

LOGISTICKER

Juli 2022

STRECK
TRANSPORT

Folgen Sie uns
auch auf Instagram!



LIEFERKETTEN IM CORONA-GRIFF

Von Ningbo nach Möhlin
**Seefracht: Neuer
Container-Service**

Energiesparen
**Grundwasserbrunnen
zum Kühlen und Heizen**

Als Frau ihr eigener Herr
**Streck-Disponentin
Carola Mönch**



Liebe Leserin, lieber Leser,

der Sommer steht vor der Tür und damit die Jahreszeit für Urlaub, Baggersee oder Besuche in der Eisdielen mit der Familie. Eigentlich könnte alles so schön sein. Leider stellt sich unser Alltag aber momentan etwas anders dar: Der Krieg in der Ukraine mit der furchtbaren Not der dortigen Bevölkerung, die Sorgen um einen Gasmangel in den Wintermonaten, die nach wie vor nicht ausgestandene Corona-Pandemie, eine galoppierende Inflationsrate oder die beginnende wirtschaftliche Eintrübung sind nur einige der Themen, die unseren Sommerhimmel verdunkeln.

Eines der großen Sorgenkinder hinsichtlich der weltweiten Lieferketten war in den vergangenen zwei Jahren die Seefracht – und Besserung ist leider nicht in Sicht. Lag die Pünktlichkeitsrate der Schiffe im Jahr 2021 bei stark ausbaufähigen 40%, liegen wir nach dem ersten Quartal 2022 bei nur noch 32%. Auch die Servicequalität sinkt weiter ins Bodenlose – wer schon einmal versucht hat, bei einer großen Reederei anzurufen, weiß wovon ich spreche: Personal im Kundenservice ist absolute Fehlanzeige und Hotlines, bei denen man über Stunden hinweg wartet, sind an der Tagesordnung. Garniert wird dieser Nicht-Service allerdings mit steigenden Preisen: Neun der größten Container-Reedereien kontrollieren inzwischen 80% des weltweiten Container-Verkehrs – und wie in solchen Situationen üblich, zahlt der Kunde mit Preissteigerungen in nie dagewesener Form die Zeche.

Auch für die Zukunft bietet sich bei der Seefracht ein trübes Bild: Die Gesamtinfrastruktur über alle Verkehrsträger hinweg – Straße, Eisenbahn und Binnenschiffe – steht vor extremen Herausforderungen. Der Hamburger Hafen, um nur ein Beispiel zu nennen, leidet unter einem dauerhaften Verkehrskollaps. Die immer größeren Schiffe, von denen in nächster Zeit noch viele dazu kommen, können nur noch teilabgeladen und mit aufwendiger Verkehrsplanung in Hamburg entladen werden, der Rückstau reicht bis weit in die deutsche Bucht hinein. Zugleich warten in Hamburg tausende von Containern auf ihre Abholung und den Weitertransport. Container, die wiederum für neue Transporte fehlen – die Auswirkungen sind bis weit ins Hinterland spürbar.

Wir können nur hoffen, dass sich die Situation auf den Weltmeeren und in den Häfen bald wieder normalisiert. Unabhängig davon werden wir in der Seefracht bei Streck weiterhin täglich unser Bestes geben, damit Ihre Sendungen allen Widrigkeiten zum Trotz pünktlich und sicher dort ankommen, wo sie gebraucht werden. Auch wenn man es uns zurzeit wirklich nicht einfach macht...

Ich wünsche Ihnen trotz alledem einen schönen und erholsamen Sommer!

Ihr

Ralph Diringer
Geschäftsführer Luft-/Seefracht
Streck Transportges. mbH



4

POLITIK & WIRTSCHAFT

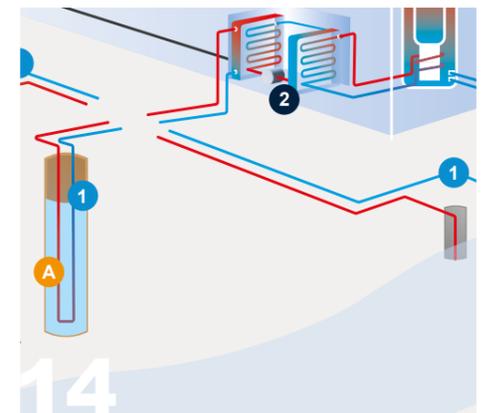
Lieferketten im Corona-Griff4
Mit Streck von Ningbo nach Möhlin6
Vertrauen ist wichtig7

AUS DEM UNTERNEHMEN

Dieselfloater in der Transportbranche8
High and Heavy9
Neues Konzept in Freiburg10
Richtig verzollen – aber wie?12
Energiesparen14
Wildbienen und Schmetterlinge retten16
Erster Wasserstoff-Lkw ab Herbst im Einsatz18
Sehr gutes Ergebnis bei IFS-Rezertifizierung19
SystemPlus-Qualitätsranking19
Als Frau ihr eigener Herr20
Lager in Omas Wohnzimmer22
Familienstag „75+1 Jahre Streck Transport“25
Klima-Bäume im Stühlinger Forst26
Engagiert im Ehrenamt27
Impressum28



6



14



20



Lieferketten im Corona-Griff

Lockdowns in China haben die Probleme verschärft

Die Corona-Pandemie zieht die globalen Lieferketten seit mehr als zwei Jahren stark in Mitleidenschaft, und diese Störungen waren auch in der ersten Jahreshälfte 2022 deutlich spürbar. Ein Grund dafür waren nicht zuletzt die ab Ende März verhängten wochenlangen strengen Lockdowns in China, die die dortige Produktion drosselten oder sogar ganz zum Erliegen brachten. Vor dem weltgrößten Containerhafen Shanghai stauten sich die Schiffe, auch die Luftfahrt war betroffen.

Nachdem die Beschränkungen im Rahmen der Null-Covid-Strategie des Landes gelockert wurden, sind die

chinesischen Exporte wieder stark gewachsen. Im Vergleich zum Vormonat April legten sie im Mai um 16,9 Prozent zu, ergibt sich aus den Daten der Zollbehörde. Auch der Umschlag in den chinesischen Häfen entwickelte sich in Richtung Normalität, das galt auch für Shanghai.

Die Folgen der Eingriffe zeigten sich aber entsprechend verzögert in den europäischen Häfen. Rotterdam, Antwerpen oder Hamburg waren mit der anbrandenden Containerflut völlig überfordert. Teilweise warteten in der deutschen Bucht Schiffe mit einer Kapazität von insgesamt 150.000 Standardcontainern. Liefer- und Nachschubprobleme

verschärften sich sowohl für die Industrie wie auch für die Verbraucher. Dabei wirkt sich zudem die große Abhängigkeit Deutschlands von seinem größten Handelspartner China unheilvoll aus.

Containerschiffe fahren normalerweise in einem getakteten Umlauf-Fahrplan mehrere Häfen der Reihe nach ab. Durch Covid, aber auch durch Fehlplanungen, ist diese Taktung völlig durcheinandergeraten. Laufzeiten von 80 Tagen haben sich noch einmal auf über 100 Tage erhöht, und die Verspätungen schaukeln sich hoch. Problematisch ist nicht nur, dass dringend erwarteter Nachschub auf den Weltmeeren festhängt, es fehlen aufgrund der gestörten Abläufe teilweise auch Leercontainer, die dringend für den Export benötigt werden.

» KONTAKT

Freiburg

Roland Steinebrunner

+49 761 1305 - 481

roland.steinebrunner@streck.de



Mit Streck von Ningbo nach Möhlin

Container-Service für Seefracht gestartet

Streck Transport bietet jetzt in der Schweiz einen eigenen Sammelcontainer-Service für Seefracht vom chinesischen Ningbo in das eigene Lager in Möhlin an.

„Vor Ort sammelt unser Partner die angemeldeten Sendungen, lädt sie an seinem Warehouse in den Container, dann wird er gemäß unseren Instruktionen in der Regel nach Rotterdam verschifft“, erläutert Pascal Döffinger, Bereichsleitung Luft-/Seefracht bei Streck Transport Schweiz. „Dort übernehmen wir ihn und bringen ihn zu uns ans Terminal, wo der Container entladen wird.“

Diesen Dienst gibt es bereits seit mehreren Wochen, und er bietet Vorteile in Sachen Durchlaufzeiten und Sicherheit der Ware. Die Sendungen werden, nachdem sie in China am Lager des Partners in den Container geladen wurden, nicht mehr angerührt, bis sie am Streck-Lager in der Schweiz ausgeladen werden. „Das ist in Sachen Handling das Optimum, was man im Sammelgeschäft erreichen kann“, betont der Seefrachtspezialist. Außerdem könne so der Rateneinkauf optimiert und ein sehr wettbewerbsfähiges Angebot gemacht werden.

