Hochgeschwindigkeitsstrecke verbinden.

In Sachen Digitalisierung gilt das Baltikum nach wie vor als Vorreiter. So besitzt Litauen das schnellste Internet Europas, mehr als ein Drittel der Einwohner verfügt über eine Glasfaser-Verbindung, die Esten können bei der Parlamentswahl online abstimmen und hier wurde auch das weltweit bekannte Skype erfunden. Nicht zuletzt gehören die drei Staaten zur TOP 25 im "Doing Business"-Ranking der Weltbank und verbessern kontinuierlich ihre Positionen.

Verbindung ins Baltikum

Streck Transport fährt von Deutschland aus zwei Mal pro Woche. dienstags und donnerstags, in die baltischen Staaten. "Individuelle Lösungen sind selbstverständlich auch zu anderen Zeiten möglich", sagt Stefano Turturici von der Streck-Teamleitung Europa. Anlieferterminal ist bei Rhenus Svoris im litauischen Vilnius, ab Vilnius erfolgt die Verteilung nach Riga in Lettland und ins estnische Tallinn. Wichtig zu beachten ist, dass bei der Durchfahrt durch Polen SENT-Nummern benötigt werden. Aus der Schweiz werden die baltischen Länder mit einer wöchentlichen Abfahrt am Donnerstag bedient. "Gerne können wir auch individuelle Vorschläge unterbreiten, die voll und ganz den Vorstellungen unserer Kunden entsprechen", betont Sandra Trinler, Leitung Export Landverkehre. "Gefahrgut, Thermo oder auch besondere Masse sind für uns kein Problem, unser Disponent Dennis Willmann freut sich auf jede Herausforderung, die er gemeinsam mit unseren Kunden lösen darf."

» KONTAKT

Freiburg

Stefano Turturici +49 (0) 761 1305 - 415 stefano.turturici@streck.de

Möhlin

Sandra Trinler +41 (0) 61 8551 - 431 sandra.trinler@streck.ch

ESTLAND WELTWEITER WARENHANDEL 2016



Staatsform:

Parlamentarische Republik

Staatsoberhaupt:

Präsidentin Kersti Kaljulaid

Regierungschef:

Premierminister Jüri Ratas Einwohner: 1,3 Millionen Hauptstadt: Tallinn 1. Schweden
2. Finnland
3. Lettland
4. Russland
5. Litauen
6. Deutschland
7. Norwegen
4 %

3 %

3 %

3 %

1. Finnland 13 % 11 % 2. Deutschland 3. Litauen 9 % 4. Lettland 8 % 5. Schweden 8 % 7 % 6. Polen 7. Russland 6 % 8. Niederlande 6 % 9. China 4 % 3 % 10. Italien

IMPORT (13,5 MRD. €)

LETTLAND



Staatsform:

Parlamentarische Republik

Staatsoberhaupt:

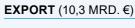
Präsident Raimonds Vejonis

Regierungschef:

Ministerpräsident Maris Kucinskis

Einwohner: 2 Millionen Hauptstadt: Riga

WELTWEITER WARENHANDEL 2016



8. Niederlande

10. Dänemark

9. USA





LITAUEN



Staatsform:

Parlamentarische Republik

Staatsoberhaupt:

Präsidentin Dalia Grybauskaite

Regierungschef:

Premierminister Saulius Skvernelis

Einwohner: 2,8 Millionen **Hauptstadt:** Vilnius

WELTWEITER WARENHANDEL 2016





3 %

IMPORT (12,2 MRD. €)

10. England

Quelle: Germany Trade & Inves



Massenware gibt es hier nicht: Die Hermetic-Pumpen GmbH in Gundelfingen bei Freiburg ist ein Spezialist, der auf die Anforderungen seiner Kunden individuell eingeht. "Wir entwickeln, konstruieren und produzieren dichtungslose Pumpen zur Förderung wertvoller, kritischer und gefährlicher Flüssigkeiten", erläutert Geschäftsführer Nicolaus Krämer. Seine Abnehmer kommen zumeist aus der chemischen Industrie und wollen Rohstoffe und Zwischenprodukte fördern - gefragt sind die Maschinen aber auch in der industriellen Kältetechnik.

