

LOGISTICKER

Dezember 2024

STRECK
TRANSPORT

Folgen Sie uns
auch auf Instagram!
Streck Transport
Deutschland



Meisterhaft

zur Meisterschaft

Seefracht im Umbruch
**Immer mehr
moderne Schiffe**

Schnell und bedacht
**Andreas Wirth
im Interview**

Der Markt erholt sich
**Stückgutreport '24
von NG.network**



Liebe Leserin, lieber Leser,

erinnern Sie sich, wie Sie als Kind die Vorweihnachtszeit erlebt haben? Vielleicht geht es Ihnen dabei ähnlich wie mir: Vor lauter Vorfreude auf Feiertage, den Christbaum und Geschenke konnte man es kaum erwarten, bis die schier nicht enden wollenden letzten Schultage vorbei sind und die erlösende Schulglocke nach der letzten Stunde endlich die Weihnachtsferien einläutet.

Zwar rücken auch in diesem Jahr die Feiertage mit großen Schritten näher, von besinnlicher Stimmung ist allerdings weit und breit nichts zu spüren: Eine kriselnde deutsche Automobilindustrie, ein künftiger US-Präsident Trump mit seinem „America first“, das Ende der Ampelkoalition in Berlin und eine kränkelnde chinesische Wirtschaft – nach einem politisch und wirtschaftlich ohnehin schon herausfordernden Jahr hatten es die vergangenen Wochen noch einmal so richtig in sich. Es scheint, als würden sich bisher unverrückbar erscheinende Fixpunkte, auf die man sich in den letzten Jahrzehnten nahezu blind verlassen konnten – ein zugewandter Bündnispartner in Washington, stabile Regierungskoalitionen oder die Automobilbranche samt Zulieferer als Beschäftigungsmotor – der Vergangenheit anzu gehören.

Doch bei aller – berechtigter – Sorge bieten sich gerade in Krisensituationen immer wieder Chancen, die es zu nutzen gilt. Und gerade die Transport- und Logistikbranche kann in solchen Situationen als Vorbild dienen: Kurzfristig gesperrte Straßen, unvorhersehbare Wetterereignisse, umgeroutete Schiffe aufgrund von Piratenangriffen – bei uns ist die Unsicherheit Teil des täglichen Geschäfts.

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sorgen mit schnellen und oft unkonventionellen Ideen dafür, dass Ihre Transporte nicht stehen bleiben und trotz aller Hindernisse die Waren ihren Weg zum Ziel finden.

Vieles davon findet sich auf den folgenden Seiten wieder: Da gibt es beispielsweise den Skihersteller „Stöckli“, ein Kunde von Streck Transport Schweiz, der sich durch Ideenreichtum, Erfindergeist und Beharrlichkeit zu einem der Top-Ausstatter im internationalen Skiweltcup entwickelt hat. Oder das Stückgutnetzwerk NG.network, bei dem Streck Transport einer der Gründungsgesellschafter ist, das in einer äußerst lesenswerten Studie konkrete Maßnahmen für eine Logistik der Zukunft erarbeitet hat. Und natürlich ist auch bei Streck Transport vieles im Wandel: Dies zeigt sich nirgends so deutlich wie bei Thema Nachhaltigkeit, bei dem wir gerade viele kleine Puzzlestücke zusammensetzen, durch die sich die Zukunft unseres Unternehmens CO₂-neutral gestalten wird. All diese Beispiele zeigen: Resignation wäre die schlechteste aller Optionen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen und Ihrer Familie ein frohes Weihnachtsfest und einen optimistischen Rutsch ins neue Jahr!

Herzliche Grüße, Ihr

Gerald Penner
Geschäftsführer Logistik, Technik & Immobilien
Streck Transportges. mbH



POLITIK & WIRTSCHAFT

Aktualisierter Zeitplan für Schweizer Zollsystem Passar 4
 Neues PEM-Abkommen 5
 Seefracht im Umbruch 6
 Schweizer Schwerverkehrsabgabe LSVA steigt 9
 Haftungsgrenzen in der Luftfracht werden erhöht 10
 Schnell und bedacht – Interview mit Andreas Wirth 11

FIRMENPORTRAIT

Meisterhaft zur Meisterschaft – Ski-Manufaktur Stöckli..... 14

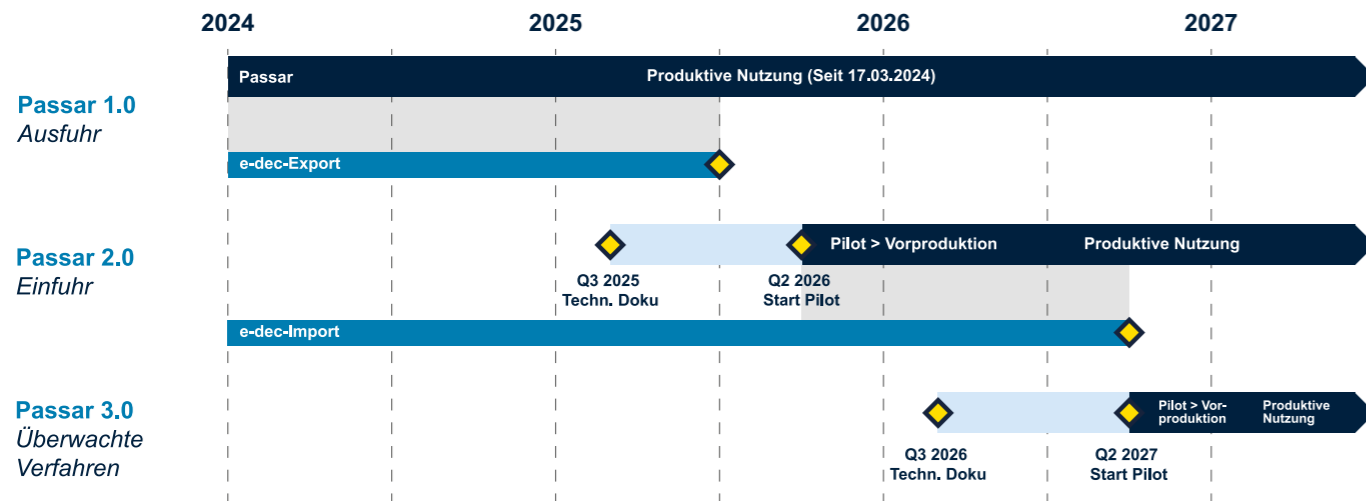
AUS DEM UNTERNEHMEN

Interview mit Gerald Penner zum Thema E-Mobilität..... 18
 Nachhaltig in der Schweiz 21
 Der Markt erholt sich – NGN-Stückgutreport 2024 22
 Start ins Berufsleben – die neuen Auszubildenden 24
 Leistung – bei der Arbeit und im Sport 26
 Vom Container in neue Arbeitswelten 27
 Incoterms bei Streck – Kunden informieren sich 28
 Gemeinsam Gutes tun – FAIR ways-Förderpreise verliehen 29
 Streck Transport-Förderpreis für Valeria Ciapetti 30
 Felix Friedel ausgezeichnet..... 31
 Impressum 32



Digitalisierung läuft nach Plan

Aktualisierter Zeitplan für Schweizer Zollsystem Passar



Der Zeitplan für die Digitalisierung der Zollformalitäten des schweizerischen Zollsystems Passar ist aktualisiert worden. Daraus ergeben sich Änderungen, teilte das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) mit.

Die „Roadmap Passar“ bildet eine gemeinsame Planungsgrundlage für das BAZG und die Wirtschaft zur Ablösung der bestehenden Frachtanwendung E-dec und zur Digitalisierung von überwachten Verfahren und Papierformularen. Die Umstellung der Durchfuhr ist bereits abgeschlossen, die Umstellung der Ausfuhr von E-dec Export auf Passar muss spätestens zum 31. Dezember 2025 abgeschlossen sein (Passar 1.0). Die aktualisierte Roadmap führt insbesondere zu folgenden Änderungen:

– Einfuhr (Passar 2.0)

Die bisherige Funktionsblöcke Passar 2.1, 2.2 und teilweise 2.3 werden zu einem Paket Einfuhr gebündelt (Passar 2.0), das den Funktionsumfang von E-dec Import vollständig abdeckt. Passar 2.0 soll im zweiten Quartal 2026 zuerst als Pilot lanciert und dann schrittweise auf Vollbetrieb ausgeweitet werden. Die Detailplanung der Tests und Piloten wird mit den Softwareanbietern und dem Projekt Operationalisierung abgestimmt. Mit Passar 2.0 stehen alle Funktionen für eine vollständige Ablösung des bisherigen Systems E-dec Import zur Verfügung. Das Ziel ist, dieses bis Ende März 2027 außer Betrieb zu nehmen.

– Überwachte Verfahren (Passar 3.0)

Der Restumfang des bisherigen Funktionsblocks Passar 2.3 wird neu als „Passar 3.0“ bezeichnet und ab dem zweiten

Quartal 2027 eingeführt – wie bei Passar 2.0 zuerst als Pilot und dann schrittweise auf Vollbetrieb ausgeweitet.

– Ablösung E-dec Web

Die Ablösung von E-dec Web durch „Declar“ wird nicht mehr in der „Roadmap Passar“ aufgeführt. Der Zeitplan wird mit Vertretern der Zielgruppe im Rahmen der Arbeitsgruppe „KMU/Declar“ erstellt und zu einem späteren Zeitpunkt kommuniziert.

– Umstellung auf Passar Ausfuhr

Der aktualisierte Zeitplan hat keine Auswirkung auf die Ausfuhr. Ihre Umstellung und die Ablösung von E-dec Export sollen bis 31. Dezember 2025 abgeschlossen sein (unveränderte Frist). Das Onboarding (Registrierung im ePortal) ist derzeit in Gange.

KONTAKT

Möhl

Thomas Schlageter
+41 61 8551 - 481
thomas.schlageter@streck.ch

Freiburg

Siegfried Maier
+49 761 1305 - 423
siegfried.maier@streck.de

Vereinfachte Ursprungsregeln

Neues PEM-Übereinkommen

Zum 1. Januar 2025 tritt das aktualisierte Übereinkommen über Pan-Europa-Mittelmeer-Präferenzursprungsregeln (PEM) in Kraft.