Streck Transport deckt mit dem Sammelcontainer aus Ningbo, das etwas südlich von Shanghai liegt, derzeit die gesamte dortige Wirtschaftsregion ab. „Aber das ist erst der Anfang“, sagt

Döffinger. „Ziel ist es, einen zweiten Sammelcontainerdienst direkt aus Shanghai zu entwickeln.“ Die Güter, die in die Container geladen werden, sind bunt gemischt und auf General Cargo ausgerichtet. Lebensmittel, temperaturgeführte Waren oder Gefahrgüter werden nicht befördert.

Unter normalen Umständen würde die Laufzeit von Hafen zu Hafen etwa 30 Tage betragen, aber die Containerschiffahrt hat sich von den jüngsten Corona-Lockdowns in China immer noch nicht wieder richtig erholt. In fast allen Häfen weltweit gibt es weiterhin Staus, verbunden mit längeren Warte- und Liegezeiten. „Angesichts der Situation am Markt muss man realistischere mit einer wesentlich längeren Laufzeit rechnen“, so Döffingers Auskunft zur aktuellen Situation.

» KONTAKT

Möhlin

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

Freiburg

Florian Bayer
+49 761 1305 - 491
florian.bayer@streck.de

Vertrauen ist wichtig Problemlose Kommunikation mit chinesischen Partnern

Über die richtige Kommunikation mit chinesischen Geschäftspartnern ist schon viel geschrieben worden. Dazu gehört, dass bei der Begrüßung immer der Ranghöchste einer Gruppe zuerst angesprochen werden soll. Inzwischen gibt man sich – zumindest in Vor-Corona-Zeiten – auch in China nach westeuropäischer Sitte die Hand, aber ein fester Druck ist ebenso unerwünscht wie ein Gespräch über geschäftliche Belange bei einem gemeinsamen Essen. Angesagt sind vielmehr unverfängliche, heitere Themen, die den Genuss nicht stören.

Sich auf einen anderen Kulturkreis einzustellen ist wichtig, damit die Kommunikation möglichst gut gelingt. Mit den chinesischen Geschäftspartnern läuft das völlig problemlos, berichtet Nico Flubacher, der bei Streck Transport Deutschland für die Betreuung des chinesischen Marktes zuständig ist. „Wir kommunizieren mit unseren chinesischen Kollegen ganz normal auf Englisch per Mail oder telefonisch, Probleme gibt es eigentlich nicht“, sagt er. Das liegt wohl auch daran, dass die Inhaberschaft des Streck-Partners selbst lange Jahre in Großbritannien gearbeitet hat und daher mit europäischen Gepflogenheiten vertraut ist.

„Die chinesische Seite denkt sehr westlich“, sagt Flubacher über den Streck-Agenten. Das sei bei Weitem nicht selbstverständlich, weiß er. Andere Firmen hätten ausgeprägte Probleme in Sachen Verständnis zwischen Europäern und asiatischen Partnern. „Mit unserem Agenten, der auch den Seefracht-Sammelcontainer für die Schweizer Kollegen betreut, verläuft die Zusammenarbeit hingegen reibungslos“, berichtet der Streck-Mitarbeiter. Man wisse, wie in beidseitigem Interesse Themen gut gelöst werden könnten.

Genutzt würden dabei alle technischen Optionen, vom chinesischen Whatsapp-Pendant „Wechat“, über das Telefon bis hin zu Video-Konferenzen. Zu den Entscheidern bestehe ein vertrauensvoller Kontakt, bei dem man sich mehrmals pro Woche abends über Wechat austausche oder telefoniere. Eine Kulturbarriere sei im täglichen Geschäft nicht spürbar, manche der Mitarbeitenden des Agenten seien allerdings, wie das in Deutschland bisweilen auch der Fall ist, im Schreiben des Englischen fitter als beim Sprechen, erläutert Flubacher.

Natürlich gebe es im persönlichen Bereich unterschiedliche Interessen. „Aber wir haben wirklich das Glück, dass wir locker-flockig miteinander klarkommen und uns nicht in tagelangen zermürbenden Diskussionen über 5,30 Euro aufhalten müssen“, sagt Flubacher lachend. Jedem sei bewusst, dass man auch einmal Fünfe gerade sein lassen müsse.

Flubacher kann auf einer gesunden Basis aufbauen. Vor der Corona-Pandemie war er jedes Jahr für zwei Mal zwei Wochen in China, so dass sich die Partner auch persönlich kennen. Dieses gute Fundament trägt jetzt auch durch die strikte chinesische Null-Covid-Politik, deren Ende nicht absehbar ist.

» KONTAKT

Freiburg

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

Dieselfloater in der Transportbranche

Variable Anpassung an den Markt

Die Dieselpreise schwanken am Markt, und mit dem Dieselfloater versucht die Transportbranche, die Entwicklungen variabel aufzufangen. Es erfolgt automatisch monatlich eine neu ermittelte Anpassung, die alle zwei Monate auf den Frachtbetrag abgerechnet wird. Andernfalls würde Kraftstoff zum unkalkulierbaren Kostenfaktor und damit zu einem großen Unternehmensrisiko für ein Transportunternehmen.

Mit dem Beginn des russischen Angriffskriegs in der Ukraine haben die Kraftstoffpreise einen drastischen Sprung nach oben gemacht und damit einen Treibstoffzuschlag bewirkt. Erwartungen und Spekulationen bestimmen den Preis zuzüglich zu Angebot und Nachfrage. Fallende Treibstoffpreise lösen eine Senkung beziehungsweise eine gänzliche Aufhebung des Zuschlags aus.

Die Dieselpreisentwicklung bei Abgabe an Großverbraucher wird regelmäßig vom statistischen Bundesamt veröffentlicht. Es ermittelt die monatlichen Preisveränderungen am Stichtag bei einer repräsentativen Auswahl gewerblicher Unternehmen. Dieser Dieselpreiszuschlag wird auf der Speditionsrechnung jeweils separat ausgewiesen.

» KONTAKT

Freiburg

Philipp Löffler
+49 761 1305 - 564
philipp.loeffler@streck.de



High and Heavy

Streck-Workshop zu Seefracht-Spezialtransporten

Der Container als genormtes Transportgefäß war eine geniale Erfindung, der die Seeschifffahrt revolutioniert hat. Aber nicht jede Sendung passt hinein. Für alle Güter, die sehr groß und sehr schwer sind, bietet Streck Transport jetzt neben Verschiffungen mit Flat Rack- und Open Top-Containern auch den Versand mit RoRo- beziehungsweise Breakbulk-Schiffen an. Hier gibt es nämlich nahezu keine Begrenzungen bei Abmessungen oder Gewicht. Über ein dichtes Reederei-Netzwerk wird zudem eine globale Abdeckung von Zielhäfen erreicht.

RoRo-Schiffe sind komplett geschlossen, so dass die Güter geschützt sind. Angeboten werden zudem Haus-zu-Haus-Lösungen, und Streck Transport übernimmt auch alle erforderlichen Vor- und Nachlauftransporte sowie die nötigen Genehmigungsverfahren für seine Kunden. Selbstverständlich gehört es zu den Service-Dienstleistungen, für eine maßgeschneiderte und sichere Verpackung zu sorgen.

Nähere Details und den direkten Kontakt bietet ein Workshop, bei denen Experten in Zusammenarbeit mit der Reederei Hoegh am 10. Oktober 2022 ab 15 Uhr alle wichtigen Fragen beantworten.

Die Anmeldung zu der Veranstaltung, die im Streck-Kundenzentrum in der Blankreutestraße 3, 79108 Freiburg stattfindet, erfolgt per E-Mail an marina.danner@streck.de. Auch Fragen nach detaillierteren Informationen können an diese Adresse gerichtet werden.



» KONTAKT

Freiburg

Marina Danner
+49 761 1305 - 456
marina.danner@streck.de

Neues Konzept in Freiburg

Kleinteilekommissionierung und Pharma

Streck Transport hat seine Kontraktlogistik am Standort Freiburg neu organisiert und zwei Stockwerke der größten Lagerhalle komplett mit Fachbodenregalen für die Feinkommissionierung ausgestattet – von Schuhen über Küchenartikel bis hin zum Gartenbedarf oder Industrieartikeln. Ein anderer Hallenteil wurde spezialisiert auf pharmane Produkte mit Temperaturführung.

„Die Anforderungen an die Lagerhaltung werden immer spezieller, und wir verfügen inzwischen über 8.000 Laufmeter Fachbodenregale“, erläutert Fabian Weber, der bei Streck in Freiburg für die Kontraktlogistik verantwortlich ist. Dabei gibt es temperaturgeführte Bereiche ebenso wie Plätze für wassergefährdende Stoffe. „Wir wollen den unterschiedlichsten Bedürfnissen gerecht werden“, sagt er. „Selbstverständlich kommt neben den Spezialisierungen die Palettenlogistik auch nicht zu kurz.“

» KONTAKT

Freiburg

Fabian Weber
+49 761 1305 - 745
fabian.weber@streck.de



Richtig verzollen – aber wie?