Mit einer fünften Halle hat das Unternehmen kürzlich seine Produktionsfläche um 3.500 Quadratmeter erweitert. Das Wachstum auf internationalen Märkten machte die Investitionen in den Neubau erforderlich, der mit speziellen Krananlagen auch die Herstellung und das Handling von Pumpen mit bis zu 32 Tonnen Gewicht und ausladenden Abmessungen erlaubt. Aber nicht nur das - mit dem Anbau wurden auch die Prozessabläufe optimiert, damit Kundenwünsche noch besser und schneller umgesetzt werden können. "Unabhängig davon, ob es sich um individuell gefertigte Spaltrohrmotorpumpen oder standardisierte Lösungen handelt", sagt Krämer.

Was aber sind Spaltrohrmotorpumpen? Krämer beschreibt die technischen Vorteile anhand der Tauchmotorpumpen-Technologie: Durch die hermetisch dichte Konstruktion der Antriebseinheit, die aus Hydraulik und Motor besteht, kann die Tauchmotorpumpe vollständig in einen Kessel oder Tank versenkt werden. Nur das Druckrohr und der elektrische Anschluss werden durch den Tankdeckel über die Mannlochplatte aus dem Behälter geführt. Diese spezielle Konstruktion ist somit die preiswerte Alternative zu konventionell gedichteten Pumpen und magnetgekuppelten Installationen mit außen liegendem Antrieb.

"Der entscheidende Vorteil ist der Wegfall von langen Wellen oder aufwendigen Kühl- und Schmiersystemen von Gleitringdichtungen", erläutert Krämer. Die Pumpen von Hermetic liefen viele Jahre verschleißfrei und müssten nicht instand gehalten werden, das erspare dem Kunden Kosten für Montage, Wartung und Reparaturen. Besonders in tiefkalten Umgebungen hätten sich die Geräte bewährt. Denn die Effizienz von Elektromotoren sinkt bei steigenden Temperaturen, der Spaltrohrmotor aber wird vom geförderten Medium gekühlt und arbeitet deshalb besonders effizient. "Als Antrieb in Tauchpumpen, speziell für die chemische und petrochemische Industrie,

ist er nicht mehr wegzudenken", betont der Hermetic-Chef. Das Unternehmen sieht sich als Innovationsführer auf dem Gebiet der Pumpentechnologie und dichtungslosen Pumpen und kann dabei auf eine über 150-jährige Geschichte im Badischen zurückblicken. Die Reben quasi vor der Haustür, entwickelte Firmengründer Wilhelm Lederle in seiner "Mechanischen Werkstätte" 1866 in Endingen am Kaiserstuhl die erste Handweinpumpe. Der 22-Jährige hatte erkannt, dass spezielle Pumpen die Weinpflege sowie die Ab- und Umfüllung deutlich erleichtern können und war so erfolgreich, dass er sieben Jahre später bei Freiburg weitere Werkstätten baute.

Parallel zur Ausdehnung seines Betriebs befasste Lederle sich mit der Entwicklung und Fertigung von Kolbenpumpen, rotierenden Verdrängerpumpen, Vakuumpumpen und Kompressoren, denn der Bedarf der rasant wachsenden Stahl- und Chemiebranche hierfür war enorm. Damit aber nicht genug, der Tüftler widmete sich auch dem Bau von Benzin-, Diesel- und Generatorgasmotoren. Im Jahr 1899 wurde ihm das Patent DRP 118035 erteilt, mit dem er entscheidend zur

"Steuerung für Explosionskraftmaschinen" beitrug. "Die Pioniere des Verbrennungsmotors sind also nicht nur Daimler und Benz", sagt Krämer stolz. Lederle fertigte dann auch Personenwagen, Omnibusse und Motorwagen-Feuerspritzen, auf seine Initiative hin wurde auch eine der ersten nachgewiesenen Kraftomnibusverbindungen in der Region eingerichtet.

Als Moritz Lederle mit 22 Jahren nach dem Tod seines Vaters das Unternehmen übernahm, stellte er die Autoproduktion ein und konzentrierte sich wieder auf den Bau von Pumpen höchster Qualität. Geschäftsführer Hermann Krämer, der das Unternehmen seit 1934 leitete, gelang 1954 wohl der wichtigste Beitrag zum Erfolg des Unternehmens mit einer völlig neuen Pumpengeneration: Die wellendichtungslose Spaltrohrmotorpumpe war ein entscheidender Schritt hin zu einem wirtschaftlicheren aber auch umweltschonenderen Betrieb. Der Bedarf vor allem der chemischen Industrie an leckagefreien Pumpen war groß, und Krämers Entwicklung auf Basis des hermetischen Prinzips kam ihrem Sicherheitsbedürfnis sehr entgegen. An Superlativen fehlt es in dem Traditionsunternehmen, das