Die Regeln des Übereinkommens wurden dabei vereinfacht und modernisiert, so wurden beispielsweise die produktspezifischen Vorschriften flexibler gestaltet und die Bestimmungen über Kumulierung, Zollrückvergütung, Toleranz und Beförderungsbedingungen gelockert.

Das PEM-Übereinkommen wurde 2012 zur Festlegung gemeinsamer Ursprungsregeln und für die Kumulierung zwischen 25 PEM-Vertragsparteien und der EU vereinbart, um den Handel zu erleichtern und die Lieferketten innerhalb der Zone einheitlich zu gestalten.

Die Ursprungsregeln des alten PEM-Übereinkommens können weiterhin parallel bis zum 31. Dezember 2025 angewendet

werden. Exportunternehmen müssen sich allerdings vor der Ursprungskalkulation festlegen, für welche Regeln sie sich entscheiden. Ab dem 1. Januar 2026 gilt nur noch das überarbeitete PEM-Übereinkommen.

KONTAKT

Möhl

Thomas Schlageter
+41 61 8551 - 481
thomas.schlageter@streck.ch

Freiburg

Siegfried Maier
+49 761 1305 - 423
siegfried.maier@streck.de

25 Vertragsparteien

Die 25 Vertragsparteien des PEM-Übereinkommens sind die EU, die EFTA-Staaten Schweiz, Norwegen, Island und Liechtenstein, die Färöer-Inseln, die Teilnehmer am Barcelona-Prozess (Algerien, Ägypten, Israel, Jordanien, Libanon, Marokko, Palästina, Syrien, Tunesien und die Türkei), die Teilnehmer am

Stabilisierungs- und Assoziierungsprozess der EU (Albanien, Bosnien und Herzegowina, Republik Nordmazedonien, Montenegro, Serbien und Kosovo) sowie die Republik Moldau, Georgien und die Ukraine.





Seefracht im Umbruch

Immer mehr modernere Schiffe

Die Containerschiff flotte wächst rasant – und parallel dazu sind die Frachtraten im dritten Quartal 2024 in den Keller gerauscht.

In diesem Jahr kommen voraussichtlich 478 neue Containerschiffe zur globalen Flotte hinzu. Damit werden so viele neue Schiffe ausgeliefert wie noch nie zuvor in einem Jahr, geht aus Daten der internationalen Schifffahrtsorganisation Baltic and International Maritime Council (BIMCO) hervor. Gemeinsam bringen sie es auf kaum zu glaubende 3,1 Millionen TEU (Twenty-foot Equivalent Unit), berichtet das Portal SeaneWS. Laut dem Fachportal Statista gab es 2023 weltweit 5.855 Containerschiffe.

Die globale Containerschiff flotte wächst demnach 2024 so schnell wie seit über zehn Jahren nicht mehr. Die Kapazität

könnte letztlich um elf Prozent auf 29,5 Millionen TEU steigen. Ein Großteil des Wachstums geht dabei auf das Konto ultragroßer Containerschiffe, bei denen man weiterhin davon ausgeht, dass sie die Stückkosten senken und die Treibstoffeffizienz verbessern können. Die größten Reedereien sind die schweizerische MSC, die dänische Maersk und die französische CMA CGM Group mit jeweils über 600 eigenen und geleasteten Schiffen (Stand Juli 2024).

Die Reeder sind mit Blick auf den Markt offenbar optimistisch. Derzeit beläuft sich der Auftragsbestand laut BIMCO auf 7,6 Millionen TEU, was 25 Prozent der gesamten Flottenkapazität entspricht. Diese Investitionsbereitschaft zeige das Vertrauen in eine anhaltend steigende Nachfrage und den Bedarf an modernen und effizienten Schiffen, meint der

Brancheninformationsdienst SeaneWS dazu. Die Schiffseigner wollen demzufolge mit ihren Investitionen nicht nur mit der Nachfrage Schritt halten. Es geht auch darum, die Flotte robuster und umweltfreundlicher zu machen, um so die erwarteten Vorschriften der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) zur Senkung von Treibhausgasen zu erfüllen. So hatte die Hamburger Reederei Hapag-Lloyd im November bei zwei chinesischen Werften 24 Containerschiffe im Wert von vier Milliarden Euro in Auftrag gegeben, die mit Flüssiggasmotoren ausgestattet werden sollen.

Entsteht ein Überangebot?

Möglicherweise aber entsteht hier ein Überangebot, das auch künftig Auswirkungen auf die Frachtraten haben wird. Im dritten Quartal war der Shanghai Containerized Freight Index

(SCFI) bereits um 43 Prozent gesunken. Die Covid-Pandemie 2020 bis 2023 ausgenommen, ist dies der stärkste Rückgang im dritten Quartal eines Jahres, seit der SCFI im Oktober 2009 eingeführt wurde.

„Das Platzangebot ist aktuell größer als die Nachfrage“, sagt Roland Steinebrunner, der bei Streck Transport in Freiburg für die Seefracht zuständig ist. Mit Blick auf Weihnachten und das chinesische Neujahrsfest am 29. Januar zögen die Preise wieder etwas an, aber wie die Reeder einem Preisverfall grundsätzlich entgegenwirken wollten, müsse sich erst noch zeigen. Wegen terroristischer Angriffe auf Frachtschiffe werden das Rote Meer und der Suez-Kanal seit Dezember 2023 gemieden. Die viel längere Ausweichroute kommt den Container-Reedern absurderweise nicht ungelogen.

„Durch die rund zwei Wochen längeren Fahrtzeiten um das Horn von Afrika herum werden Kapazitäten gebunden und Schiffsraum aus dem Markt genommen“, sagt Steinebrunner.

Während früher auf dem Ad hoc-Markt Monats- oder sogar Quartalsraten üblich waren, gebe es inzwischen nur noch Halbmonatsraten, berichtet Steinebrunner weiter. „Die Preise haben nur noch eine Gültigkeit von 14 Tagen. Wenn sie stark ansteigen, wie das von Januar bis Juli 2024 der Fall war, kann das für Auftraggeber schon mal zum Problem werden.“

Mehraufwand für Speditionen

Die viel gelobte Digitalisierung ist leider nur zum Teil eine Erleichterung, unterstreicht Pascal Döffinger, Bereichsleiter Luft- und Seefracht bei Streck Transport in der Schweiz. „Vermehrt muss man sich die Informationen auf den Portalen der Reedereien selbst holen.“ Der Aufwand reduziere sich so zwar bei der Reederei, nicht aber beim Spediteur. „Aufgrund der zum Teil ungenauen Informationen überprüfen wir die Schiffsankünfte nicht nur auf den Portalen der Reedereien, sondern auch auf den Portalen der Anknüpfsterminals, um den Nachlauf zeitgerecht planen zu können“, sagt Döffinger.

Eine besondere Herausforderung sei das Verschiffen von Gefahrgut. Denn auch wenn alle Vorschriften erfüllt seien, gebe es keine Garantie, dass es mitgenommen werde. „Das kann sich von Mal zu Mal ändern, je nachdem auch, ob das Kontingent für Gefahrgutcontainer der jeweiligen Klasse für dieses Schiff bereits erfüllt ist“, erläutert der Experte. „Die Reederei hat in solchen Fällen natürlich das letzte Wort.“

Streck Transport klärt die Modalitäten zunächst vorab anhand der Sicherheitsdatenblätter des Absenders direkt mit dem Agenten oder der Reederei und ein weiteres Mal vor Abfahrt des Schiffes. In der Hauptsache gehe es um Akkus, sagt Döffinger: „Das ist momentan das kritischste Thema.“ Nicht nur bei der Luftfracht, sondern auch auf See werde inzwischen mehr dokumentiert. „Wir brauchen auf jeden Fall immer die MSDS, die Material Safety Data Sheets. Mit diesen können wir dann alles einordnen und prüfen.“

Reeder wollen Falschdeklarationen eindämmen

Die Containerlinien sehen sich unterdessen mit immer mehr Falschdeklarationen von Gefahrgut konfrontiert, die eine große Gefahr für Menschen und Waren darstellen können und das Risiko für Brände und Explosionen erhöhen. Das Problem wollen sie mit Hilfe der neuen Software „Hazcheck Detect“ in den Griff bekommen, die die Buchungen automatisiert überprüft. Gecheckt werden dabei unter anderem Angaben zu Größe und Gewicht des Produktes und die Plausibilität.

„Container mit Gefahrgut dürfen nur an bestimmten Plätzen gestaut werden, um die Sicherheit der Schiffe zu gewährleisten“, erläutert Frank Greschel, Gefahrgutbeauftragter bei Streck Transport in Freiburg. Das sei aber nur möglich, wenn die Gefahrgutangaben vollständig korrekt wiedergegeben und die Container entsprechend gekennzeichnet seien.

Werden Verstöße gegen die Vorschriften zur Deklaration oder zu Plakatierung und Kennzeichnung aufgedeckt, muss der Container bis zur Korrektur im Hafen bleiben, sagt Greschel. Außerdem könnten Reedereien Schadensersatzforderungen stellen, wenn bereits verladene Container umgestaut oder gar andere Häfen angesteuert werden müssten.

„Im Interesse eines reibungslosen Ablaufs und vor allem einer sicheren Beförderung gefährlicher Güter ist eine korrekte Gefahrgutdeklaration unabdingbar“, betont Greschel. Bei Streck Transport prüfe das Fachpersonal die Sendungen auf Plausibilität und stelle gegebenenfalls Rückfragen. Die Verantwortung für die Richtigkeit der Angaben im Beförderungsdokument („IMO-Erklärung“) bleibe aber in jedem Fall beim Auftraggeber. Greschels Rat: „Bitte sprechen Sie uns an, wenn Sie sich unsicher sind oder Klärungsbedarf erkennen.“

KONTAKT

Freiburg

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

Frank Greschel
+49 761 1305 - 217
frank.greschel@streck.de

Möhlín

Pascal Döffinger
+41 61 8551 - 453
pascal.doeffinger@streck.ch

GU-Frachtkostensätze werden angepasst

Schweizer Schwerkverkehrsabgabe LSVa steigt

Die Leistungsabhängige Schwerkverkehrsabgabe (LSVA) in der Schweiz steigt zum 1. Januar 2025 in allen Tarifklassen um fünf Prozent. Bis zum Jahresende 2025 müssen alle Fahrzeughalter auf die LSVa III umgestellt haben.