Streck-Experte Thomas Schlageter gibt Antworten auf spannende Fragen

LogisTicker: Viele Menschen schrecken vor Papierkram und Behörden zurück. Das ist bei Unternehmen, die an der Grenze Zollformalitäten erledigen müssen, nicht anders. Was können Sie als Leiter Zollwesen für Streck Schweiz hier raten?

Thomas Schlageter: Die Verzollung ist ein großes, komplexes Thema. Nicht umsonst gibt es eine eigene Ausbildung zum Zolldeklaranten. Streck Transport bietet als Spediteur Transportdienstleistungen an. Eine der Kernkompetenzen unseres Unternehmens ist jedoch auch die Verzollung. So können wir mit unseren langjährigen, versierten Mitarbeitenden für unsere Kunden und deren Lieferanten alle Zollformalitäten gleich mit erledigen und sind an den Grenzzollstellen zwischen der EU und der Schweiz selbst an 15 Standorten, mit eigenen Büros und über Partnerschaften, vertreten. Wir übernehmen die Export- und Importzollformalitäten beim Grenzübertritt wie auch innerhalb der Schweiz.

Können Sie das näher erläutern?

Wir können von unseren Standorten aus als zugelassener Empfänger und Versender (ZE/ZV) Im- und Exporte verzollen, das wäre zum Beispiel unter anderem in Möhlin oder Pfungen der Fall. Wir können jedoch auch beim Kunden die Ware abholen und sie nicht zuerst in ein Lager nehmen, sondern direkt über die Grenze bringen. Hier sprechen wir dann von einer Grenzverzollung, welche keinen Umweg über ein Binnenzollamt in Anspruch nimmt.

Vielleicht haben Sie ein praktisches Beispiel?

Sehr gerne. Wenn zum Beispiel die Firma Müller aus Deutschland etwas in die Schweiz liefern möchte, hat diese die Möglichkeit, im Transit in Basel über die Grenze zu fahren. Anschließend muss ein ZE-Standort (Zugelassener Empfänger), zum Beispiel Streck in Möhlin, angefahren und dort verzollt werden. Erst danach darf die Ware weiterbefördert werden.

Ist diese Form der Verzollung grundsätzlich ratsam?

Nein, das kann man so pauschal nicht sagen. Denn soll die Ware etwa in Basel-Stadt ausgeliefert werden, führe man diese zunächst an Basel vorbei nach Möhlin, verzollt dort, dreht um und fährt wieder nach Basel zurück zum Abladen. In diesem Fall würde sich eher eine Grenzverzollung anbieten. So könnte kurz vor Basel am Grenzübergang Weil-Autobahn eine Einfuhrverzollung gemacht werden und der Lkw dann direkt zum Ausliefern nach Basel weiterfahren.

Was genau ist eine Grenzverzollung?

Wie der Name sagt, ist das die Verzollung an der Grenze. Dabei kann man einen sinnvollen Grenzübergang auswählen, der dem Ziel am nächsten ist, anstatt einer Verzollung innerhalb der Schweiz an einem Binnenzollamt oder an einem Streck-Standort. Das ist ein Vorteil, da man keine Umwege fahren muss und damit keinen Zeitverlust hat, auch die Maut LSVA (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) fällt so geringer aus. Es ergeben sich somit gewisse Vorteile.

Also gibt es beim Im- und Export Deutschland-Schweiz grundsätzlich zwei Möglichkeiten...

Ja. Man kann im Transit fahren, das heißt, mit einem Transiddokument für den internationalen Verkehr auf einer separaten Lkw-Spur für die Transitabfertigung. Wenn der LKW an der Grenze diese Transit-Spur nutzt, dann kann er in der Regel ohne Zeitverlust und ohne im Stau zu stehen die Grenze passieren und beispielsweise zur Verzollung nach Pfungen fahren. Wird an der Grenze verzollt, kann es je nach Lkw-Aufkommen passieren, dass es – wie häufig am Montagmorgen – zu Staus mit erheblichen Wartezeiten kommt.

Das heißt, in diesem Fall würde man die Transitspur nutzen...

...und am Stau weitgehend vorbeifahren, ja. Da würde es sich anbieten, beispielsweise in Möhlin zu verzollen. Zu bestimmten Zeiten ist man mit einem Umweg schneller am Ziel.

Sie haben gesagt, dass Streck bei Transporten die Zollformalitäten gleich mitübernehmen kann. Ist es auch möglich nur die Zolldienstleistungen in Anspruch zu nehmen?

Das ist es in der Tat. Streck ist ein neutraler Zollagent, wir können auch nur verzollen, ohne dass wir die Ware transportieren. Transport und Verzollung haben überhaupt nicht zwingend etwas miteinander zu tun. Die Verzollung ist nicht nur in der Schweiz ein Geschäftsfeld für sich.

An der Grenze

- Streck Transport ist an den Grenzzollstellen zwischen Deutschland und der Schweiz an 15 Standorten vertreten.
- Eigene Büros gibt es gleich zwei Mal in Basel/Weil am Rhein für den Im- und Export. Dieser Übergang wird von allen am meisten frequentiert.
- Weitere Büros befinden sich in Rheinfelden (CH/DE), Stein/Bad Säckingen, Thayngen/Bietingen und in Basel/St. Louis.
- An neun weiteren Übergängen ist Streck Transport mit Partnerschaften vertreten.

Streck-Zollbüro in Lörrach

Streck Transport unterhält eine eigene Zollabteilung in Lörrach. Aufgrund der Grenz Nähe kümmern sich drei Streck-Mitarbeitende hier unter anderem für die Schweizer Kundschaft um deutsche Einfuhren. „Die Unternehmen brauchen damit keine Fiskalvertretung in Deutschland, müssen hier also nicht steuerlich registriert sein“, erläutert Stephen Kraus, Standortleiter von Streck in Lörrach. Ohne Anmeldung in Deutschland kann Streck Transport auf die Schweizer Adresse des Kunden also eine deutsche Einfuhr vornehmen. Das spart den Unternehmen die komplette steuerliche Verwaltung ihres Schweizer Unternehmens in einem EU-Land.

Die in Lörrach angebotenen

Zolldienstleistungen im Einzelnen:

- Erstellung der deutschen Ausfuhr
- Erstellung von Präferenz-Nachweisen im Export (Deutsche Dokumente – EUR.1 / A.TR)
- Verzollen von Waren nach Deutschland
- Erstellung von Transidpapieren (T1/T2)
- Verzollen von Postpaketen (Postzollamt in Weil am Rhein)



» KONTAKT

Möhlin

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

Lörrach

Stephen Kraus
+49 7621 177 - 218
stephen.kraus@streck.de

Energiesparen

Seit 2007 nutzt Streck Transport Grundwasserbrunnen

Das derzeitige Mega-Thema Energiesparen hat bei Streck Transport schon lange Priorität. Eine der im Unternehmen genutzten Technologien ist die Geothermie mit Hilfe von Grundwasserbrunnen, die seit 15 Jahren dafür sorgt, dass weniger Gas oder Öl verbraucht werden. Zuerst wurde sie im Kunden- und Rechenzentrum KISS in Freiburg-Hochdorf eingesetzt.

Mit Hilfe eines Saugbrunnens wird aus rund 20 Metern Tiefe Grundwasser an die Oberfläche gepumpt und anschließend wieder über zwei Schluckbrunnen versenkt. „Dazwischen ist eine bivalente Wärmepumpe installiert, mit der man die Temperatur des Grundwassers nutzen und gleichzeitig heizen und kühlen kann“, erläutert Geschäftsführer Gerald Penner. „Das ist wichtig, denn unser Rechenzentrum muss immer gekühlt und das Gebäude im Winter beheizt werden“, sagt Penner, der im Unternehmen für technologische Innovationen und Nachhaltigkeit zuständig ist.

Das Grundwasser hat in Deutschland ganzjährig konstante Temperaturen von 8 bis 11 Grad und kann so eine effiziente Wärmequelle sein. Im Sommer kann seine relative Kälte genutzt werden, um das gesamte Gebäude mit einer sogenannten Betonkernaktivierung herunterzukühlen. Die muss man sich ähnlich wie eine Fußbodenheizung vorstellen: In der Betondecke liegen viele Wasserleitungen, die bereits beim Bau des Gebäudes eingelassen wurden. Mit ihrer Hilfe wird der mindestens 30 Zentimeter starke Beton gekühlt. „Ist das einmal geschehen, hält das Gebäude die Temperatur richtig gut“, sagt Penner.