20 KUNDENPORTRAIT 21

mit seinen Spezialanfertigungen weltweit ganz vorn mitspielt, nicht. So baute Hermetic 2015 die weltweit größte Spaltrohrmotorpumpe für überkritisches Ethylen mit einem Gewicht von 20 Tonnen und einer Höhe von sechs Metern. Wenn solche Produkte dann auf den Weg zum Kunden geschickt werden sollen, kommt auch Streck Transport ins Spiel. "Wir liefern ja weltweit, und Streck Transport deckt bei uns als Spediteur den kompletten Luft- und Seefrachtbereich ab", sagt Versandleiter Edgar Jakob. Aber auch im Landverkehr sei die Zusammenarbeit sehr eng.

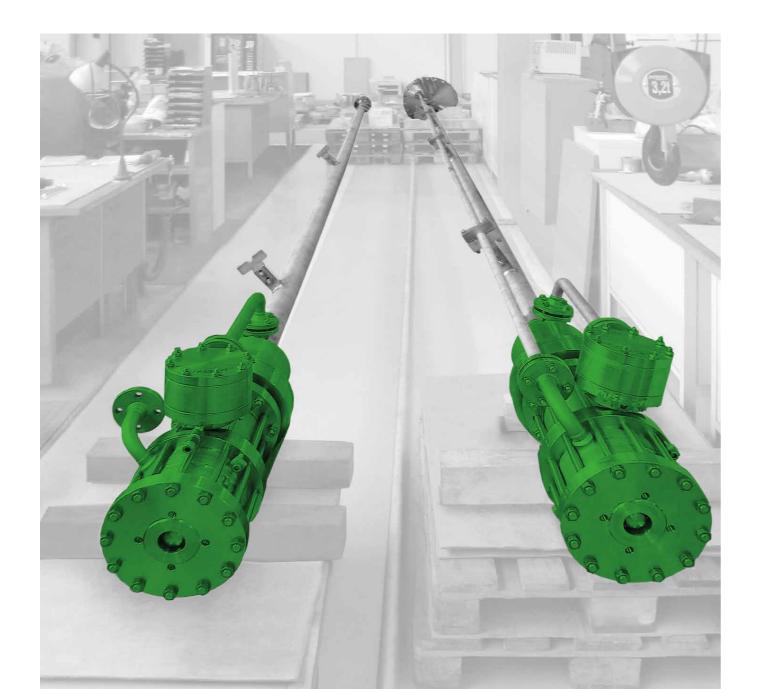
Jakob, der auf viel Erfahrung bei Hermetic zurückblickt, hat gemeinsam mit Streck Transport schon so manches Pumpen-Problem geschaukelt. Auch wenn die Zeit für eine fristgerechte Lieferung an den Kunden mal überhaupt nicht zu reichen schien, habe man mit der Luftfrachtabteilung immer eine

Lösung gefunden. "Die Spedition Streck Transport hat gezeigt, was möglich ist, und deshalb greifen wir gerne auf diese Spedition und ihre Mitarbeiter zurück", betont er. Auch umfangreichere Komplettladungen oder Vorläufe in die Häfen, verbunden mit dem Stauen eigener Kisten in Container, wickele er gern zusammen mit Streck Transport ab: "Da wissen wir, wir sind gut aufgehoben."

www.hermetic-pumpen.com

» KONTAKT

Freiburg
Klaus Bick
+49 (0) 761 1305 - 233
klaus.bick@streck.de





entwickelt Wilhelm Lederle in Endingen am Kaiserstuhl die erste Handweinpumpe und gründet die "Mechanische Werkstätte".

expandiert das Unternehmen und zieht in die Nähe von Freiburg. Kolben-, Vakuumund rotierende Verdrängerpumpen sowie Kompressoren werden entwickelt und gefertigt, Lederle widmete sich auch dem Bau von Benzin-, Diesel- und Gasmotoren.

17 Medaillen und Ehrenpreise aus dieser Zeit würdigen seinen Erfindergeist.

wurde Lederle das Patent DRP 118035 erteilt, mit dem er entscheidend zur "Steuerung für Explosionskraftmaschinen" beitrug. Das Unternehmen heißt jetzt "Lederle Pumpenund Motorenfabrik" und baut unter anderem auch Personenwagen und Omnibusse.