Die Erhöhung der Abgabe beruhe auf einem Beschluss der Regierung und gehe auf den gesetzlich vorgesehenen Teuerungsausgleich zurück, hält das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) fest. Der Wechsel von LSVa II zu LSVa III solle das aktuelle System durch eine moderne digitale Lösung ersetzen. Die Transportbranche aber muss die Kosten für den gesetzlich geforderten Austausch der bisherigen Erfassungsgeräte und die Schulung des Personals tragen, betont der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG.

Fahrzeughalterinnen und -halter können künftig zwischen dem National Electronic Toll Service (NETS) und dem European Electronic Toll Service (EETS) wählen; ersterer kann von denen genutzt werden, die (fast) ausschließlich in der Schweiz fahren, der zweite ist praktisch für jene, die häufiger auf dem europäischen Straßennetz unterwegs sind. Der nationale NETS-Grundservice ist weiterhin kostenlos, bei zugelassenen NETS- oder EETS-Anbietern können aber Gebühren anfallen.

Berechnung, Erhebung oder Inkasso bleiben beim BZAG, die Erhebungskriterien und -parameter der LSVa ändern sich nicht. Beim Wechsel zur LSVa III erfolgt die Deklaration der Fahrdaten künftig vollautomatisch direkt durch die Anbieter. Angemeldete Fahrzeughalter können ihre Verfügungen und Rechnungen selbständig auf dem ePortal abholen. Die Registrierung hierfür muss im Frühjahr 2025 abgeschlossen sein.

GU-Kalkulationsprogramm wird angepasst

Die Kosten für die Personal- und Einsatzplanung gingen nach oben, erläutert der ASTAG. Grund seien unter anderem die Ausbildung von Quereinsteigern oder Mehraufwand bei den Lohnausfallversicherungen. Hinzu komme eine Zunahme von Absenztagen, beispielsweise infolge von gesetzlichem Vaterschaftsurlaub oder Urlaub für die Betreuung von Angehörigen.

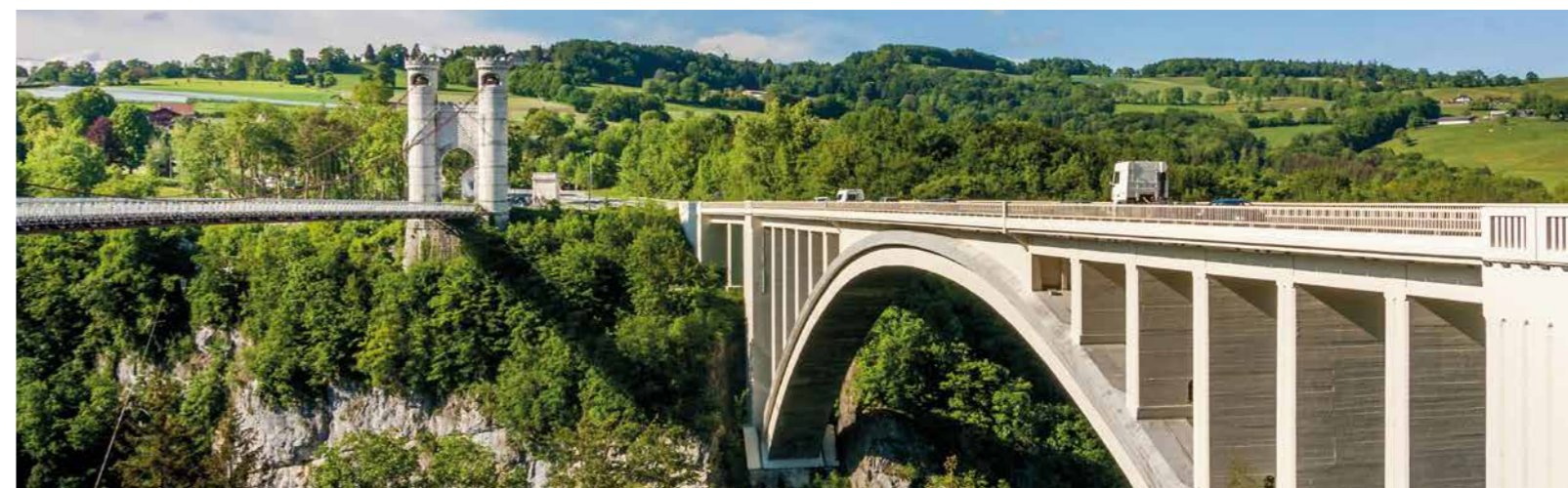
Deshalb werde das GU-Kalkulationsprogramm 2025 angepasst. „Die Frachtkostensätze und die Minimalkostensätze im GU 2025 werden um 1,5 Prozent erhöht“, so der Verband. Je nach Geschäftstätigkeit, Personalressourcen, Fuhrpark und Fahrleistung reichten aber 1,5 Prozent für die Deckung der Kosten nicht immer aus. Dies gelte insbesondere bei Fahrten mit schweren Lkw über 36 Tonnen Gesamtgewicht.

Das GU-Kalkulationsprogramm ist ein spezialisiertes Software-Tool, das von der Güterverkehrs-Union (GU) entwickelt wurde, um die Kosten und Preise für den Transport von Stückgütern im nationalen Verkehr zu kalkulieren. Die Logistikbranche nutzt es als wichtiges Hilfsmittel für präzise und standardisierte Transportberechnungen.

KONTAKT

Pfungen

Daniel Steiner
+41 52 3044 - 111
daniel.steiner@streck.ch



Güterschäden in der Luftfracht Haftungsgrenzen werden erhöht

Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) hat mitgeteilt, dass inflationsbedingt die Haftungsgrenzen für Güterschäden in der Luftfracht angepasst werden.

Die Haftung des Luftfrachtführers bei der Güterbeförderung für Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung (Art. 22 Abs.3) steigt damit von bisher 22 auf 26 Sonderziehungsrechte (SZR). Ein SZR entspricht

laut EU etwa 1,25 Euro. Die in den Artikeln 21, 22 und 23 des Montrealer Übereinkommens geregelten Haftungsbeträge werden damit erstmals seit 2019 angepasst.

Die Änderung tritt zum 28. Dezember in Kraft. Die Anhebung der Haftungshöchstbeträge dürfte nach Einschätzung von Experten keine Auswirkungen auf den Umfang des Versicherungsschutzes bestehender Verkehrshaftungsversicherungen haben.



**Schnell
und bedacht**

Andreas Wirth, neuer Geschäftsführer bei Streck Transport in der Schweiz, lobt den Mittelstand

Die Streck Transport AG hat seit dem 15. August einen neuen Geschäftsführer. Der LogisTicker hat mit Andreas Wirth (44) über seine ersten 100 Tage im Unternehmen und seine Ziele für die Zukunft gesprochen.

LogisTicker: Herr Wirth, was ist Ihr wichtigster Eindruck nach rund drei Monaten bei Streck Transport in der Schweiz?

Andreas Wirth: Was mich hier beeindruckt, sind die

schnellen Entscheidungswege. Vor Streck habe ich 16 Jahre in einem Konzern gearbeitet, da war vieles langwieriger. Aber wir sind hier nicht nur schneller bei Entscheidungen, sondern auch besser im Miteinander. Der Mittelstand tickt ganz anders, und das ist auch gut so.

Können Sie das etwas ausführen?

Im Konzern ist vieles mehr zentralisiert. Hier dagegen kann beispielsweise ein Bereichsleiter eigenständig deutlich mehr entscheiden, zum Beispiel in Bezug auf

Personalthemen oder auch bei der Weiterentwicklung seines Verantwortungsbereichs. Bei Investitionen ist der Konzern schwerfälliger und benötigt deutlich mehr Entscheidungsstunden.

Wie geht es Ihnen damit?

Es freut mich sehr, dass noch hier vieles schlanker organisiert ist. Wichtig ist für mich auch zu sehen, dass im Familienunternehmen Streck Transport langfristig gedacht wird. Wir denken nicht in Monats- oder Quartalsergebnissen, sondern überlegen uns, wie wir das Unternehmen nachhaltig in den nächsten Jahren weiterentwickeln können.

Bringt das für Sie persönlich mehr Sinnhaftigkeit mit sich?

Da stellt sich natürlich die Frage, wie man Sinnhaftigkeit definiert. Aber ja, einem anonymen Aktionär kann man es schlechter als einem Inhaber erklären, wenn es darum geht, ein schwieriges halbes Jahr zu bewältigen. Der Aktionär verkauft seine Anteile online mit einem Klick, wenn er meint, dass es auf die Schnelle etwas Profitableres gibt. Wir dagegen können viel eher sagen, lasst uns unser gutes Personal behalten, denn in einem halben Jahr oder Jahr ziehen die Mengen wieder an, und dann sind wir froh, dass wir uns auf ein bewährtes Team von qualifizierten Mitarbeitenden verlassen können.

Gibt es weitere Unterschiede?

Bei Streck Transport sind wir viel näher an den kleinen und mittelgroßen Kunden dran; wir sind viel besser in der Lage, individuelle Lösungen anzubieten, auch für Güter, die nicht gängigen Normen entsprechen und auf

keine Europalette passen. Neben dieser guten Kundenorientierung habe ich hier auch ein sehr gutes und motiviertes Team vorgefunden, das bereit ist, die Extrameile zu gehen. Das ist außerordentlich wichtig, denn wir sind ja ein Dienstleistungsunternehmen, in dem Menschen mit Menschen zu tun haben.

Was hat Sie bewogen, zu Streck zu kommen?

Wie schon erwähnt, waren mir die Entscheidungswege zu langwierig geworden. Da ich vor meinen 16 Jahren im Konzern bereits über zehn Jahre im Mittelstand tätig war, wollte ich wieder dorthin zurück. Der Reiz, die Stelle als Geschäftsführer bei Streck Transport in der Schweiz anzutreten, war sehr hoch. Zum einen bin ich dadurch zurück in den Mittelstand gekommen und zum anderen bringt die Position natürlich eine große Entscheidungsfreiheit, aber auch viel Verantwortung mit sich. Auch war mir wichtig, in ein gesund und nachhaltig aufgestelltes Unternehmen zu wechseln. Das ist bei Streck der Fall.

Sie hören sich nicht an, als seien Sie des Schweizerdeutschen mächtig, aber vielleicht täusche ich mich da...

