

LOGISTICKER

September 2021

STRECK
TRANSPORT



75 JAHRE
STRECK
TRANSPORT

FIRMENJUBILÄUM

Streck-Geschäftsführung

**Familiäre Werte
gestalten die Zukunft**

Wie alles begann

**Blutorangen als
Liebesgabe**

Musikinstrumente & Museumszüge

**Unser eigenes
Bahngleis in Freiburg**



Liebe Leserin, lieber Leser,

vor 75 Jahren, am 1. August 1946, gründete Karl Streck in Lörrach seine Spedition Streck Transport. Für uns Anlass genug, um in der vorliegenden Ausgabe des LogisTickers mit Ihnen gemeinsam auf die bewegende Erfolgsgeschichte unserer Deutsch-Schweizer Unternehmensgruppe zurückzublicken.

Erfahren Sie, wie alles begann: Wie unser Unternehmensgründer sich nach dem zweiten Weltkrieg unter anderem um die Verzollung von Care-Paketen aus der Schweiz kümmerte. Eines der ersten grenzüberschreitenden Pakete von Basel nach Schopfheim war dabei eine Kiste Blutorangen als sogenanntes „Liebesgaben-Paket“.

Lesen Sie darüber, wie Streck Transport von einem Ein-Mann-Betrieb zu einem führenden mittelständischen Unternehmen mit 1200 Mitarbeitern in der internationalen Transportbranche aufstieg. Ein Unternehmen, bei dem auch weiterhin Innovationen und Investitionen in die Zukunft wesentliche Schwerpunkte sind. So will die Streck-Gruppe bis 2030 klimaneutral werden und eine umfassende Digitalisierungs-Agenda für ihre Standorte in Deutschland und der Schweiz umsetzen. Darüber hinaus wird die Ausbildung sowie Förderung eigener Mitarbeiter weiter ausgebaut. Aktuell absolvieren bei uns rund 110 junge Menschen ihre Ausbildung oder ihr Duales Studium.

Bei allem Fortschritt und rasanter Entwicklung ist sich Streck Transport stets seiner sozialen Verantwortung bewusst geblieben und unterstützt seit vielen Jahren verschiedene soziale Zwecke.

Für uns standen und stehen die Menschen immer im Mittelpunkt: unsere Kunden, Partner und Mitarbeiter. Sie alle haben Tag für Tag dazu beigetragen, dass das Unternehmen Streck Transport in den vergangenen 75 Jahren zu dem geworden ist, was es heute ist: ein erfolgreiches Familienunternehmen, das vom Dreiländereck Deutschland – Frankreich – Schweiz aus seine Kunden mit Deutschland, Europa und der gesamten Welt verbindet.

Deshalb möchten wir uns an dieser Stelle auch herzlich bedanken. Danke an alle Kunden, Partner und Mitarbeiter für 75 Jahre erfolgreiche Streck-Firmengeschichte.

Wir wünschen Ihnen viel Freude bei dieser Jubiläumsausgabe!

Ihr

Manfred Haas
Direktor Streck Transport AG



FIRMENJUBILÄUM

- Liebesgaben.....4
- Die Streck-Geschäftsführung im Gespräch..... 6
- Blühender Transport 10
- Fußball-WM 1974: Transport für den (Noch-)Weltmeister 12
- Auf zu neuen Horizonten – Streck und der DPD..... 13
- Streck Transport in der Schweiz: Qualität aus Leidenschaft 14
- Helden der Lüfte 16
- Unsere Netzwerke und Kooperationen 17
- Streck-MitarbeiterInnen im Portrait: Agnes Schambach 18
- Streck-MitarbeiterInnen im Portrait: Klaus König.....20
- Unsere Mitarbeitersuche im Wandel der Zeit.....22
- Grün ist die Zukunft: Blue Logistics.....24
- Unser eigenes Bahngleis in Freiburg26
- Streck durchschaut es28
- Von durchleuchteten Orgeln und erleuchteten Klängen.....29
- Gutes tun hat viele Gesichter.....30
- Impressum32



Weitere Geschichten aus dem Gestern, Heute und Morgen von Streck Transport finden Sie unter www.75jahre.streck-transport.com.



Die Erfolgsgeschichte von Streck begann mit einer Kiste Blutorangen

Liebesgaben

1946, das Jahr des Neuanfangs nach dem Krieg. Speditionskaufmann Karl Streck gründete am 1. August seinen Speditionsbetrieb und kümmerte sich u. a. um die Verzollung von Carepaketen aus der Schweiz. Eines der ersten grenzüberschreitenden Pakete ging von Basel nach Schopfheim, in die damalige französische Besatzungszone: eine Kiste Blutorangen als „Liebesgaben-Paket“, ausgeliefert am 3. April 1947.