1906 stirbt Wilhelm Lederle und sein Sohn Moritz übernimmt die Geschäfte mit 22 Jahren. Er stellt die Automobilsparte wieder ein und konzentriert sich auf die Herstellung von Pumpen. Nach dem Tod von Moritz Lederle ...

1934 ...führt seine Frau Hedwig das Unternehmen, unterstützt vom Ingenieur und späteren Geschäftsführer Hermann Krämer.

1954 Krämer entwickelte eine völlig neue Pumpe, die wellendichtungslose Spaltrohrmotorpumpe.

Das mehrmals umfirmierte und diversifizierte Unternehmen wird in "Hermetic-Pumpen GmbH" umbenannt. Weltweit werden rund 740 Mitarbeiter beschäftigt, 20 Vertriebsniederlassungen, 11 Servicecenter und 75 Vertretungen sorgen weltweit für Präsenz.

Geflüchtet und einen Platz gefunden

13 junge Nachwuchskräfte haben am 1. September 2017 bei Streck Transport Deutschland ihre Ausbildung zum Fachlageristen begonnen. Zwei von ihnen sind aus ihren Heimatländern geflüchtet und versuchen jetzt erfolgreich, bei uns Fuß zu fassen: Modou Lamin Camara kommt aus Gambia und ist jetzt seit fast zwei Jahren in Deutschland, Nooryalai Amiri hat sein Geburtsland Afghanistan seit etwa drei Jahren nicht mehr gesehen.

Der 26-jährige Amiri ist mit seiner Bewerbung in die engere Auswahl als Auszubildender gekommen. Nach einem zweiwöchigen Praktikum war der Fall für Personalentwicklerin Cornelia Weismann klar: "Das wollen wir versuchen", hatte sie sich vorgenommen. Eine Übernahme in ein festes Arbeitsverhältnis erfolgt grundsätzlich bei Eignung des Auszubildenden, aber für die Personalerin ist bereits klar, dass sowohl Amiri als auch Camara schon jetzt gute und wertvolle Mitarbeiter für das Unternehmen geworden sind.

Camara hatte bereits sechs Monate als Aushilfe bei Streck Transport gearbeitet. Das Ausbildungsverhältnis verhindert derzeit eine Abschiebung des 20-Jährigen nach Gambia, wo er für sich keine Zukunft sieht. Zwar lebt seine Mutter noch dort, "aber es gibt keine Arbeit und keinerlei Perspektiven", erzählt er. Beide jungen Männer haben auf sechs Monate befristete Aufenthaltsgenehmigungen und sind bei der Bewältigung ihres Alltags nahezu völlig auf sich allein gestellt – auch wenn der Fußballclub

Zunächst sei sie aufgrund der noch nicht hundertprozentigen Deutschkenntnisse der beiden und des anspruchsvollen Schulstoffs etwas zurückhaltend gewesen, berichtet Weismann. Das habe sich aber inzwischen vollständig gelegt. "Die Max-Weber-Schule hat sich beim Thema Spracherwerb außerordentlich engagiert", sagt sie. Sowohl der 20-jährige Camara als auch Amiri besuchten weiterhin Sprach- und Integrationskurse und könnten gute schulische Leistungen vorweisen, die aufgrund ihrer hohen Motivation zum Teil wesentlich über denen ihrer deutschen Mitschüler lägen.

Amiri ist von seiner bisherigen Ausbildung begeistert. "Es läuft super", sagt er. "Ich habe vier Monate im Umschlag gearbeitet und bin jetzt in der Logistik, und ich habe schon so viel gelernt!" Beeindruckt ist er davon, dass in Deutschland eigentlich jedem – das nötige Interesse und Einsatz vorausgesetzt - alle Türen offenstehen. "Hier kann ich etwa erreichen, zu Hause wäre das unmöglich