(lacht) Nein, ich bin in Unterfranken in der Nähe von Würzburg geboren, Sie täuschen sich nicht. Ich spreche leider noch sehr wenig Schweizerdeutsch, aber bislang hat mir das noch niemand übel genommen. Die Grußformeln beherrsche ich, und ich verstehe Schweizerdeutsch bisher recht gut. Meine vierjährige Tochter, die in Rheinfeldern die Kita besucht, wird mich beim Sprechen sicher ganz schnell übertreffen. Andererseits – Streck Transport ist ja auch in der Schweiz und in Deutschland präsent, ohne dass es Verständigungsschwierigkeiten gibt.

Die Schweiz erscheint mir da auch sehr offen, und die Ländergrenzen hier im Dreiländereck sind ja zum Glück keine schroffen kulturellen Grenzen.

Sie haben das Stichwort für die nächste Frage gegeben – wie stellen Sie sich die Zusammenarbeit mit Streck Transport in Deutschland vor?

Die Zusammenarbeit mit Freiburg ist traditionell sehr gut und intensiv. In den nächsten Monaten werden wir unter anderem Themen wie die Zusammenarbeit mit Partnern oder den weiteren Ausbau gemeinsamer Linienverkehre, unter anderem auch mit unserem neuen Standort in Meßkirch, in den Fokus nehmen. Außerdem wollen wir sicherstellen, dass alle für ein Projekt relevanten Mitarbeitenden in beiden Organisationen über die notwendigen Informationen der anderen Gesellschaft verfügen.

Was ist sonst noch geplant?

Wir wollen unser Transportmanagementsystem und die KI-basierte Nahverkehrsdisposition gemeinsam weiterentwickeln, ebenso unser CRM-System für die Beziehungen zu unseren Kunden. Außerdem sollen die gemeinsamen Marketingaktivitäten ebenso intensiviert werden wie der bilaterale Austausch zwischen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Was sind Ihre Ziele für die Schweiz selbst?

Wir wollen hier in den nächsten Jahren stärker wachsen als der Markt. Unser Alleinstellungsmerkmal in der Schweiz ist, dass wir ein eigenes nationales Netz haben und außerdem im Im- und Export über eine sehr

gute internationale Anbindung für Land-, Luft- und Seefrachttransporte verfügen. Zusätzlich können wir auch diverse Logistikdienstleistungen anbieten. Wir fühlen uns mit unseren Vorstellungen von Zuverlässigkeit und Qualität auf Augenhöhe mit dem Mittelstand und als dessen natürlicher Partner. Wie bereits erwähnt, sind wir hier unseres Erachtens näher am Kunden und können individueller auf die Bedürfnisse eingehen als dies im Konzern möglich ist.

Wo wollen Sie investieren?

Wir wollen weiter in unser nationales Netzwerk investieren und haben uns beispielsweise eine Immobilie im Raum Luzern gesichert. Wir investieren außerdem in Nachhaltigkeit, was auch für die CO₂-Bilanz unserer Kunden sehr wichtig ist. So bekommen wir noch in diesem Jahr einen dritten E-Lkw und wollen nach und nach, wo es sinnvoll und möglich ist, die Verbrenner-Lkw gegen Elektrofahrzeuge austauschen. Wir werden außerdem die hierfür benötigte Infrastruktur wie Trafos, Photovoltaik oder Ladeplätze ausbauen. Darüber hinaus beschäftigen wir uns gemeinsam mit der deutschen Organisation auch sehr intensiv mit dem Thema Digitalisierung, da wir hier in den kommenden Jahren großes Potenzial sehen. Eins der wichtigsten Ziele aber wird auch weiterhin die Aus- und Weiterbildung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie deren langfristige Bindung an das Unternehmen sein.



Streck Transport in Möhlin, der größte Standort in der Schweiz

Andreas Wirth

Andreas Wirth wurde 1980 in Unterfranken in der Nähe von Würzburg geboren. Er absolvierte in Schweinfurt seine Ausbildung zum Speditionskaufmann und hat im Anschluss erfolgreich ein Fernstudium zum Bachelor „Wirtschaftsingenieur Schwerpunkt Logistik“ abgeschlossen. Insgesamt hat er damals knapp elf Jahre im Mittelstand gearbeitet.

Im Jahr 2008 wechselte er zu DHL Freight, zuerst nach Düsseldorf, dann nach Bonn. 2011 ging er zwei Jahre nach Oslo und war dort verantwortlich für das norwegische Netz und die Skandinavienverkehre. Die vergangenen elf Jahre war er unter anderem als Speditionsleiter und Niederlassungsleiter in München tätig, wo er auch den Bereich Performance Management für einen europaweit tätigen Großkunden betreute.

Meisterhaft zur Meisterschaft

Schweizer Manufaktur-Ski von Stöckli für den weltweiten Export

Ein Waschzuber und ein paar Holzbretter waren die Ausgangsbasis für ein weit über die Schweiz hinaus erfolgreiches Unternehmen: Vor über 90 Jahren dämpfte Josef Stöckli in der elterlichen Zimmerei in Wolhusen zugeschnittenes Eschenholz über heißem Wasser und bog es zu Skiern zurecht. Das machte er sehr geschickt, probierte seine Modelle immer wieder aus und perfektionierte sie. Als das Kaufinteresse von Freunden und Bekannten immer weiter stieg, gründete er 1935 eine Skifabrik. Heute hat die Stöckli Swiss Sports AG Marco Odermatt als weltbesten Skifahrer unter Vertrag.

„Der Weg dahin war von den hohen Qualitätsansprüchen des ersten Firmenchefs und seinem unstillbaren Drang nach Innovation geprägt“, sagt Stephanie Matti, Leiterin Brand-Marketing. Schon bei seinen ersten Ski versuchte Josef Stöckli, Gewicht einzusparen und kehlte sie an der Oberfläche aus, 1945 entwickelte er den ersten verleimten Holzski aus Hickory und Esche mit aufgeschraubten Stahlkanten und versuchte sich auch an aufgeleimten Zelluloid-Oberkanten. Der erste Metallski wurde 1957 produziert, gefolgt vom ersten Compound- und Kunststoffski 1965.

Heute werden die Ski in Malters im Kanton Luzern gefertigt, vieles ist dabei noch Handarbeit, Swiss Made vom Feinsten. „Unser Ziel ist es, dass in jedem Schwung das einzigartige Fahrgefühl eines Stöckli-Skis auflebt“, erläutert Matti. Von den rund 75.000 im vergangenen Jahr produzierten Paar Ski sind 60 Prozent in den weltweiten Export gegangen. Mittelfristig sollen es 90.000 Paare werden. Seit 2002 bietet das Unternehmen auch hochwertige Skibekleidung an, dabei reicht die Kollektion von Skijacke und -hose bis hin zu Funktionsshirt oder Fleece.





Im Rennsport ganz vorn

Der Einstieg in den Rennsport war ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zum nachhaltigen Erfolg der Skimanufaktur. Zunächst wurde auf die regionale Rennszene mit Sportlerinnen und Sportlern aus der Zentralschweiz gesetzt, 1994 wurde Stöckli dann in den Swiss Ski Pool aufgenommen. „Nachdem Vize-Olympiasieger Urs Kälin als erster Schweizer Weltcup-Fahrer zu Stöckli gewechselt war, erreichte er gleich in der ersten Saison mehrere Podestplätze“, berichtet Matti. Nach Kälin haben viele Spitzenathletinnen und -athleten mit Stöckli-Ski zahlreiche Weltmeistertitel, Olympiamedaillen und Weltcupsiege errungen.

Zu ihnen gehören unter anderen Tina Maze, Mike Schmid, Ashleigh McIvor oder Viktoria Rebensburg. „Besonders erwähnenswert ist, dass Stöckli mit Tina Maze und Marco Odermatt sowohl bei den Frauen als auch bei den Männern den Weltcup-Punkterekord hält“, betont Matti nicht ohne Stolz. Marco Odermatt fährt seit 2010 auf Stöckli-Ski. Der damals Dreizehnjährige hatte die Ski eines Freundes im Training ausprobiert und war damit sehr schnell. Am darauffolgenden Wochenende ging er bei einem Rennen mit Stöckli an den Start und wurde mit einem Vorsprung von 1,5 Sekunden Erster. Damit war die Entscheidung gefallen.

Im Vergleich zu anderen Skiherstellern ist Stöckli eher klein. Das hindert das Unternehmen aber überhaupt nicht daran, im Spitzensport gleichrangig dabei zu sein. Stöcklis Rennsportteam begleitet die Athleten zu den Wettkämpfen, Service-Männer betreuen das Material. Außerdem werden die Ski im engen Austausch mit den Athleten weiterentwickelt

und immer wieder getestet. „Es muss alles bis ins Kleinste aufeinander abgestimmt sein, wir arbeiten auf höchstem Niveau zusammen“, unterstreicht Matti. Das ist sehr aufwändig, aber die Schweizer Marke profitiert auch durch eine große Sichtbarkeit.

Einzigiger Schweizer Skihersteller

Das Familienunternehmen hat sich über all die Jahre in einem außerordentlich kompetitiven Umfeld behauptet. „Stöckli ist der letzte große Skihersteller in der Schweiz“, sagt Matti. Ausschlaggebend war nicht zuletzt, dass Stöckli sich 1967 für eine vertikale Direktvertriebsstruktur entschieden hatte, gepaart mit dem Grundsatz „Qualität vor Quantität“. Neben der Skimanufaktur in Malters betreibt Stöckli in der Schweiz insgesamt zehn eigene Sportfachgeschäfte oder Miet- und Servicecenter, weltweit werden etwa 800 ausgewählte Fachhändler in rund 40 Ländern beliefert. Kundennähe und eine gute Beratung beim Skikauf sind für Stöckli bei der Wahl der Partner unabdingbar.

Streck Transport ist seit der Wintersaison 2023/2024 im Bereich Exportversand für die Stöckli Swiss Sport AG im Einsatz. „Wir organisieren den Transport ab Lager Schweiz, kümmern uns um die Zollabfertigung an der Schweizer Grenze und transportieren die verschiedenen Produkte dann zum gewünschten Zeitpunkt in die jeweiligen Sportgeschäfte“, sagt Joachim Baumanns, der bei Streck Transport im Vertriebsaußendienst tätig ist. So sei gewährleistet, dass Ski, Schlitten oder Snowboards rechtzeitig im Verkaufsregal zur Verfügung stünden und vorbestellte Ware an die Käufer ausgeliefert werden könne.