Auf diese Weise hat sich Streck Transport eine energiereiche Klimaanlage erspart. „Die hat ja auch noch andere negative Nebeneffekte und sorgt beispielsweise für enorme Verwirbelungen, weil man große Luftströme braucht, um genügend Kälte hineinzubringen“, gibt Penner zu bedenken. Man könne sie außerdem nicht beliebig kalt stellen, weil sonst unter anderem an den Lüftungsausläs-

sen Kondenswasser entsteht, was zu Bakterienbildung und Schimmel führen kann. „Mit der Betonkernaktivierung umgehen wir alles das, weil das Gebäude an sich abgekühlt oder beheizt wird.“ Geheizt wird zudem mit der Abwärme des Rechenzentrums.

Im schweizerischen Pfungen war 2012 eine ebensolche Anlage vorgesehen, aber es stellte sich heraus, dass es keinen entsprechenden Grundwasserstrom gibt. „Dort wird deshalb mit einer Luft-Wasser-Wärmepumpe gearbeitet, wo die Umgebungswärme der Luft entzogen wird“, sagt Penner. Das sei zwar nicht so effizient und brauche auch deutlich mehr Strom, vermeidet aber den Einsatz fossiler Brennstoffe. Aber am Standort in Möhlin ist seit dem Verwaltungsneubau 2016 auch Grundwassergeothermie im Einsatz.

Gut für die Stromrechnung

Gespart werden so nicht nur endliche Ressourcen, sondern auch bares Geld. Die Amortisationszeit für die Investitionen in das Kundenzentrum in Freiburg, die mit sieben Jahren angesetzt war, hatte sich bereits nach fünf Jahren erledigt. „Bei den jetzigen Strom- und Gaspreisen erübrigt sich das Rechnen sowieso“, freut sich der Geschäftsführer. „Unsere Stromrechnung würde heute völlig anders aussehen, wenn wir damals diese Maßnahmen nicht eingeleitet hätten.“ Ohnehin sei die günstigste Energie die, die man nicht brauche.

Gerald Penner ist völlig klar, dass die Klimakrise und die Energiewende nicht mit einer einzelnen Maßnahme bewältigt werden können. „Das sind viele Bausteine, die alle zusammengesetzt werden müssen, einer nach dem anderen. Einen Big Bang wird es nicht geben“, sagt er. Aber wenn ein Großteil der fossilen Energie eingespart werden könne, sei schon einmal ein Riesenschritt gemacht. „Es gibt aber noch viel Potenzial, und wir sind noch längst nicht dort, wo wir hinwollen. Dazu ist das Thema viel zu groß und viel zu komplex.“

Oberflächennahe Geothermie

Hierbei wird Wärme aus dem Erdreich und oberflächennahen Gestein oder aus dem Grundwasser gewonnen. Der Untergrund kann bis zu einer Tiefe von etwa 400 Metern für das Beheizen und Kühlen von Gebäuden, technischen Anlagen oder Infrastruktureinrichtungen genutzt werden.

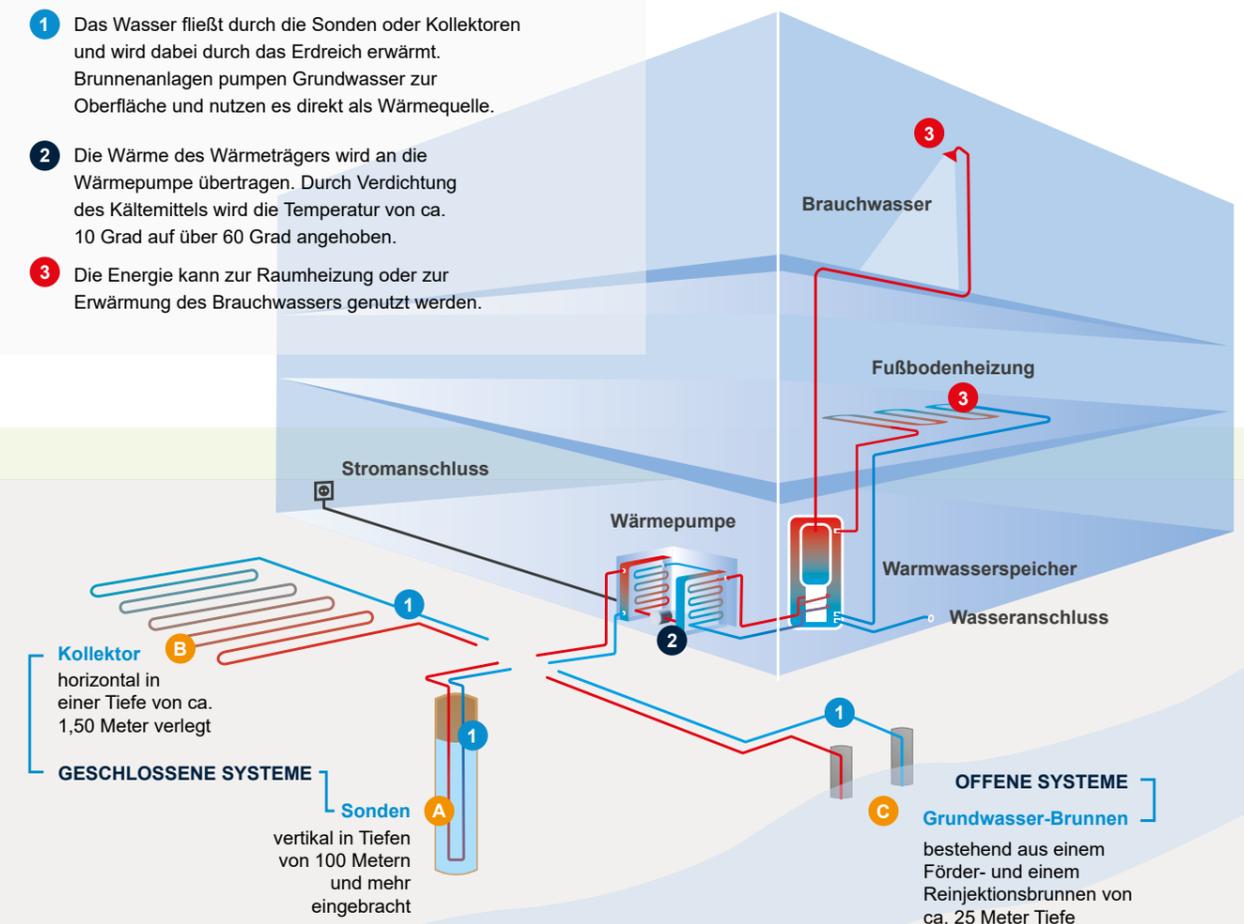
Die oberflächennahe Geothermie wird in Deutschland in mehr als 440.000 Ein- oder Mehrfamilienhäusern, öffentlichen Einrichtungen, Krankenhäusern, Schulen oder

Gewerbebetrieben eingesetzt (Stand: 2020), berichtet der Bundesverband Geothermie. Jährlich kommen demnach rund 20.000 Anlagen hinzu.

Grundwasserwärmepumpen lassen sich für gewöhnlich erst ab einer Mindestgröße von etwa 35 kW Wärmebedarf wirtschaftlich sinnvoll nutzen. Dann sind sie aber durch die vergleichsweise hohen Wärmeleistungen pro Bohrung sehr günstig und stellen für größere Gebäude eine interessante Alternative dar.

Erdwärme kann in geschlossenen Systemen mit Sonden **A** oder horizontalen Kollektoren **B** genutzt werden. Eine andere Möglichkeit ist der Einsatz von zwei Brunnen **C** als offenes System.

- 1 Das Wasser fließt durch die Sonden oder Kollektoren und wird dabei durch das Erdreich erwärmt. Brunnenanlagen pumpen Grundwasser zur Oberfläche und nutzen es direkt als Wärmequelle.
- 2 Die Wärme des Wärmeträgers wird an die Wärmepumpe übertragen. Durch Verdichtung des Kältemittels wird die Temperatur von ca. 10 Grad auf über 60 Grad angehoben.
- 3 Die Energie kann zur Raumheizung oder zur Erwärmung des Brauchwassers genutzt werden.





HUMMEL-TUMMEL-PLATZ

Auf dieser Fläche wachsen und blühen heimische Wildblumen. Für Insekten und Kleintiere eine kostbare Nahrungsquelle. Für Sie ein farbenfroher Ausschnitt aus einer faszinierenden Welt. Schauen Sie genau hin!