Informationen für Unternehmen, die die Potenziale von Geflüchteten nutzen wollen und auch die Initiativen von Verbänden und Kammern finden sich unter:

www.erfolgreich-integrieren.de



Freiburg

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



П

	≣inhaltung Ihrer agen haben, so	itte mit unserer chabteilung.	en individuelle	iage andreten.	» KONTAKT	vierz	+49 (0) 761 1305 - 405 mareen.schwierz@streck.de)	Feste Linienabfahrten Zusatzabfahrten je nach Aufkomme													
	Sollten Sie zur Einhaltung Ihrer Liefertermine Fragen haben, so sprechen Sie bitte mit unserer zuständigen Fachabteilung. Wir werden Ihnen individuelle Lösungsvorschläge anbieten.					Mareen Schwierz	+49 (0) 761 1305 - 405 mareen.schwierz@stre		✓ Feste Linienabfahrten	Zusatzabfahrten												
	FR 06.04.		>		>	>	>		>	>	>		>	>	>		>	>	- 4	>	>	7
18	02.04.	>	>	>			>	>	•		>	>	>	>		>		>	>	•	>	`
KW14, 2018	MI 04.04.		>		>	>	>		>		>		>	>			>	>		>	>	
₹	DI 03.0⁴.	•	>				>		•		•		>	•	•			>		•	•	
	MO 02.04.										Ð∀	ΤS	13	13:	4							
	ЕК 30.03.	DATABIB																				
18	DO S8.03.		>		>	>	>		>	>	•		>	>			>	>		>	>	
N13, 2018	MI 28.03.	>	>	>			>	>	•		>	>	>	>	>	>		>	>	•	>	`
K	DI 27.03.		>		>	>	>		>		>		>	>			>	>	>	>	>	
	MO 26.03.		>				>				>		>	>				>			>	
	LAND	Baltikum	Belgien, Niederlande, Luxemburg	Bulgarien	Dänemark	Finnland	Frankreich	Griechenland	Großbritannien	Irland	Italien	Norwegen	Österreich	Polen	Portugal	restl. Osteuropa	Schweden	Schweiz	Slowakei	Spanien	Tschechien	



Nach den teilweise gravierenden Problemen bei der Frachtannahme am Frankfurter Flughafen kann seit Jahresbeginn wieder problemlos über den Frankfurter Flughafen verladen werden. Die Engpässe beim Frachtumschlag der Abfertigungsunternehmen sind überstanden. "Es läuft wieder alles in regulären Bahnen", sagt Mathias Eiswirth, Streck Transport-Niederlassungsleiter am Frankfurter Flughafen. Ursachen für massive Verzögerungen an Europas wichtigstem Luftfrachtdrehkreuz waren nach Einschätzung von Verbänden Personalmangel und eine unzureichende Verkehrssteuerung bei den Abfertigern, verbunden mit gestiegenen Frachtmengen.

Es habe zum Jahresende durchaus Verunsicherungen gegeben, weil zum Teil Sendungen über den Stuttgarter Flughafen oder Amsterdam geroutet worden sind, um Frankfurt zu umgehen, erläutert Eiswirth. Es komme in Frankfurt immer mal wieder zu Wartezeiten, aber zum Jahresende hätten die beiden Haupthandling-Agenten, LUG und Fraport Cargo Services, keine Lösung gefunden. Eine solche Situation habe es nach Einschätzung vieler Beteiligter zuvor noch nie gegeben, betont er. "Das hat uns und unsere Kunden richtig getroffen, ich hoffe, dass so etwas nicht noch einmal passiert."

» KONTAKT

Frankfurt

AB

Mathias Eiswirth +49 (0) 6142 9258 - 111 mathias.eiswirth@streck.de 26 AUS DEM UNTERNEHMEN AUS DEM UNTERNEHMEN 27



Bernd Schäfer ist seit 1. November Vorsitzender der Geschäftsführung der Streck-Gruppe. Der Diplom-Betriebswirt war zuvor Leiter der Dachser-Niederlassung in Kornwestheim.

Mehr Arbeit, mehr Kreativität

Die Streck-Gruppe hat einen neuen Chef. Ein Gespräch mit Bernd Schäfer (55) über Pläne, Ziele und die Menschen, ohne die das alles nicht geht.

Herr Schäfer, warum sind Sie zu Streck gekommen?

Schäfer (lacht): Die Frage ist berechtigt, denn ich war ja nicht auf der Suche nach einem neuen Job. Aber dann stellte sich die hochinteressante Aufgabe, ein gut geführtes Familienunternehmen in neue Managementstrukturen zu begleiten. Das hat mich gereizt. Es gibt in unserer Branche nicht viele Unternehmen, die so gut aufgestellt sind wie Streck.

Was ist Ihre Bilanz nach den ersten 100 Tagen?