Schneesport ist ein Wintergeschäft, deshalb fallen die meisten Lieferungen von September bis November an. Über die Kunden-

software „myStreck“ angemeldet, lassen sie sich digital verfolgen und überwachen, aber Stöckli Swiss Sports kann auch jederzeit auf eine kompetente Antwort des Streck-Kundenservices vertrauen. „Unser Ziel ist die größtmögliche Kundenzufriedenheit über den kompletten Logistikprozess“, betont Baumanns. „Die Familienunternehmen Streck Transport und Stöckli werden von den gleichen Werten bestimmt, das ermöglicht eine sehr gute Zusammenarbeit“, ergänzt Matti.



KONTAKT

Möhl
Joachim Baumanns
+41 61 8551 - 221
joachim.baumanns@streck.ch

Stöckli Swiss Sports

in Zahlen

- 1935** – Gründung der Stöckli AG durch Josef Stöckli
- 1981** – Eröffnung ersten Stöckli-Filiale in Sörenberg
- 1986** – Inbetriebnahme der Produktion in Malters
- 1994** – Aufnahme in den Swiss-Ski-Pool
- 2013** – Weltcup-Punkterekord bei den Frauen durch Tina Maze
- 2014** – Marc Gläser wird CEO
- 2016** – Hauptsitz wird von Wolhusen nach Malters verlegt, Gründung einer Tochtergesellschaft in den USA
- 2022** – Erstmals werden über 70.000 Paar Ski produziert
- 2023** – Weltcup-Punkterekord bei den Männern durch Marco Odermatt

www.stoeckli.ch



Unter Strom

Streck Transport konzentriert sich bei der Antriebswende auf die Batterie

„Das Machbare machen“ ist die Maxime von Gerald Penner, Geschäftsführer bei Streck Transport in Deutschland. Der LogisTicker hat mit ihm über Nachhaltigkeit und Antriebstechnologien gesprochen.

LogisTicker: Herr Penner, wie sieht die nachhaltige Zukunft des Lkw aus?

Gerald Penner: Bis vor zwei, drei Jahren dachten ja alle, Wasserstoff sei der Heilsbringer, aber das ist jetzt vorbei. Niemand hat damals damit gerechnet, dass sich die Batterietechnologie so positiv weiterentwickelt und deutlich günstiger und leistungsfähiger wird. Inzwischen sind auch große E-Lkw verfügbar. Über die Reichweite kann man noch diskutieren, aber bis zu den regelmäßigen Fahrerpausen schaffen sie es auf jeden Fall.

Warum ist Wasserstoff derzeit keine Lösung mehr?

Wasserstoff-Lkw sind nach wie vor nur sehr begrenzt verfügbar und ihre Zuverlässigkeit ist fraglich. Außerdem ist man sich noch nicht einmal beim Druck einig. Sollen es 250 bar, 750 bar oder vielleicht sogar noch mehr werden? Oder soll der Wasserstoff besser flüssig sein? Es ist kein Standard absehbar. Der Wasserstoffantrieb ist derzeit noch in der Grundlagenentwicklung, Batterie-Lkw kann man dagegen mittlerweile von der Stange kaufen.

Also ist Strom jetzt der Heilsbringer im Warentransport?

Auch E-Lkw sind nicht für alle Aufgaben einsetzbar, aber für manche eben schon. Schon seit einiger Zeit werden beispielsweise Container zwischen Kehl und Freiburg von unserem Partner Klumpp + Müller mit Batterie-Lkw gefahren. Je nach Anwendungsfall kann das passen, man braucht nur eine entsprechende Ladeinfrastruktur. Streck Transport selbst hat unterdessen die ersten zwei Renault-Nahverkehrs-Lkw für Freiburg bestellt, die Anfang 2025 geliefert werden sollen. Bei Streck Schweiz sind ja schon 40-Tonner unterwegs.

Wenn's passt, ist es ja gut. Aber rechnet sich das auch?

Aktuell gibt es in Deutschland außer einer befristeten Mautbefreiung keine Förderung. Einen batterieelektrischen Lkw im Freiburger Stadtverkehr einzusetzen, wäre somit schlicht-

weg ein Zuschussgeschäft, da nur auf Bundesstraßen und Autobahnen Maut anfällt. Natürlich gibt es eine Treibstoffersparnis, aber die reicht bei weitem nicht aus. Außerdem wäre die CO₂-Einsparung gering, da sich unser Unternehmen ja direkt am Stadtrand befindet. Wir konzentrieren uns deshalb auf Strecken mit möglichst vielen Mautkilometern, weil hier die Gegenfinanzierung funktioniert. Längeren Distanzen rechnen sich eher.

Also Strom gut, alles gut?

Ganz so einfach ist das leider nicht. Wir fangen hier jetzt mit zwei E-Lkw an. Unsere Trafos reichen derzeit aus, um unser Betriebsgelände zu versorgen, auch noch die Pkw und vielleicht zwei, drei Lkw. Dann ist Schluss. Wir werden unseren Strombedarf aber rein rechnerisch ungefähr verzwanzigfachen müssen.

Das heißt, es muss investiert werden...

Grundsätzlich müssen wir unsere komplette Energieinfrastruktur umbauen. Dabei stehen wir zunächst einmal vor dem Problem, dass unser Netzbetreiber die benötigte Menge Strom zurzeit nicht zur Verfügung stellen kann. Uns wurden zwei Megawatt zugesagt, ein Viertel davon haben wir schon, mehr ist nicht drin. Das Netz schafft das nicht, und für seinen Ausbau wird zunächst einmal ein neues Umspannwerk gebraucht. Das ist in der Planung, aber bis wann genau es realisiert wird, ist offen. Erst dann aber steht mehr Strom aus dem Netz zur Verfügung. Derzeit ist er hier im Industriegebiet Hochdorf, wie gesagt, rationiert.

Das heißt, Ihnen sind eigentlich die Hände gebunden?

Das würde ich so nicht sagen. Wir müssen jetzt erst einmal mit den vorhandenen Kapazitäten Vorlieb nehmen, schaffen aber gleichzeitig mit einer neuen Trafo-Infrastruktur bei uns auf dem Gelände die Voraussetzungen dafür, dass wir am Standort Freiburg – genauso wie in Möhlin in der Schweiz – für die Zukunft gerüstet sind. Die Trafos werden ja auch gebraucht, um den Ausbau von Photovoltaikanlagen weiter voranzutreiben.

Wie schnell ist das umsetzbar?

Für die Trafo-Infrastruktur betragen die Lieferzeiten ein Jahr. Im kommenden Sommer kann dann hoffentlich alles aufgebaut werden. Das ist eine der wesentlichen Voraussetzungen

Neuzugang im Streck-Fahrzeugpool: Der ID.3 ersetzt ab sofort ein dieselbetriebenes Poolfahrzeug und verringert damit den CO₂-Ausstoß.



dafür, dass wir unseren elektrischen Fuhrpark noch mehr erweitern können.

Wenn Sie dann die E-Lkw, genügend Trafos und Strom haben, fehlt aber trotzdem noch etwas...

Richtig. Wir möchten unsere eigenen Schnellladestationen aufbauen. Damit wollen wir nicht warten, bis es die vielleicht irgendwann an den Rastplätzen gibt, außerdem stehen die Fahrzeuge ja ohnehin zeitweise auf dem Hof. Andere Spediteure handhaben das genauso, und wenn wir uns geschickt anstellen, bekommen wir sicher auch das gegenseitige Laden hin.

Wie realistisch ist dieses Szenario?

Es gibt bereits eine Anfrage von einem Netzwerkpartner, der eine Langstrecke mit dem E-Lkw bedienen will und bei uns laden möchte, um wieder nach Hause zu kommen. Es wäre ja auch eine krasse Form von Verschwendung, wenn jeder eine komplette Infrastruktur aufbaut und sie dann exklusiv nur für sich selbst nutzt.

Jetzt werden ja erst einmal die beiden Elektro-Lkw für den Nahverkehr erwartet, deren Strombedarf abgesichert ist. Gibt es weitere Maßnahmen in Sachen Nachhaltigkeit bei Streck Freiburg?

Wir verfügen inzwischen über einen VW ID.3 als Poolfahrzeug, und Dienstfahrzeuge werden bei uns nur noch als Hybrid und verstärkt auch vollelektrisch gekauft. Inzwischen sind 25 Prozent unseres geleasteten PKW-Fuhrparks umgestellt, und in unserem Freiburger Parkhaus gibt es mittlerweile über 40 Wallboxen, die auch von unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für deren Privat-Pkw genutzt werden. Der Spritverbrauch ist dadurch um 15 Prozent gesunken. Wenn der gesamte Fuhrpark umgestellt ist, liegt die Ersparnis bei 60 Prozent. Ich meine, man sollte das Machbare machen.

Wie sehen Sie die Zukunft bei Energie- und Antriebswende?

Wir werden wohl ganz unterschiedliche Antriebsarten für ganz unterschiedliche Anwendungsfelder haben. Das reicht von batterieelektrisch über Wasserstoff zu Flüssiggas, auch der Diesel verschwindet nicht von heute auf morgen. Wir bewegen uns gerade in einer Phase mit ganz vielen Zielbildern am Horizont, von denen niemand weiß, welches das richtige ist. Eigentlich hasst jeder Kaufmann diese Unsicherheit, in der wir uns gerade bewegen.

Wie meinen Sie das?

Das Problem ist doch, dass völlig offen ist, ob große Investitionen in fünf Jahren noch Stand der Technik sein werden. Wir können mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit sagen, dass

dies bei der Batterietechnik, die wir heute kaufen, nicht der Fall sein wird. Wir wissen also, dass das, was man heute kauft, dramatisch an Wert verlieren wird, wenn die technologische Entwicklung der letzten drei bis fünf Jahre so weitergeht.

Lässt sich das an einem Beispiel erklären?

Derzeit werden Natriumbatterien entwickelt, die einen Bruchteil von einer Lithiumbatterie kosten und keine seltenen Erden oder seltene Metalle benötigen. Der Nachteil ist, dass sie nur über die halbe Energiedichte verfügen und damit etwa doppelt so schwer sind. Wenn es gelingt, ihre Energiedichte auf das Lithiumniveau zu bringen, hat das enorme Auswirkungen. Ob es dazu kommt weiß momentan aber niemand.