Blühender Naturpark – ein Gewinn für Mensch und Natur

STRECK TRANSPORT

Wildbienen und Schmetterlinge retten

Englischer Rasen ist nicht mehr angesagt

Wie wichtig Natur- und Artenschutz sind, wissen wir spätestens, seitdem uns die Vereinten Nationen mit ihren besorgniserregenden Berichten aufgerüttelt haben. Alle sind angehalten, etwas zu tun, um dem Artensterben Einhalt zu gebieten. Streck Transport hat sich schon lange auf den Weg gemacht, um mehr für die Umwelt zu tun, indem man Insekten und gefährdeten Arten in der Schweiz und in Deutschland Raum gibt – damit Bienen summen und Hummeln brummen und auch seltene Käfer oder Eidechsen einen Unterschlupf finden.

Als Rettungsinsel für die Artenvielfalt kann eine wilde Blumenwiese dienen, wie sie jetzt am deutschen Streck-Standort Freiburg angelegt wurde. Wichtig ist dabei, regionale Samen auszusäen und weniger zu

mähen. Auch wenn das einigen Betrachtern zunächst als unordentlich erscheinen mag: Nur auf einer Wiese, die lediglich zwei Mal im Jahr gemäht wird, können Blumen wachsen, auf die Wildbienen, Hummeln oder Schmetterlinge fliegen. Der kurz geschorene grüne Rasen, auf dem alles, was blüht, keine Chance hat, ist „out“.

Nicht nur im Privatgarten, sondern auch auf städtischen Grünflächen, Böschungen oder Betriebsgelände ist „wachsen lassen“ angesagt. Eine artenreiche, schöne Blumenwiese mit Nelken, Flockenblumen oder Lein-kraut entsteht aber nicht im Handumdrehen. Viele Wildblumen mögen keinen gedüngten Boden, und so muss die Fläche erst einmal „abgemagert“ werden. Im ersten Jahr nach der Aussaat ist der Erfolg zumeist

noch spärlich, aber Jahr für Jahr wird die Wiese attraktiver, für Pflanzen, Insekten und für ihre menschlichen Betrachter.

Natürliche Ordnung ist keine Faulheit
 Und nicht zu vergessen: Wer den Rasenmäher weniger über die Wiese schiebt, spart sich viel Arbeit! Wenn das Gemähte fünf bis zehn Tage liegengelassen wird, können die Samen der Blumen ausfallen, und der schöne Anblick ist für das kommende Jahr gesichert. Eine intakte Wildblumenwiese braucht dann nur noch wenig Pflege.

Auch am Streck Standort in der Schweiz gibt es von der Gemeinde Möhlin entsprechende Vorgaben: Es muss eine bestimmte Saatgutmischung genutzt werden, die Naturnähe garantiert, und auch hier darf nur maximal zwei Mal im Jahr gemäht werden, wobei jeweils die Hälfte der Fläche unberührt bleiben muss, damit die Insekten einen Rückzugsort haben.

Die Schweizer Gemeinde und Streck Transport legen großen Wert auf den Naturschutz. Auf dem Streck-Ge-

lände in Möhlin gibt es mehrere Kleinbiotope. Dazu gehören auch Haufen aus Bollensteinen, die Eidechsen, Amphibien oder kleinen Säugetieren einen Lebensraum bieten. Hier haben sich inzwischen mehrere Eidechsenarten angesiedelt und auch seltene Insekten wurden beobachtet. Eine wichtige Rolle erfüllen zudem begrünte Dachflächen, die es auf einer Fläche von rund 2.000 Quadratmetern auch auf der großen blauen Halle in Freiburg gibt.

» KONTAKT

- Lörrach**
 Gerald Penner
 +49 7621 177 - 217
 gerald.penner@streck.de
- Möhlin**
 Hendrik Caspar
 +41 61 8551 - 401
 hendrik.caspar@streck.ch



Ökologischer Ausgleich im Industriegebiet

Ökologische Ausgleichsflächen sind wertvolle Lebensräume und fördern gefährdete Tierarten. Dabei werden gezielt einheimische Krautpflanzen, Sträucher und Bäume gepflanzt. In der Gemeinde Möhlin werden in der Arbeitszone mindestens 5% der Parzellenfläche als ökologische Ausgleichsflächen gestaltet. Innerhalb kurzer Zeit ist es gelungen neue Lebensräume, Reptilien, Tagfalter und Heuschrecken im Rahmen der Wirkungskontrolle im Industriegebiet Möhlin konnten im Jahr 2017 auf den ökologischen Ausgleichsflächen 64 verschiedene Wildbienenarten nachgewiesen werden!

Ruderalflächen mit losen Steinhaufen sind das bevorzugte Habitat für Licht- und wärmebedürftige Pflanzen- und Tierarten. Das Substrat dieser Flächen besteht aus Kies- und Sand, punktuell wurden Stein- und Sandhaufen angelegt. Aus diesem kiesig-sandigem Untergrund gedeihen spezialisierte Pflanzenarten, welche auf nährstoffreichen Standorten keine Chance hätten, sich gegen ihre Konkurrenz durchzusetzen.

Tipps: Bestimmte Wildbienen fliegen nur einige ganz wenige Pflanzen an. Versuchen Sie die punktierte Maskenbiene in den Reseden (auch Mauerpflanz) und die Luzerner-Blattschneiderbiene in der Luzerne („Alfalfa“-Schnecken) zu finden. Wie viele unterschiedliche Bienenarten können Sie entdecken?

Grobpunktierte Kleesandbiene (Andrena wilkella)
 Die Grobpunktierte Kleesandbiene befindet sich auf der Roten Liste der gefährdeten Arten und ist in der ganzen Schweiz bis in Höhen von knapp 2000 m ü. M. verbreitet. Sie besiedelt trockene Magerwiesen, Waldränder sowie Kies- und Lehmgruben. Die Art ist von Anfang April bis Mitte August auch in Siedlungsräumen anzutreffen. Die Brutzellen werden in selbst gegrabenen Hohlkämen im Boden angelegt und sie ernähren sich ausschließlich von Pollen der Schmetterlingsblütler.

Punktierte Maskenbiene / Reseden-Maskenbiene (Wylaeus signatus)
 Die Reseden-Maskenbiene ist, wie ihr Name schon sagt, ausschließlich auf Reseden-Arten spezialisiert. Sie ist regelmäÙig in Siedlungsräumen anzutreffen und nistet bevorzugt in bereits existierenden Hohlkämen und Holzbohrkämen.

Luzerner-Blattschneiderbiene (Megachile rotundata)
 Die Luzerner-Blattschneiderbiene ist eine relativ seltene Art und vornehmlich in Siedlungs-räumen anzutreffen, wo sie Gärten, Parkanlagen oder Brachen nutzt. Sie nistet in oberirdischen Hohlräumen von Totholz und Pflanzstängeln. Die Weibchen durch die gelben Haarbündel am Ende des Hinterleibs gut erkennbar. Die Bienen leben solitär und die Flugzeit dauert in der Regel von Ende Mai bis in den August.

Italienische Schönschrecke (Catalpaeva fulvipes)
 Die wärmeliebende italienische Schönschrecke ist im Mittelland von Ausbreitung bedroht. Alpen nach, häufig vor. Die Weibchen werden rund 20 mm lang, die Männchen deutlich länger. Die Grundfarbe des Körpers ist grau- bis rötlich, oft vermischt mit einem gelblichen, schwach bewachsenen. Sie bevorzugt felsigen, sandigen Substrat aus Sandstein. Die Eier überwintern in einem lockeren Substrat aus Sandstein und schlüpfen nach der Überwinterung zwischen April und Juni.

STRECK TRANSPORT

Abteilung Bau und Umwelt
 Gernoldstr. 10, 78111 Möhlin, Baden-Württemberg
 Tel. +49 7621 177-217, Fax +49 7621 177-218, www.streck.de



Streck fährt in die Zukunft

Erster Wasserstoff-Lkw ab Herbst im Einsatz

Der erste Wasserstoff-Lkw von Streck Transport in der Schweiz soll noch im Herbst zum Einsatz kommen. „Der Hyundai Xcient Fuel Cell ist Ende Juni verschifft worden und wir erwarten ihn Ende August in der Schweiz“, sagte Transportleiter Roman Maier. Das Fahrzeug wird dann von einem Schweizer Hersteller mit Kasten und Lackierung aufgebaut. Derzeit werde geprüft, inwieweit der Lkw ab Herbst im Linienerverkehr eingesetzt werden kann.

Streck Transport wird von Hyundai einer der ersten Dreiachser des Wasserstoffmodells zur Verfügung gestellt. „Bisher fahren nur Zweiachser in der Schweiz“, sagte Maier. Das sei ein Vorteil, weil das Fahrzeug so fast über die doppelte Nutzlast verfüge. „Wir werden einen 6*2 erhalten bei dem die Zugmaschine eine Solo-Nutzlast von etwa 13 Tonnen hat, die bisherigen 4*2 haben je nach Aufbau eine Nutzlast von etwa sechs Tonnen“, sagte er. Außerdem darf der Lkw, der selbstverständlich Streckblau unterwegs sein wird, auch Gefahrgut befördern.