Schäfer: Ich bin hier in ein sehr gesundes und gut strukturiertes Unternehmen gekommen. Natürlich wird es auch da Veränderungen geben müssen, aber die ersten 100 Tage habe ich mich bewusst nur intern aufgehalten und zugehört, hingeschaut, Hintergründe erfahren, über Werte, Ideale und Ideen gesprochen. Inzwischen habe ich viele der Mitarbeiter persönlich kennengelernt, es ist mir wichtig zu wissen, wie Streck tickt.

Waren Sie auch im Lager?

Schäfer: Ja, natürlich. Das Lager ist ja unsere Produktion, unsere Basis, wo das Grundsätzliche abläuft. Die Mitarbeiter hier machen einen wichtigen und auch fordernden Job. Bei allem technischen Fortschritt hat sich am rein physischen Bewegen von Waren ja nicht viel geändert.

Was bringen Sie mit zu Streck, wollen Sie alles umkrempeln?

Schäfer (lacht): Nein, es gibt ja nicht nur einen Weg, erfolgreich zu sein. Ich bin aus einem Unternehmen gekommen, wo ebenfalls der Mensch im Mittelpunkt gestanden und den Takt angegeben hat. Bei meinem vorherigen Arbeitgeber wurde etwas Ähnliches erarbeitet, wie das, was ich jetzt bei Streck vorfinde. Die Menschen sind das, was uns stark macht, sie sind das Unternehmen. Das eben unterscheidet ja auch ein Familienunternehmen von einem Konzern: Der Blick ist nicht fixiert auf Finanzkennzahlen, sondern es geht vielmehr darum, dass der Betrieb langfristig auf einem sicheren Fundament steht. Wenn sich in Freiburg, Lörrach, Möhlin oder den übrigen Niederlassungen künftig etwas verändert, dann sicherlich im Rahmen der Kultur von Streck. Man muss die Menschen in einem solchen Prozess mitnehmen.

Gibt es bereits Pläne für die nahe Zukunft?

Schäfer: Streck ist ein Transport- und Logistikunternehmen mit europäischen Landverkehren sowie Luft- und Seefracht. Wir wollen jetzt unser drittes großes Standbein, das Warehousing, verstärkt ausbauen. Hier wollen wir wachsen, um dann in zwei bis drei Jahren in diesem Markt deutlicher wahrgenommen zu werden. Dafür werden wir auch in Freiburg investieren und die bereits begonnene Diversifizierung unseres Dienstleistungsspektrums, zum Beispiel Value Added Services für spezielle Kundenanforderungen, weiter ausbauen.

Sie wollen in Freiburg wachsen – aber Grundstücke sind doch Mangelware.

Schäfer: Das ist noch ein schönes Beispiel für die Arbeitsweise von Familienunternehmen und ihren Weitblick. Bei Streck wurde in diesem Zusammenhang langfristig vorgesorgt. Es gibt noch das eine oder andere Reservegrundstück, entsprechende Flächen wurden eben rechtzeitig gesichert.

Der Arbeitsmarkt ist derzeit wie leergefegt. Wie geht Streck damit um?

Schäfer: Wir müssen uns weiterhin als sehr guter Arbeitgeber profilieren und ein Arbeitsumfeld anbieten, in dem man sich wohl fühlt. Bei uns gibt es interessante Jobs und Freiräume, die es dem Einzelnen ermöglichen, persönliche Ziele umzusetzen. Wir bieten Arbeitsplätze mit Zukunft, denn Speditionskaufleute, Kaufleute für Logistik, aber auch Fachkräfte für Lagerlogistik, Fachlageristen und Berufskraftfahrer werden auch in den kommenden Jahren dringend gebraucht. Und dann bilden wir natürlich aus und tun das in allen Bereichen. Unsere Ausbildungsquote soll sich bei zehn Prozent stabilisieren. Wir sind ein "people business", wir leben von und mit dem Engagement unserer Mitarbeiter.

Wie wollen Sie Streck im Vergleich zur Konkurrenz positionieren?

Schäfer: Wir wollen besser sein als der Wettbewerb. Wir bieten hervorragende Dienstleistungen im Premium-Segment, und das bedeutet natürlich auch mehr Arbeit, mehr Kreativität.

Das muss sich aber ja auch rechnen.