Also noch eine weitere Unsicherheit?

Ja. Noch eine Unsicherheit, aber es hilft ja nichts, nur abzuwarten. Es zeichnet einen Unternehmer aus, dass er ein gewisses Risiko eingeht. Gerade werden die Grundfesten, an die wir geglaubt haben, erschüttert. Diesel im Blut ist out, jetzt geht es ans Eingemachte. Dem stellen wir uns.



KONTAKT

Lörrach

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



**Nachhaltig
in der Schweiz**

Dachsanierungen und Trafostation in Möhlin

Am Schweizer Streck-Standort Möhlin kann jetzt eine weitere Photovoltaikanlage installiert werden. Möglich wurde dies nach einer Komplettsanierung des Dachs eines großen Bürogebäudes, die nach mehr als 40 Jahren nötig geworden war. „Hier können wir jetzt das Firmenziel CO₂-neutraler Standorte weiter vorantreiben“, freut sich der Leiter Infrastruktur/QRS bei Streck Transport Schweiz, Roland Kehm. In die Sanierung einbezogen wurden auch weitere Dachflächen, die in diesem Zuge begrünt wurden.

„Die Dachsanierung des großen Bürogebäudes wurde nach den neuesten energetischen Möglichkeiten umgesetzt, so dass die Energieeffizienz der gesamten Gebäudehülle verbessert werden konnte“, erläutert Kehm. Ebenfalls saniert wurde das Dach eines kleineren Bürogebäudes mit den gleichen positiven Auswirkungen.

Trafostation wird in Betrieb genommen

Um auf den steigenden Strombedarf beim Ausbau der Elektromobilität vorbereitet zu sein, wurde in Möhlin

darüber hinaus eine eigene Trafostation errichtet. Ihre Inbetriebnahme ist noch im Dezember 2024 vorgesehen. Gleichzeitig entstanden zwei Schnellladestationen mit insgesamt vier Ladepunkten für die firmeneigenen E-Lkw, aber auch für Fremdlader. „Die Ladestationen werden eine Ladeleistung von bis zu 300 kW haben“, sagt Kehm. Das ganze System ist so ausgelegt, dass je nach Entwicklung weitere Ausbaustufen folgen können.

KONTAKT

Möhlin

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

Der Markt erholt sich

Stückgutreport 2024 von NG.network ist verhalten optimistisch

Der Markt erholt sich langsam und perspektivisch wird ein leichtes Wachstum erwartet. Das ist das Ergebnis des Trendradars 2024 der Stückgutkooperation NG.network, bei der Streck Transport einer der Gründungsgesellschafter ist. Für die dafür befragten Stückgutkunden werden Nachhaltigkeitsthemen immer wichtiger, bei der Investitionsbereitschaft ist aber noch Luft nach oben.

An der aktuellen Umfrage hatten sich 191 Logistiker und Logistikerinnen sowie deren Stückgutkunden beteiligt. Im jetzt veröffentlichten Stückgutreport 2024 von NG.network wird ein genauerer Blick auf längerfristig wichtige Themen geworfen: Nachhaltigkeit, Digitalisierung, Fachkräftemangel und Mengenentwicklung stehen im Mittelpunkt.

Anspruchsvolle Kunden

„Entsprechend der aktuellen Marktlage herrscht in den Unternehmen der Umfrageteilnehmer und -teilnehmerinnen derzeit ein mittelmäßig bis wenig stark wachsendes Versandvolumen“, heißt es in der Analyse. Perspektivisch werde in einem sich langsam erholenden Markt aber ein leichtes Wachstum erwartet. Was die Sendungsstruktur angeht, so sei Stückgut heterogen und im Markt würden die verschiedensten Waren bewegt. Aus Sicht der Verlager sind die Güter allerdings naturgemäß eher homogen.

„Die Kunden werden anspruchsvoller“, lautet ein Ergebnis des Trendradars. Von den Befragten gehen mehr als 80 Prozent davon aus, dass Bestellungen künftig kurzfristiger werden, 67 Prozent fügten hinzu, dass weiterhin kürzere Lieferzeiten erwartet werden. Die Kunden erwarteten außerdem ausführlichere Informationen zum Sendungsverlauf (knapp 58 Prozent), für 52 Prozent sei die Avisierung wichtig, so das Ergebnis. Das Interesse an nachhaltigen Lieferoptionen sei mit rund 20 Prozent eher gering.

Geringe Investitionsbereitschaft in wichtigen Bereichen

Dabei spielt Nachhaltigkeit insgesamt aber offenbar zunehmend eine größere Rolle. Das gelte für die Befragten bei strategischen Entscheidungen und in den operativen Prozessen im Unternehmen. Drei Viertel (75,4 Prozent) sehen die Verringerung und das Recycling von Abfällen als wichtige Strategie, gefolgt von einer nachhaltigen Materialbeschaffung mit 57,6 Prozent. Etwas mehr als die Hälfte

(53 Prozent) legen Wert darauf, dass gesetzliche Nachhaltigkeitsstandards im eigenen Unternehmen und bei den Partnern eingehalten werden.

Die Investitionsbereitschaft wird beim Thema Nachhaltigkeit als „eher mittelmäßig“ eingestuft. Das gilt auch beim Fachkräftemangel, obwohl er branchenübergreifend als „herausfordernd“ bezeichnet wird. Ihm will man mit flexibleren Arbeitszeiten (knapp 53 Prozent) und einer attraktiveren Weiterbildung (47 Prozent) begegnen. Das Thema Gehalt steht erst an dritter Stelle (43,5 Prozent). Hier werde zum Teil die wirtschaftliche Lage priorisiert, so das Fazit.

Luft nach oben bei der Digitalisierung

In Sachen Digitalisierung gaben die Befragten an, dass die Prozesse in den Unternehmen „aktuell eher nicht vollumfänglich digitalisiert und automatisiert“ seien. Sie glauben aber, dass das Thema an Bedeutung gewinnen wird und sehen vor allem die Digitalisierung der Dokumentenverarbeitung (rund 73 Prozent) als eine zielführende Maßnahme. Größere Bedeutung wird auch der Digitalisierung von kaufmännischen Prozessen (70,7 Prozent) und der Modernisierung der bestehenden IT-Struktur (rund 68 Prozent) beigemessen.

Datenschutz sowie Notfallkonzepte und Back up-Systeme bringen es bei den Befragten auf 57,6 beziehungsweise 53,4 Prozent. Damit fällt auch in diesem kritischen Bereich die Investitionsbereitschaft nur mittelmäßig aus. **Den gesamten Stückgutreport finden Sie hier zum Download:**

www.ng.network



KONTAKT

Freiburg
Wassili Poliwanow
+49 761 1305 - 521
wassili.poliwanow@streck.de

NG.network

Das mittelständisch geprägte Speditionsnetzwerk NG.network bietet deutschlandweit Transportlösungen für unterschiedliche Branchen an. Mit festen Regellaufzeiten gelangt Stückgut flächendeckend schnell und sicher ans Ziel. Zahlreiche Premium-Produkte ergänzen das Angebot hochwertiger Transportlösungen. International ist NG.network an das pan-europäische Netzwerk von SystemPlus angebunden. Vom Spezialisten für Expressgut auf der Straße werden täglich 22 europäische Länder angefahren.

Gesellschafter von NG.network sind neben Streck Transport Hellmann Worldwide Logistics, Gebrüder Weiss, Rhenus Freight Logistics und Zufall logistics group, die sich gemeinsam Kundenorientierung, Transparenz und Nachhaltigkeit auf die Fahnen geschrieben haben.



Die Umf
Wie blickt
Logistik –
den verlad
mit den He
Mit einer i
derer 191
der Gesellsch
NG.network ai
der perspektiv
schätzungen ü
wurden, konnte
Erfahrungen in Fre

43,46%

Unternehme



Start ins Berufsleben

28 junge Menschen gestalten ihren Ausbildungsweg mit Streck Transport

Insgesamt 28 junge Menschen haben ihren Weg in den Beruf bei Streck Transport in Deutschland und der Schweiz begonnen. Sie können sich auf spannende Aufgaben und interessante Herausforderungen in einem Umfeld freuen, das von einem wertschätzenden Miteinander geprägt ist.

Anfang September ging es in fünf deutschen Streck-Standorten los: Neun angehende Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung, drei Fachlageristen und ein Berufskraftfahrer haben hier ihre Ausbildung begonnen. Hinzu kommen ein Fachinformatiker und ein Studierender im Dualen BWL-Studiengang Spedition, Transport und Logistik.

Die Freiburger und Lörracher Auszubildenden wurden vom Ausbildungsteam an ihrem neuen Arbeitsplatz herzlich willkommen geheißen. Die Betreuerinnen Kerstin Kern und Isabell Heinrich gaben ihnen zunächst einen Überblick über die in den ersten Wochen anstehenden Aufgaben und Schulungstermine.

Unterstützt von Nico Khrikuli, Tim Decker und Laurens Mandera, die alle bereits bei Streck Transport in der Ausbildung sind, wurden die Neuankömmlinge nach dem Kennenlernen und einem gemeinsamen Mittagessen in kleinen Gruppen über das Firmengelände geführt.

Unterstützung ist sicher

Bei Streck Transport in der Schweiz haben am 2. August insgesamt neun Lernende im kaufmännischen sowie vier Lernende im gewerblich-technischen Bereich ihre Ausbildung begonnen. Nach einem Einführungstag mit Betriebsführung haben sie ihren Berufsweg in ihren Ausbildungsbereichen gestartet, in denen sie sechs Monate lang erste Praxiserfahrungen sammeln können.

In der Schweiz wurden die Lernenden der vorausgegangenen Jahrgänge befragt, was Ihnen nach den ersten Wochen im Berufsleben bei Streck Transport gefällt. Die Antworten sind sehr aufschlussreich. Von allen geschätzt wird das Teamklima und die



links – Einige der Auszubildenden am Streck-Standort in Freiburg

rechts – Die Streck-Lernenden in der Schweiz mit Hendrik Caspar, der für die Berufsbildung zuständig ist.