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

Inzwischen sind in der Schweiz laut H2 Mobilität Schweiz elf Wasserstofftankstellen in Hunzenschwil, St. Gallen (2), Zofingen, Rothenburg, Rümlang, Crissier, Geuensee, Bern, Müntschemier und Frenkendorf in Betrieb. Eine weitere ist in Chur in Planung.

Es läuft auch elektrisch

Streck Transport hat in der Schweiz auch einen Elektro-Lkw für den Stückguteinsatz getestet. „Das wäre durchaus eine Alternative für den Stückgutverkehr“, sagte Streck-Transportleiter Roman Maier. Es sei wichtig, dass der Autobahnanteil ganz gering sei und der 15-Tonner in der Stadt oder auf Landstraßen zum Zuge komme. Der Radius des E-Truck habe für einen Tageseinsatz bis 200 Kilometer gut gereicht – besser als zunächst angenommen. Die Fahrer hätten den Lkw als gewöhnungsbedürftig, aber gut eingeschätzt.

» KONTAKT

Möhl

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

Konsumgüter und Lebensmittel

Sehr gutes Ergebnis bei IFS-Rezertifizierung

Streck Transport Schweiz hat bei der Rezertifizierung nach dem Standard IFS Logistics ein sehr gutes Ergebnis erzielt. Dabei ging es um Lagerung, Kommissionierung und den Straßentransport inklusive Umschlag von verpackten Non-Food-Produkten (gekühlt und ungekühlt) sowie von verpackten Lebensmitteln ohne Temperaturführung.

Wesentliche Elemente des IFS-Audits sind Hygiene, Ordnung und Sauberkeit über alle Prozesse hinweg sowie eine ausführliche Risikoanalyse hinsichtlich möglicher Gefahren, die auf von Streck gelagerte und transportierte Konsumgüter sowie Lebensmittel beziehungsweise -verpackungen einwirken können.

„Die gute Wertung bestätigt erneut unser hohes Qualitätsniveau nicht nur in diesem Bereich“, betont

Roland Kehm, verantwortlich für den Bereich „Qualität–Risiko–Sicherheit“ in der Schweiz.

Streck Transport ist bereits seit vielen Jahren erfolgreich unterwegs, um die anspruchsvollen Anforderungen zu erfüllen. Im Jahr 2019 erfolgte die Erstzertifizierung nach dem international anerkannten Standard IFS Logistics, nachdem zuvor bei Streck Transport Schweiz auf Basis des Standards BRC (British Retail Consortium) gearbeitet wurde.

» KONTAKT

Möhl

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

SystemPlus –

Qualitätsranking

Beim jährlichen Qualitätsranking von SystemPlus, dem europäischen Road-Express-Netzwerk, landete Streck Transport Schweiz auch in diesem Jahr wieder auf Platz 1 innerhalb der gesamten Kooperation.

Die Auszeichnung wurde beim Jahresmeeting in Paris verliehen und von Richard Sabo, Geschäftsbereichsleiter Streck Transport Schweiz, entgegengenommen.

Streck Transport ist exklusiver Partner von SystemPlus in der Schweiz und bietet europaweite Expresslieferungen im Import und Export an.

» KONTAKT

Möhl

Richard Sabo
+41 61 8551 - 513
richard.sabo@streck.ch



Denis Cannova, SystemPlus Country Manager, und Thomas Sabo, Geschäftsbereichsleiter Streck Transport Schweiz



Carola Mönch

Als Frau ihr eigener Herr

Die Streck-Disponentin Carola Mönch

Den klassischen Frauenberuf – falls es diesen überhaupt noch geben sollte – hat sie nicht gewählt: Carola Mönch arbeitet bei Streck Transport am Standort Freiburg in der Spedition als Disponentin. Umgeben ist sie dabei von Männern – denn nicht nur im Büro, sondern auch in der Fahrerschaft oder im Bereich Lager und Umschlag arbeiten überwiegend männliche Kollegen. „Für mich ist das normal, ich sehe mich nicht in einer Ausnahmerolle“, sagt sie. Wer den Job am besten mache, der sollte ihn haben, egal ob männlich, weiblich oder divers. „Es muss einem dann liegen. Das gilt für alle gleichermaßen.“

Carola Mönch arbeitet als Disponentin für Sammelgut, sie plant, wie die Lieferverkehre am nächsten Tag laufen sollen und was verladen werden muss. Das kann schon mal temporeich und fordernd sein, denn das Sammelgut der Kunden muss nach geografischer Richtung für

die Systemverkehre gebündelt und getaktet werden. Anschließend fährt im Rahmen eines bestehenden Partnernetzwerks in jede Richtung einer von etwa 40 Streck-Lkw mit Wechselbrücke, die Fahrer haben auf halber Strecke einen Treffpunkt mit dem entgegenkommenden Partner, mit dem sie die Brücken tauschen. „Jeder fährt mit der neuen Wechselbrücke dann wieder in seine Richtung nach Hause und bringt jeweils das Sammelgut vom Partner mit“, erläutert Carola Mönch. Die Tour geht in Freiburg etwa um 20 Uhr los, gegen fünf Uhr morgens sind die Fahrer dann wieder zurück.

Befördert werden diverse Industriegüter, bei weitem nicht alles ist Palettenware, sondern manche Sendung sprengt dieses Maß. Alles was größer als sechs Stellplätze ist – also 2,4 Lademeter – oder schwerer als drei Tonnen, muss beim Partner als Teilpartie angemeldet werden. „Das mache ich dann in einem Online-Portal“,

sagt sie. Der Partner hat eine Stunde Zeit, das Gut gegebenenfalls abzulehnen. Ist das nicht der Fall wird die Sendung in den Plan eingetragen, damit die Mitarbeitenden im Lager wissen, dass verladen werden darf.

Läuft es optimal, sind beide Wechselbrücken voll ausgelastet. „Dafür bin ich da, um zu schauen, wo haben wir zu wenig, wo kann ich etwas aus dem Charterbereich holen und anmelden“, sagt die gelernte Speditionskauffrau. Falls die Linienverkehre überlastet sind und die Ware weg muss, versucht sie, den Auftrag auf dem Spotmarkt zu verkaufen. „Dabei sitze ich mit den Charterkollegen im Großraum an einem Tisch, das hat den Vorteil, dass man sich auf Zuruf schnell verständigen kann“, erklärt sie den Ablauf.

Flexibilität ist alles

Flexibilität ist gefragt in diesem Bereich. Trotzdem stehen die wichtigsten Daten fest, denn die Fahrer müssen pünktlich am Treffpunkt sein, andernfalls sind Kosten und Ärger die Folge. „Ist einer von beiden verspätet, zieht das auch im Wareneingang Verzögerungen nach sich, und das bedeutet Unannehmlichkeiten und weitere Verspätungen“, sagt Carola Mönch. Es gebe Freiräume, die sich nutzen ließen, manchmal falle in einem Gebiet mehr, anderswo weniger Ware an. „Da muss man dann schauen, dass alles gut verteilt wird und pünktlich wekommt.“

Da der Fahrzeugmarkt sehr geschrumpft und angespannt ist, muss sie bei der Warenanmeldung auch ins Risiko gehen. „Unter Umständen muss ich dann am nächsten Tag auf den Überhang reagieren und wie meine Charterkollegen für das Sammelgut extern einen Lkw einkaufen“, erklärt sie das Geschäft. „Das mache ich am liebsten bei bekannten Sub-Unternehmern, die ich für ihre Zuverlässigkeit kenne.“

Carola Mönch mag ihren Beruf. „Ich bin schon ewig in der Spedition, für mich war wichtig, dass die Arbeit interessant und vielfältig ist.“ Bei Streck Transport ist sie jetzt seit vier Jahren, vorher war sie unter anderem 17 Jahre bei einer anderen Firma im Nahverkehr tätig. „Das ist noch einmal fordernder, und man wird ja nicht jünger“, lacht die 42-Jährige.

Bei Streck Transport hat sie zuvor Charterverkehre bearbeitet und wurde dann für die Linienverkehre fit gemacht. „Hier bin ich jetzt mehr oder weniger mein eigener Herr, und das macht sehr viel Spaß“, sagt Carola Mönch. Natürlich spricht sie sich mit den Kollegen ab, aber den Bereich betreut sie im Großen und Ganzen eigenständig. Und wenn die Arbeit getan ist, kann sie gehen – genau so, wie sie hin und wieder länger bleibt, wenn es bei ihr oder den Kollegen richtig brummt. „Diese Flexibilität ist mir sehr wichtig“, sagt sie.