Schäfer: Das stimmt. Für eine gute Dienstleistung brauchen wir die besten Mitarbeiter, und die müssen entsprechend bezahlt werden; auch die sonstigen Rahmenbedingungen müssen stimmen. Wenn wir kein Geld verdienen, sind wir ganz schnell vom Markt verschwunden. Deshalb muss man eben manchmal auch "Nein" sagen. Da sollte unsere Branche viel selbstbewusster werden.

Was kommt nach den ersten 100 Tagen?

Schäfer (lacht): Die zweiten 100 Tage. Nein, Spaß beiseite, nachdem ich mich bisher ganz nach innen ausgerichtet hatte, geht der Blick jetzt nach draußen, hin zu unseren Kunden. Unsere Dienstleistung lebt davon, dass wir nahe am Kunden sind und ihre Wünsche so umsetzen, dass sie vollauf zufrieden sind.

28 AUS DEM UNTERNEHMEN 29

Neues Lager eröffnet weitere Möglichkeiten

Streck Transport als Mehrwert-Dienstleister

Wo Streck Transport drauf steht, ist nicht nur Transport drin. "Wir können viel mehr und haben auch beim Warehousing und als Mehrwert-Dienstleister eine Menge drauf", sagt Stefan Rehmet, Geschäftsführer Landverkehr und Logistik. Neben den bisherigen Kapazitäten von ca. 100.000 Stellplätzen bietet Streck Transport in einem neuen Außenlager in direkter Nähe zum Freiburger Firmensitz Lagerflächen von insgesamt von 15.500 Quadratmetern an. Ein großer Teil der Fläche wird jetzt bereits genutzt. "Da wollen wir weiter expandieren", betont Rehmet. "Hier werden wir all unsere Mehrwertdienstleistungen, die aktuell an verschiedensten Standorten erbracht werden, bündeln und Synergien schaffen."

Das Lager ist gemischt ausgestattet und bietet Verschiebe-, Durchlauf- und Hochregale, aber auch einen umfangreichen Bereich für kleinteilige Kommissionierungen. "Wir verfügen über mehr als acht Kilometer laufende Fachbodenregale", erläutert Rehmet. Diese seien auf insgesamt zwölf Kilometer erweiterbar, die Zahl der reinen Palettenstellplätze soll in dieser Anlage von 10.000 auf 15.000 ansteigen. Die Kunden in diesem Bereich kommen aus ganz Südbaden und der Schweiz, geliefert wird weltweit, mit allen Verkehrsträgern. "Es gibt Aufträge für kleinste Paketdienstleistungen, aber es werden auch ganze Paletten kommissioniert. Da ist alles dabei", sagt Rehmet. "Manche Kunden haben überhaupt kein eigenes Lager und sehen ihre Ware nie."

Einige Auftraggeber sind schon in den neuen Bereich umgezogen, hier finden sich bereits Outdoor-Artikel, hochwertige Schuhe oder Küchenausstattungen. "Wir haben inzwischen unter anderem insgesamt 82.000 Paar Schuhe umgelagert, davon hat aber im Tagesgeschäft niemand etwas bemerkt", berichtet Rehmet. Bislang übernimmt Streck Transport für seine Auftraggeber die physische Lagerhaltung und logistische Abwicklung, während der reine Handel in der Regel beim Kunden liegt. Sollten aber entsprechende e-Commerce-Lösungen gebraucht werden, könne Streck Transport diese problemlos über Partner anbieten, ergänzt Logistikleiter Udo Schindler.

"Wir wollen hier ein Zentrum für Value Added Services schaffen, die ja zu den Kernkompetenzen von Streck Transport gehören", unterstreicht Rehmet. Dabei gehe es um Zusatzdienstleistungen wie Kleinkommissionierung, Konfektionierung, Displaybau, Auszeichnung oder Belabelung und Sortimentsbildung. "Über

die Jahre ist die Vielfalt größer geworden", sagt der Geschäftsführer. "Die Individualisierung nimmt zu und die Losgrößen werden kleiner." So stelle Streck Transport beispielsweise komplette, individuelle Geschirrsets für die Endkunden eines seiner Auftraggeber zusammen. Mit der Veränderung der Kaufgewohnheiten verändere sich eben auch die Logistik im Hintergrund.