Sicherheit, immer Unterstützung zu erhalten. Es sei großartig, dass alle Streck-Kollegen die Lernenden offen und hilfsbereit aufnahmen, um ihnen einen gelungenen Start in die Lehre zu ermöglichen. Die Ausbildung im Unternehmen sei sehr abwechslungsreich und man komme mit den verschiedensten Menschen in Kontakt. Auch der Austausch unter allen Lernenden wurde als sehr hilfreich bewertet.

In der Umfrage wurden auch Tipps für die neuen Jahrgänge gegeben. Die wichtigsten waren: Niemand muss Angst vor Fehlern haben, denn man lernt daraus, bei Unsicherheiten sind Notizen hilfreich, und es lohne sich, Mitarbeitende mit Erfahrung zu fragen. Manchmal brauche es auch ein wenig Mut, um auf andere zuzugehen, aber das sei ein erster Schritt in Richtung „Wir sind Streck“.

In der Schweiz wird in folgenden Bereichen ausgebildet: Bachelor of Arts – BWL Studiengang Spedition, Transport und Logistik,

Kaufleute für Spedition EFZ (eidgenössisches Fähigkeitszeugnis) und EBA (eidgenössisches Berufsattest), Logistiker EFZ und EBA und Straßentransportfachleute EFZ. Hinzu kommen außerdem die ICT-Fachleute EFZ, wobei ICT für Informations- und Kommunikationstechnologie steht.

KONTAKT

Freiburg

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

Möhligen

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

Leistung – bei der Arbeit und im Sport

Fußballtalent bei Streck Transport in Möhlin

Es ist für junge Menschen oft nicht einfach, Leistungssport mit einer Ausbildung zu vereinbaren. Streck Transport in Möhlin macht das möglich und wurde für dieses Engagement jetzt von Swiss Olympic als Leistungssportfreundlicher Lehrbetrieb 2024/2025 ausgezeichnet. Denn sportliche Ziele nach der Schule weiterzuverfolgen und gleichzeitig eine Ausbildung zu machen – das geht nur, wenn sowohl Athlet oder Athletin als auch der Betrieb sehr flexibel sind. Fußballtalent Miran Sinani und Streck Transport haben sich darauf eingelassen, diesen nicht immer einfachen Weg zu gehen.

Miran Sinani spielt in der U 17-Mannschaft des FC Basel in der Abwehr und im erweiterten Kader der schweizerischen Nationalmannschaft. Seit August macht der 16-Jährige parallel eine zweijährige Ausbildung bei Streck Transport im Zollbereich, die zum eidgenössischen Berufsattest (EBA) führen soll. Er muss dabei ziemlich viel unter einen Hut bringen und seine Wochen gut planen.

Es geht darum, die Berufsfachschule und die überfachlichen Kurse ebenso wie die betrieblichen Ausbildungszeiten mit den Trainingszeiten und den Spielen zu vereinbaren. „Teilweise

kommen die Aufgebote zu Turnieren sehr kurzfristig“, erläutert Hendrik Caspar, der bei Streck Transport für die Berufsbildung zuständig ist. Freistellungen von betrieblichen Abläufen seien zum Teil sehr plötzlich nötig. Miran Sinani hat dabei eine doppelte Herausforderung zu meistern: Er kann als Lernender weniger im Betrieb sein, muss aber bei seiner Abschlussprüfung die gleichen Anforderungen bewältigen wie andere Lernende.

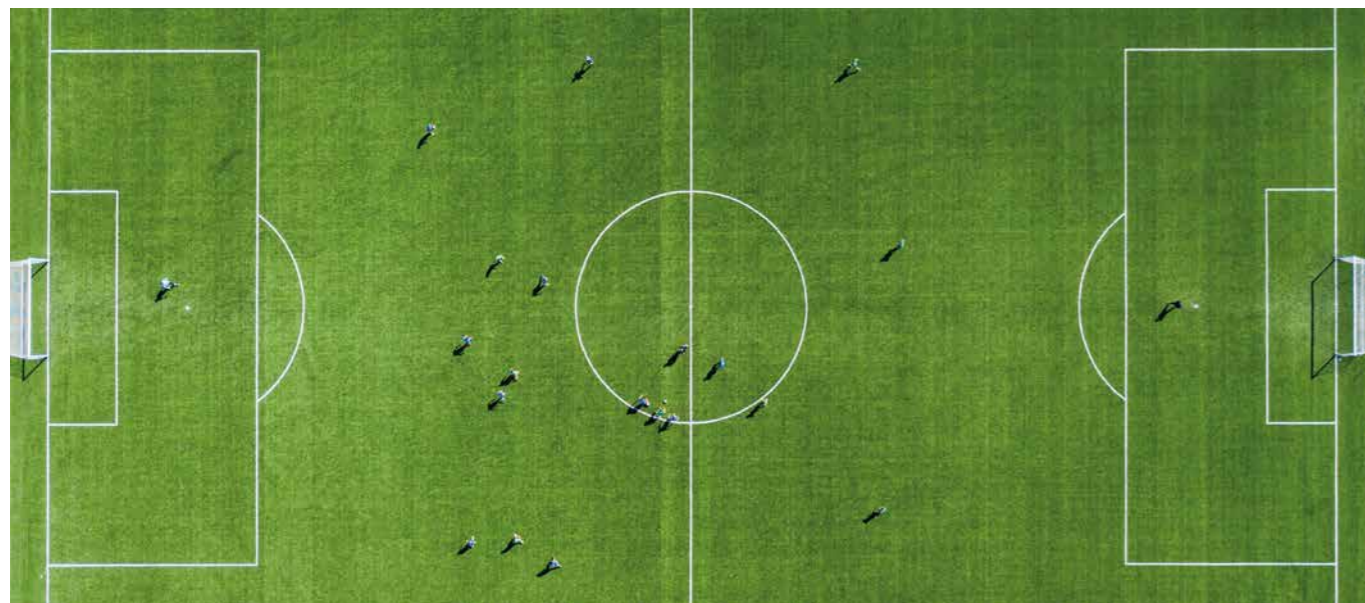
Leistungssportfreundlicher Lehrbetrieb | **Approved** by Swiss Olympic

www.swissolympic.ch



KONTAKT

Möhlin
Hendrik Caspar
+41 61 8551 - 401
hendrik.caspar@streck.ch



Mitarbeitende aus dem Freiburger Bürogebäude nach dem Workshop bei Streit Office in Gengenbach

In Freiburg wird die Zukunft des Büros geplant Vom Container in neue Arbeitswelten

Bei Streck Transport in Freiburg wird momentan ein Bürogebäude komplett saniert. Gerade sind die Beschäftigten dabei, ihre künftigen Arbeitsplätze selbst zu gestalten.

Derzeit sind die rund 160 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bürogebäudes noch in 72 Containern untergebracht. Aber das wird sich bald ändern. Dann kommt der Umzug ins Büro der Zukunft. „Wir wollten nicht nur das Gebäude auf den technisch neuesten Stand bringen“, erläutert der für Technik und Immobilien zuständige Geschäftsführer Gerald Penner. Auch die Welt des Arbeitens habe sich in den vergangenen 30 Jahren stark verändert. Dem soll nun Rechnung getragen werden.

„Wir arbeiten heute ganz anders zusammen“, so der Geschäftsführer weiter. „Vieles läuft elektronisch, Archivflächen werden nicht mehr gebraucht, das Thema Homeoffice spielt eine wichtige Rolle, man kann vom eigenen Arbeitsplatz aus große Meetings abhalten.“ Eigentlich brauche man kein Papier mehr, keinen Locher, keinen Tacker, keinen Mülleimer. Braucht man überhaupt noch einen eigenen Arbeitsplatz?

Sehr unterschiedliche Bedürfnisse

Die Frage, die sich zunächst abwegig anhört, ist so unrealistisch nicht. „Wir haben sehr unterschiedliche Bedürfnisse und Voraussetzungen, was die Präsenz der Beschäftigten angeht“, weiß Penner. Die Bandbreite reiche von 95 Prozent Anwesenheit bei Aufgaben wie Disposition oder Kontraktlogistik bis geschätzt 50 bis 60 Prozent in anderen Bereichen.

„In einigen Tätigkeitsbereichen funktioniert das Homeoffice einfach nicht. Das wissen die Mitarbeiter, und wollen sich gar nicht erst darauf einlassen“, berichtet der Geschäftsführer. Grundsätzlich würden im Büro der Zukunft aber bei weitem nicht mehr alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gleichzeitig anwesend sein, und diese veränderte Arbeitssituation mache etwas

mit den Menschen. „Der Geist des Unternehmens darf dabei nicht verlorengehen“, hebt Penner hervor.

Die Kunst liege in der variablen Zusammenarbeit und Führung der Teams. „Und man muss sich auch mal an der Kaffeemaschine treffen können, einfach miteinander reden oder sich im Parkhaus begegnen“, ist Penner überzeugt. Es müsse entlang der Bedürfnisse des Unternehmens und entlang der Bedürfnisse der Mitarbeiter geplant werden.

Belegschaft in die Planungen eingebunden

Für diese Aufgabe hat sich Streck Transport einen kompetenten Partner gesucht – die Firma Streit Office in Gengenbach. Schon im August war eine Gruppe von 25 Streck-Beschäftigten gemeinsam mit Gerald Penner dort zu einem Workshop eingeladen, um ein Raumkonzept für das neue Bürogebäude zu entwickeln. Durch eine Umfrage mit einer Beteiligungsquote von sagenhaften 95 Prozent wurden zuvor die Bedürfnisse der gesamten Belegschaft des Bürogebäudes erfasst.

Bei Streit erhielten die Beschäftigten viele spannende Einblicke in die Gestaltung moderner Büros, die unter anderem Rückzugsmöglichkeiten, Bereiche für konzentriertes Arbeiten oder auch Besprechungssecken bieten können. Anschließend wurden in vier Gruppen gemeinsam Ideen für das zukünftige Büro entwickelt und diskutiert. Die wichtigste Frage war dabei, was von den vielen Möglichkeiten ganz konkret bei Streck Transport gebraucht wird, um optimale Voraussetzungen für das Arbeiten der Zukunft zu schaffen.

KONTAKT

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

Incoterms-Veranstaltung bei Streck Transport in Freiburg

Kunden informieren sich zu Handelsregeln

Internationale Regeln vereinfachen den Warenhandel und sichern ihn ab. Bei Streck Transport in Freiburg haben sich im Herbst rund 40 Kunden über die aktuellen International Commercial Terms – kurz Incoterms – informiert. Die nächste Veranstaltung ist bereits geplant.