In ihrer Abteilung arbeitet Carola Mönch mit sieben Männern zusammen. Auch die könnten zickig sein, erzählt sie augenzwinkernd. Aber selbst, wenn man sich mal in die Haare kriege, sei es sehr schnell wieder gut. Auch die Zusammenarbeit mit den Fahrern sei unproblematisch. „Ich muss sehr viel kommunizieren und vermitteln“, sagt sie. Aber in der Spedition müsse generell über viele Dinge gesprochen werden. „Je mehr man sich mit den Kollegen hier und in der Halle austauscht, je mehr man sich etwas sagen lässt, umso besser läuft es“, hebt sie hervor. „Gegenseitige Wertschätzung ist alles.“

Ihren Beruf würde sie auf jeden Fall weiterempfehlen, weil die Spedition so vielfältig ist. Sie habe in alles mal reingeschnuppert und dadurch, dass sie in verschiedenen Betrieben gearbeitet hat, alles schon einmal mitgemacht. Während sie beruflich viel planen und takten muss, lässt sie in ihrer Freizeit im Privatleben – alles auf sich zukommen.

» KONTAKT

Freiburg

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

Möhlis

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



Lager in Omas

Wohnzimmer

René Engler (58) leitet die Software-Abteilung. Mit einem Team von 13 Mitarbeitern werden alle Anwendungen betreut, die bei Streck im Einsatz sind. Gekümmert wird sich auch um etwa 750 User, die mit der Speditionssoftware arbeiten.

Vier Generationen bei Streck Transport

„Mich begleitet die Firma Streck schon von klein auf“, sagt René Engler. „Als Firmengründer Karl Streck nach dem 2. Weltkrieg Care-Pakete aus der Schweiz nach Deutschland importierte, landeten sie nämlich nach der Verzollung bei meiner Großmutter im Wohnzimmer.“ Das war sozusagen das erste Lager der Firma Streck Transport, denn in der Familie war die Schwester der Großmutter mit der Verteilung der Pakete im Landkreis Lörrach betraut. So entstand der erste Kontakt, und René Engler, der heute innerhalb der IT-Abteilung das Software-Team leitet, ist nach Großmutter und Mutter die dritte Generation bei Streck Transport, sein Sohn Dennis die vierte.

„Meine Mutter Heidi Engler hat 1960 bei Streck Transport angefangen und dort eine Ausbildung gemacht, seiner-

zeit noch in der Luisenstraße in Lörrach, da gab es das Gebäude in der Brombacher Straße noch gar nicht“, erzählt René Engler. Heidi Engler blieb bis zu ihrer Rente bei Streck Transport, zunächst im Vertriebs-Innendienst, Ende der 70er Jahre wechselte sie in die Abrechnung zunächst in Lörrach und später nach Freiburg. Die zweite im Bunde war Großmutter Elsbeth Jacob, die in den 70er Jahren zu Streck kam und dort bis Ende der 80er Jahre arbeitete.

„Meine Großmutter war im Schreibbüro in Lörrach tätig und hat zu Zeiten, als es noch keine Computer gab, Rechnungen auf der Schreibmaschine geschrieben“, berichtet der René Engler. Vorübergehend stieß in den 70er Jahren auch für einige Jahre sein Vater als Staplermonteur dazu, er selber hat am 1. August 1983 in der Firma angefan-

gen. „Da waren dann drei Generationen gleichzeitig bei Streck Transport, meine Großmutter, meine Mutter und ich. Und wir sind uns dann bei der Arbeit auch öfter mal über den Weg gelaufen“, schmunzelt der 58-Jährige.

Der Berufsstart bei Streck Transport war zunächst kein Selbstläufer. „Ich habe eine Ausbildung bei Streck nicht angestrebt, so einen Betrieb, in dem die ganze Familie schon war, das wollte ich eigentlich nicht“, sagt er. Aber er war auf der Suche nach einer Ausbildungsstelle zum EDV-Kaufmann, und das neue Berufsbild war im Raum Lörrach nicht zu finden. „Ich habe dann ein Gespräch mit dem damaligen EDV-Leiter von Streck angefragt. Ich wollte wissen, wie er das aus seiner Praxis sieht und was man da tun kann“, so Engler. Die Hoffnung war, dass der Streck-Mitarbeiter Firmen kennt, die eine entsprechende Ausbildung anbieten. „Er hat denn direkt bei zwei Kunden angerufen, aber die waren auch noch nicht so weit“, so das ernüchternde Ergebnis.

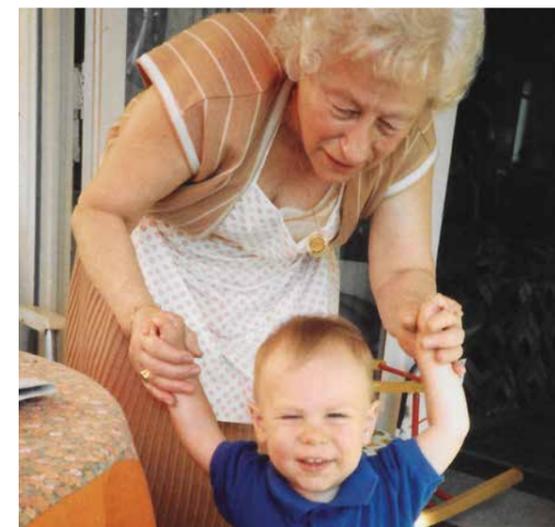
„Aber bei Streck Transport selbst konnte man sich einen Auszubildenden in diesem Bereich sehr gut vorstellen“, erzählt Engler. Zwar war auch hier keine Ausbildung zum EDV-Kaufmann möglich, aber ihm wurde der Vorschlag gemacht, eine kaufmännische Ausbildung mit Schwerpunkt EDV zu machen. „Ich war damals der Erste mit so einer Kombi-Ausbildung, geplant waren zu Hälfte Spedition und zur Hälfte EDV-Themen“, berichtet er. Geschäftsführer Herbert Boll sei damals auch Feuer und Flamme gewesen, eigenen Nachwuchs für die IT zu

bekommen, der auch über die Spedition Bescheid wusste. „Zu dem Zeitpunkt kannten sich die IT-Leute in den Firmen in der Regel nur in ihrem Technik-Metier oder in Programmiersprachen aus“, sagt Engler.

Eigene Streck-Software

Die Industrie- und Handelskammer genehmigte das Projekt und Engler machte seinen Gesellenbrief als Speditionskaufmann mit IT-Schwerpunkt. „Ich war dann 1986 offiziell mit der Ausbildung fertig, bin aber bereits im Oktober 1985 fest in die IT gewechselt und habe begonnen, Speditionssoftware zu entwickeln“, sagt er. „Da bekam ich dann zu meinem Ausbildungsgehalt eine ordentliche Zulage.“ Bis Anfang der 90er Jahre war er mit dabei, für die Standorte eigene Software zu entwickeln, angefangen wurde bei Null, gerade kamen die ersten PC auf den Markt und die ersten EDV-Systeme mit Bildschirmen. „Die Konsole war damals mehr oder weniger eine mechanische Schreibmaschine und der Dialog fand auf einer Endlospapierrolle statt. Die Anlage wurde über Lochkarten angesteuert, von denen es ganze Stapel gab, und die Daten wurden über Magnetbänder eingelesen“, berichtet Engler aus vergangenen Zeiten, die gar nicht so lange vorüber sind.

Als diese Software veraltet war, entschied man sich 1995, Partnersoftware zu nutzen. „Seither arbeiten wir in dem Bereich mit gekaufter Software“, sagt Engler. Gerade wurde die Einführung der neuen Speditionssoftware Cargo Suite in der Schweiz abgeschlossen, zum 1. Okto-



Elsbeth Jacob, 1987



Günther und Heidi Engler



Dennis Engler (34), hier mit seiner Frau und seinen beiden Töchtern, arbeitet im IT-Support von Streck Schweiz in Möhlin und betreut auch alle anderen Standorte in der Schweiz.

ber folgt Lörrach und im Januar 2023 ist der Standort Freiburg dran. René Engler kann nächstes Jahr sein 40-jähriges Firmenjubiläum feiern und ist immer noch zufrieden mit seinem Beruf, und sein Sohn Dennis ist inzwischen auch seit bereits 16 Jahren im Unternehmen und fühlt sich hier wohl.

„Ich wusste nach der Schule nicht, wo es hingehen soll“, sagt Dennis Engler (34). „Ich hätte am liebsten nur Fußball gespielt, aber das ging eben nicht.“ Seine einzige Bewerbung für einen Ausbildungsplatz hat er dann zu Streck Transport geschickt. „Das hat auf Anhieb funktioniert“, erzählt er. Wie der Vater, so der Sohn – auch ihm lag und liegt die IT. „Ich habe zwar Speditionskaufmann gelernt, aber mit Fachkenntnissen IT“, erläutert er. Mit diesem Schachzug hat Engler viele Stunden Fahrzeiten umgangen, denn die Schule für IT-Auszubildende wäre in Offenburg gewesen.