» KONTAKT

Freiburg

Udo Schindler +49 (0) 761 1305 - 701 udo.schindler@streck.de





30 AUS DEM UNTERNEHMEN 31

Historische Eisenbahn bei Streck Transport

Der Rebenbummler, der Museumszug am Kaiserstuhl, hat bei Streck Transport vorübergehend ein neues Zuhause gefunden. Der Verein der Eisenbahnfreunde Breisgau e.V. musste den bisherigen Standort für die zwei Lokomotiven und drei Waggons in Emmendingen räumen, da hier ein Neubau entsteht. Solange noch keine neue Fläche für die Bahn-Oldtimer gefunden ist, sind die Fahrzeuge nun auf den Gleisen hinter dem Freiburger Streck Transport-Firmengelände abgestellt. Diese sind nicht mehr an das Hauptgleis angeschlossen, und die Stadt Freiburg hat der Lösung zugestimmt.

Das "Umparken" von Loks und Waggons war eine durchaus spektakuläre Aktion. Der erste Waggon kam an einem Freitagnachmittag Anfang März auf einen Tieflader, im Laufe der Nacht folgten die anderen vier Einheiten. Am Samstagmorgen in der Frühe begannen zwei Autokrane bei eisiger Kälte, Loks und Waggons hoch durch die Luft auf die Gleise zu setzen. Gegen Mittag war die Aktion wie geplant beendet. Die Eisenbahnfreunde hoffen, möglichst schnell ein neues Domizil zu finden.

Der Verein ist eine der ältesten und größten Einrichtungen für Freunde großer und kleiner Eisenbahnen in Deutschland. Bereits 1949 mit einer Sondergenehmigung der französischen Alliierten im noch völlig zerstörten Freiburg gegründet, standen in den ersten drei Jahrzehnten Modelleisenbahnen im Mittelpunkt. Mitte der 1970er Jahre wurden dann die Lok 384 sowie weitere Wagen aus dem Bestand der Kaiserstuhlbahn angekauft. Seitdem gehören die fachmännische Erhaltung und Restaurierung historischer Eisenbahnfahrzeuge sowie seit 1978 die regelmäßig stattfindenden Plan- und Sonderfahrten mit dem "Rebenbummler" durch die Weinberge des Kaiserstuhls zu den wichtigen Aktivitäten des Vereins.

www.eisenbahnfreunde-breisgau.de

» KONTAKT

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





Schafe statt Rasenmäher

Eine kleine Schafherde ist jetzt immer wieder bei der Streck Transport-Niederlassung im schweizerischen Pfungen zu Gast. Ein Bauer aus der Umgebung bringt die 20 bis 30 Tiere mit Traktor und Anhänger, sobald das Gras einer großen Grünfläche lang genug ist, um abgeweidet zu werden. Dann hört man auf dem Speditionsgelände etwa für einen Monat ihr Blöken, und die Schafe tun die Arbeit eines Rasenmähers, der bislang mindestens drei Mal pro Jahr im Einsatz war. Dabei profitieren alle: Streck mit einer umweltfreundlichen Lösung, um die Grünfläche in gepflegtem Zustand zu halten, der Bauer hat eine zusätzliche Weide, und die Schafe werden satt.



Jetzt für den FAIR ways Förderpreis 2018 bewerben!



Als einer von elf FAIR ways-Partner des SC Freiburg unterstützt Streck Transport soziale regionale Projekte in den Bereichen Ausbildung/Bildung, Integration und Ökologie.

Dieses Jahr beträgt die Fördersumme 60.000 Euro. Die Unterstützung soll Menschen und Gruppen, die sich für soziale Zwecke einsetzen in ihrem Engagement bestärken. Die öffentliche Resonanz für die geförderten Institutionen und Projekte soll genutzt werden, um noch mehr Menschen und Unternehmen zu motivieren sich gesellschaftlich zu engagieren.

Seit 2012 wird der Förderpreis jährlich und in Teilbeträgen an soziale Projekte vergeben, die sich in folgenden Bereichen einsetzen: Bildung, Bewegung, Umwelt und Solidarität.

Die Bewerbungsfrist läuft bis zum 08.April 2018. Die Entscheidung über die Vergabe wird im Rahmen der Saisoneröffnung 2018/19 des SC Freiburgs öffentlich kommuniziert werden.

www.scfreiburg.de

» KONTAKT

Freiburg

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

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 Diringer, Gerald Penner, Stefan Rehmet

» 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

© lightpoet - fotolia.com / © magann - fotolia.com

© chrisberic - fotolia.com / © maho - fotolia.com

© fototrm12 - fotolia.com