„Die Incoterms sind als Handelsregeln für die Logistik unverzichtbar, da sie klare Rahmenbedingungen für internationale Geschäftstransaktionen schaffen und so einen reibungslosen Transportablauf sicherstellen“, betont Riccarda Mack, die als Leiterin des Vertriebsteams zu der Fachveranstaltung im Kundenzentrum eingeladen hatte. „Uns liegt es am Herzen, dass unsere Kunden sich in diesem Bereich vertiefte Einblicke verschaffen können“, sagt sie.

Als Experte für Incoterms erläuterte Sebastian Seidler vom Wirtschaftsverband Industrieller Unternehmen Baden (wvib) im Rahmen seines praxisnahen Vortrags Anwendung und Bedeutung dieser Handelsregelungen. Die anschließende Diskussionsrunde bot Gelegenheit für Fragen und Anre-

gungen. Die Veranstaltung wurde abgerundet durch eine Führung über das Streck-Betriebsgelände und schloss mit einem gemütlichen Zusammensein ab, das viel Raum für den persönlichen Austausch bot.

Streck Transport organisiert regelmäßig Workshops und Schulungen zu verschiedenen Bereichen der Logistik und des Handels, um die Kunden kontinuierlich über aktuelle Entwicklungen und fachliche Themen auf dem Laufenden zu halten. Für das Frühjahr 2025 ist bereits die nächste Kundenveranstaltung zum Thema Incoterms in Planung. Interessierte können sich unverbindlich unter ingrid.lorenz@streck.de vormerken lassen.

KONTAKT

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

Die **Incoterms** werden seit 1936 von der Internationalen Handelskammer in Paris als „Internationale Regeln für die Auslegung der handelsüblichen Vertragsformeln“ herausgegeben. Ihre Hauptaufgabe besteht darin, die Sorgfaltspflichten, das Risiko und die Kosten eines internationalen Geschäfts gleichmäßig auf die beiden Vertragspartner zu verteilen. Mithilfe der Incoterms kann Missverständnissen und kostenintensiven Streitigkeiten

vorgebeugt werden und so das Risiko rechtlicher Komplikationen für beide Vertragsparteien vermindert werden.

Die **Incoterms** werden ständig an neue Handelsbedingungen angepasst. Die aktuellen Regelungen sind zum 1. Januar 2020 in Kraft getreten. Grundsätzlich gibt es darin Klauseln für alle Transportmittel, aber auch solche, die nur für den Schifftransport oder das Binnenschiff gelten.

FAIR ways-Förderpreise des SC Freiburg im Umfang von 100.00 Euro verliehen Gemeinsam Gutes tun

Gemeinnützige Institutionen in Südbaden unterstützen, das ist das Ziel des FAIR ways-Förderpreises des SC Freiburg, der zum 13. Mal verliehen wurde. Streck Transport ist seit der ersten Ausgabe in der Saison 2011/12 als Partner mit dabei.

In diesem Jahr wurde eine Rekordsumme an insgesamt 37 Einrichtungen ausgeschüttet: Der SC Freiburg und seine 15 Partner, darunter auch Streck Transport, konnten Fördergelder in Höhe von 100.000 Euro vergeben. Außerdem wurden erstmals 7.000 Euro an zwei Projekte ausgezahlt, die als besondere Vorbilder eingestuft wurden. Für die ehrenamtlich arbeitenden Einrichtungen ist die finanzielle Förderung unerlässlich, damit sie ihrer gemeinnützigen Arbeit überhaupt vernünftig nachgehen können, betont der SC Freiburg.

Den Sonderpreis teilen sich Fesa/Solarcamp Freiburg und die Niedrigschwellige Suizidprävention. „Der SC gibt uns die Möglichkeit, das Thema Suizidprävention auf die Bühne zu heben und darüber ins Gespräch zu kommen“, sagte Jakob Henschel vom Verein Niedrigschwellige Suizidprävention. Franka Jäger von Fesa ergänzte: „Wir wollen Frauen im Handwerk stärken, die dort unterrepräsentiert sind.“

Um die Klimaschutzziele zu erreichen, würden mehr Fach- und Hilfskräfte gebraucht. Den Sonderpreis „Gute Tat mit Radio und Plakat“ erhielt in diesem Jahr der Verein Zeugen der Flucht.

Gemeinnützige Institutionen, die im kommenden Jahr dabei sein möchten, können sich vom 1. Februar bis 31. März 2025 beim SC Freiburg für den FAIR ways-Förderpreis 2025 bewerben.

www.scfreiburg.com



KONTAKT

Freiburg
Thorsten Weiglein
+ 49 761 1305 - 215
thorsten.weiglein@streck.de



Thorsten Weiglein (rechts) und Julian Holz (Dritter von rechts) von Streck Transport mit FAIR ways-Preisträgerinnen und Preisträgern

Preiswürdig

Streck Transport-Förderpreis für Valeria Ciapetti

Valeria Ciapetti ist die neue Trägerin des Streck Transport-Förderpreises. Die mit 2.500 Euro dotierte Auszeichnung wird für Absolventen des Berufs Kaufmann/Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistung ausgebaut und von der IHK Südlicher Oberrhein für besonders begabte Ausbildungsabsolventen verliehen.

Der Preis soll den Empfängerinnen und Empfängern eine Weiterbildung oder ein Auslandsaufenthalt ermöglichen. Valeria Ciapetti, die bei DB Schenker in Appenweier ausgebildet wurde, will mit dem Geld ein Theoriesemester in

ihrem neu begonnenen Dualen Studium finanzieren, sagte sie. Die Auszeichnung wurde in festlichem Rahmen am 21. November im wunderschönen Ambiente des Europa-Parks Rust von Streck-Geschäftsführer Gerald Penner überreicht.

KONTAKT

Freiburg

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



Valeria Ciapetti, Trägerin Streck Transport Förderpreis 2024, mit Gerald Penner, Geschäftsführer Streck Transportges. mbH

Förderpreis für beste Bachelor-Arbeit

Streck-Student Felix Friedel ausgezeichnet

Felix Friedel, ehemaliger DHBW-Studierender bei Streck Transport in Freiburg, ist beim Lörracher Logistik Dialog für die beste Bachelorarbeit im Studiengang BWL – Spedition, Transport und Logistik ausgezeichnet worden. Der Förderpreis wurde ihm im Rahmen der Veranstaltung an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg (DHBW Lörrach) überreicht. Preisstifter ist Streck Transport.

Friedel, der seine Karriere im Unternehmen fortsetzen will, ist im September 2018 als Auszubildender zum Kaufmann für Spedition und Logistik bei Streck gestartet. Nach einer sehr erfolgreichen Abschlussprüfung mit Bestleistungen begann er ein Duales Studium. Seine intensive praktische und theoretische Ausbildungszeit wurde jetzt abschließend mit dem mit 1.500 Euro dotierten Förderpreis gekrönt. Die Laudatio für den frischgebackenen Bachelor hielt Studiengangsleiter Prof. Joachim Schäfer, Streck-Geschäftsführer Gerald Penner übergab die Auszeichnung und erfüllte damit eine Doppelrolle als Vertreter sowohl des preisstiftenden Unternehmens als auch des Ausbildungsbetriebs.

Der Lörracher Logistik Dialog fand am 29. November zum Thema „Künstliche Intelligenz in Transport & Logistik“ statt. Dabei standen unter anderem Themen wie Automatisierung und maschinelles Lernen, Datenschutz, die Optimierung von Energieverbräuchen, globale Zusammenarbeit oder intelligente Bildungssysteme auf der Agenda.



Preisträger Felix Friedel mit Manuel Herr, seinem betrieblichen Betreuer während der Anfertigung der Bachelorarbeit (links), und Gerald Penner, Geschäftsführer Streck Transportges. mbH (rechts)

KONTAKT

Freiburg

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

Studium an der DHBW

Am Anfang eines Dualen Studiums steht eine erfolgreiche Bewerbung um einen Ausbildungsplatz bei einem zugelassenen Unternehmen. Eine weitere Voraussetzung ist die allgemeine oder die fachgebundene Hochschulreife oder ein gleichgestellter Abschluss (z.B. in der Schweiz Matura A – E). Auch Berufstätige ohne Abitur oder Matura können unter bestimmten Voraussetzungen zum Studium zugelassen werden.

Studienbeginn ist jeweils der 1. Oktober eines Jahres. Das Studium dauert drei Jahre und ist in sechs Halbjahre eingeteilt, die sich jeweils in zwölf Wochen Theorie an der Hochschule und zwölf Praxiswochen im Unternehmen gliedern. Der europaweit gültige Bachelor-Abschluss (B.A.) erleichtert Auslandsstudienphasen in Europa und im Rest der Welt. Zudem ermöglicht er die Zulassung zu den Master-Studiengängen.

Ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein gutes Jahr 2025!

„Die Botschaft von Weihnachten: Es gibt keine größere Kraft als die Liebe. Sie überwindet den Hass wie das Licht die Finsternis.“

(Martin Luther King)



Impressum

» Herausgeber

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

» Geschäftsführung:

Bernd Schäfer (Vorsitzender),
Ralph Diringer, Gerald Penner

» Beiratsvorsitzender:

Dr. h.c. Klaus Endress

» Handelsregister:

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

Streck Transport AG

Industriestrasse 30
CH-4313 Möhlin

Tel.: +41 61 85 51 - 111

E-Mail: moehlin@streck.ch

» Geschäftsleitung:

Bernd Schäfer (Vorsitzender),
Andreas Wirth

» Präsident des Verwaltungsrates:

Dr. h.c. Klaus Endress

» Handelsregister:

Kanton Aargau
UID: CHE-109.622.160

Freiburg

+49 761 1305 - 0

freiburg@streck.de

www.streck-transport.de

» Grafik und Layout:

tp werbeagentur

» Druck

Burger Druck GmbH

» Fotos

Streck Transport-Gruppe

Stöckli Swiss Sports AG

S. 05, **Guillaume Périgois** – unsplash.com

S. 06, **Ian Taylor** – unsplash.com

S. 08, **Matthew Feeney** – unsplash.com

Titel, S. 14, **Christian Egelmair**

S. 16-17, **Zak van Biljon**

S. 26, **Alena Paulus** – iStock

S. 32, **Nataliya Melnychuk** – unsplash.com