Die Familie geht vor

Zweieinhalb Jahre seiner Ausbildung hat er in der IT verbracht, ein halbes Jahr in der Spedition. „Die darüber hinausgehende notwendige Theorie für die Schule habe ich mir dann selber angeeignet“, sagt er. Im Jahr 2009 hat er seine Ausbildung bei Streck Transport in Lörrach beendet. „Mit dem Bau des KISS-Gebäudes und dem neuen Rechenzentrum war dann die ganze IT in Freiburg und ich bin umgezogen“, erzählt er. Er war bis 2017 im Freiburger IT-Support angestellt und ist dann, um mehr Zeit für die in Lörrach lebende Familie zu haben, über die Grenze zu Streck Transport nach Möhlin gewechselt. Er wollte schlichtweg näher dran an seiner Familie sein, die große Tochter ist jetzt elf Jahre und die kleine acht Jahre alt.

Ein Wechsel des Arbeitgebers steht für ihn nicht zur Diskussion. „Es gab immer mal wieder Überlegungen etwas anderes zu machen, aber mehr als drei Monate wurden es nicht“, sagt Engler. Als er nach der Geburt seiner zweiten Tochter kurzfristig in ein IT-Systemhaus wechselte, hat er ziemlich schnell gemerkt, dass er dort fehl am Platze war. „Mein erster Gedanke war damals: Ich gehe zurück zu Streck.“ Und das war dann auch kein Problem. Anderswo wäre vielleicht mehr Geld drin gewesen, meint er. „Aber die Flexibilität, die ich hier habe und das ganze Verständnis, auch wenn mal etwas mit den Kindern ist, das zählt viel mehr“, hebt er hervor.

Die Arbeit bei Streck wird ihm nie langweilig, sagt Dennis Engler und weiß das sehr zu schätzen. Neben Möhlin hat Streck in der Schweiz schließlich noch andere Standorte, zu denen Engler „Ausflüge“ machen muss. Im vergangenen Jahr hat er einen Abschluss als Berufsbildner gemacht und darf jetzt selbst einen Auszubildenden betreuen. Noch sind seine Töchter zu klein, um sich bei Streck Transport zu bewerben, aber schaffen könnten sie es wieder, die Englers, mit drei Generationen zur gleichen Zeit.

Familientag „75+1 Jahre Streck Transport“ am 24. Juli 2022 in Freiburg

Nachdem das 75-jährige Firmenjubiläum von Streck Transport im Jahr 2021 Corona-bedingt vor allem in der digitalen Welt stattfinden musste, konnte nun im Juli mit einem Jahr Verspätung auch noch „richtig“ gefeiert werden.

Alle Streck-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter waren samt Familien zu einem großen Betriebsfest an den Standort Freiburg eingeladen. Damit wollte sich die Geschäftsführung auch für die geleistete Arbeit in den vergangenen beiden Pandemiejahren bedanken. Denn ohne den Einsatz aller Mitarbeitenden hätte es Streck Transport in diesen schwierigen Zeiten nicht gelingen können, das hohe Qualitätsniveau zu halten, das Kunden und Partner seit jeher gewohnt sind.

Da sich viele der Anwesenden zum Teil seit Jahren nicht mehr persönlich gesehen hatten, wurde die Gelegenheit für ein geselliges Beisammensein mit vielen Gesprächen

rege genutzt. Darüber hinaus wurde ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm für Groß und Klein geboten: Neben verschiedenen kulinarischen Köstlichkeiten, einem Glücksrad und musikalischer Unterhaltung gab es unter anderem Führungen über das weitläufige Firmengelände in Freiburg. Und am Ende kamen viele der großen und kleinen Gäste doch aus dem Stauen nicht mehr heraus, wie vielfältig und spannend die Logistikbranche – trotz bisweilen anderem Ruf – doch tatsächlich ist.

75+1 JAHRE

FAMILIENTAG
24. JULI 22 | 10 – 17 Uhr

75 JAHRE STRECK TRANSPORT

**BLANKREUTESTR. 6
79108 FREIBURG**



Klima-Bäume im Stühlinger Forst

Streck pflanzt für die Zukunft

Streck Transport unterstützt im Rahmen seines 75-jährigen Firmenjubiläums die Aufforstung eines Waldgebiets in Stühlingen, wo letzten Herbst 750 Bäume gepflanzt wurden. Um Klimakrise und Borkenkäferbefall etwas entgegenzusetzen, hat man hitzeanfällige Fichten-Monokulturen durch unterschiedliche Baumarten ersetzt. Die Hälfte machen als robust geltende Douglasien als Nadelbäume aus, die andere Hälfte sind Laubbäume, davon etwa 60 Prozent Linden und 40 Prozent Flatterulmen.

Um die jungen Bäume vor hungrigem Wild zu schützen, haben sie einen Bisschutz erhalten. Streck Transport kommt für die nächsten zwei Jahre auch für die Waldpflege auf, so werden die kleinen Bäume zum Beispiel von Brombeeren freigehalten. Der „Streck-Wald“ liegt bei Stühlingen im Landkreis Waldshut in der Nähe der B314, der dortigen Hauptverkehrsachse an der Grenze zur Schweiz.

Als weiteres Naturprojekt zum Firmenjubiläum auf der Landesgartenschau 2022 in Neuenburg die Pflege eines Altobstbestandes gefördert. Beide Maßnahmen sollen der Allgemeinheit dienen und über das Jubiläumsjahr hinausweisen, damit sich auch künftige Generationen an Streuobstwiesen und einem intakten Wald freuen können.

Die Landesgartenschau in Neuenburg dauert noch bis zum 3. Oktober. Das Gartenfestival findet in einer einzigartigen Auenlandschaft direkt am Ufer des Rheins und mitten im Herzen des Dreiländerecks Deutschland,

Frankreich, Schweiz statt. Auf 23 Hektar werden zahlreiche Musik-, Kunst- und Kulturveranstaltungen geboten, dazu zahlreiche Workshops zu aktuellen Natur- und Gesundheitsthemen und Inspirationen für den heimischen Garten.



Der Altbaumbestand auf dem Gelände der Landesgartenschau in Neuenburg

» KONTAKT

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

Engagiert im Ehrenamt

Streck Transport fördert 47 Projekte

Streck Transport fördert Mitarbeiter, die sich ehrenamtlich engagieren. In diesem Jahr sind insgesamt 28.500 Euro in 47 Projekte aus Deutschland und der Schweiz geflossen.

Bereits seit 15 Jahren unterstützt das Unternehmen Beschäftigte, die sich im Rahmen der Aktion „Streck MitarbeiterInnen engagieren sich“ firmenintern für eine Fördersumme bewerben können. Jede und jeder ehrenamtlich Tätige im Bereich Jugendarbeit, Sport, Bildung, Kultur, Soziales, Humanitäres und Umwelt kann sich bewerben.

Unterstützt wurden unter anderem die Anschaffung eines neuen Segels für ein Jugendboot (Segelverein Sasbach), ein Sommerferienprogramm für Kinder (Gfäll-Hexen Simonswald), der Kauf eines neuen Kajaks für ein Nachwuchsteam des WSV Schwörstadt oder Ausflugsfahrten der Caritas Werkstätte Hochrhein.

» KONTAKT

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

Ausgezeichnete Auszubildende



Die Streck-Auszubildenden Marlon Reuschling, Ilja Nawrozki, Adel Mahmodi und Antony Naduvilathara wurden beim Jahrestreffen der Verbände VSL und AVSL in Stuttgart für die Ergebnisse ihrer Ausbildungsabschlüsse ausgezeichnet. Rechts im Bild: Gerald Penner, Geschäftsführer Streck Transport Deutschland

Impressum

» Herausgeber

Streck Transportges. mbH
Brombacher Str. 61
D-79539 Lörrach
Tel.: +49 7621 177 - 0
Fax: +49 7621 177 - 219
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
Fax: +41 61 85 51 - 219
E-Mail: moehlin@streck.ch

» Geschäftsleitung:

Bernd Schäfer (Vorsitzender),
Manfred Haas

» 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.com

» Grafik und Layout:

tp werbeagentur

» Druck

Burger Druck GmbH

» Fotos

Streck Transport Gruppe
© 昊周 – stock.adobe.com
© Travel mania – stock.adobe.com
© Ines Porada – stock.adobe.com
© ChrWeiss – stock.adobe.com
© vegefox.com – stock.adobe.com