„Liebesgaben“ gegen die (Nach-)Kriegsnot

Die Geschichte der Hilfssendungen in Deutschland ist alt. Schon im deutschen Kaiserreich kamen die Soldaten an der Front oder in Gefangenschaft in den Genuss solcher Hilfsgüter-Sendungen. Die sogenannten „Liebesgaben-Pakete“ enthielten vor allem Lebensmittel und Bekleidung.

Mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs kamen die ersten Carepakete mit Lebensmittel- und Sachspenden aus den USA nach Europa. Ein Zusammenschluss von US-Hilfsorganisationen wollte damit die Not der Menschen in Europa lindern. In Deutschland allein landeten 10 Millionen dieser Carepakete, die tatsächlich oft lebensrettend waren. Sie enthielten als Grundausstattung 450 g geschmortes Rindfleisch, ein Pfund getrocknete Aprikosen, ein Päckchen Kaffee und zwei Stück Seife. Die Finanzierung erfolgte durch private Spenden.

Auch aus der Schweiz wurden solche Hilfspakete ins notleidende Deutschland geschickt, und all diese Sendungen mussten zunächst verzollt werden: eine Aufgabe für einen gelernten Speditionskaufmann mit damals schon internationaler Ausrichtung.

Keine Vorbestimmung, sondern Notwendigkeit

Karl Streck hatte vor dem Krieg seine Lehre in einer internationalen Spedition in Basel absolviert. Sein neu gegründetes Ein-Mann-Unternehmen startete dann auch mit den „Liebesgaben“ aus der Schweiz. Der Weg in die Selbstständigkeit war für den jungen Unternehmer eine Notwendigkeit, um seinem erlernten Beruf nach Kriegsende wieder nachgehen zu können.

Das Blutorangen-Carepaket

Ob es ein Sohn oder ein entfernter Verwandter war, der die Kiste mit Blutorangen aus der Schweiz an Frau Müller in Schopfheim schickte, das wissen wir nicht. Aber ganz sicher hat die Empfängerin sich über diese Liebesgabe von Herzen gefreut. Und für die Spedition Streck steht diese Kiste mit Südfrüchten seither als Symbol für den Früchte tragenden Aufstieg in die internationale Liga der Transportunternehmen.



Liebesgabenpakete - Versand	
Abteilung: Frische Früchte	
Heinrich Luchsinger	
Dammerkirchstrasse 73 / BASEL / Telephon (061) 2 66 65	
Pos. _____	Postcheck / Kassa 1 Kiste Blut-Orangen
Absender: Walter Müller Gundelingerstrasse 131 B a s e l	
Empfänger: Frau Klara Maria Müller Hauptstrasse 43 (17b) S C H O P F H E I M (Baden) Franz.Zone	
Übergabe an Auto-Service:	
Abgeliefert: Datum, 3. 4. 47	
Unterschrift des Empfängers oder Postaufgabestempel	



v.l.: Manfred Haas, Bernd Schäfer,
Gerald Penner und Ralph Diring

Familiäre Werte gestalten die Zukunft

Die Streck-Geschäftsführung im Gespräch

Nach 75 Jahren Firmengeschichte ist ein Innehalten erlaubt. Die vier Geschäftsführer von Streck Transport blicken analysierend zurück und erst recht dynamisch nach vorn. Zwei Themen stechen dabei hervor: Die Wahrung und Vertiefung der Attribute des mittelständischen Familienunternehmens und die Klimaneutralität zum Wohle aller.

Logisticker: Herr Schäfer, Sie sind als Vorsitzender der Geschäftsführung der Streck Transportges. mbH und Verwaltungsratspräsident der Streck Transport AG gleichermaßen in die Aktivitäten der beiden Unternehmen in Deutschland und der Schweiz eingebunden – wo geht die Reise hin?

Bernd Schäfer: Für unser Firmenjubiläum haben wir uns nochmals intensiv mit der Historie von Streck Transport beschäftigt. Dabei hat sich bestätigt, dass zwei Themen schon immer zentral waren, wenn es darum ging, als Unternehmen erfolgreich zu bleiben: Richtungsweisende Entscheidungen wohlüberlegt ohne Aktionismus anzugehen und vor allem die richtigen Mitarbeiter zu haben, um diese Entscheidungen dann auch umzusetzen. In der Geschäftsführung haben wir unsere Planung für die nächsten zehn Jahre aufgestellt und dabei einen

Fokus auf Digitalisierung und Nachhaltigkeit gelegt. Darüber hinaus liegt uns aber die Fragestellung, wie unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Ihre Potentiale künftig noch besser ausschöpfen können, sehr am Herzen.

Was bedeutet das konkret?

Wir lesen immer wieder vom Personalangel, der in vielen Branchen, auch in unserer, ein großes Problem darstellt. Wir bei Streck haben da im Ausbildungsbereich vieles richtig gemacht und unser Anspruch ist es, die Mitarbeiter und Führungskräfte von morgen selbst auszubilden und weiterzuentwickeln. Dennoch ruhen wir uns hier nicht auf dem Erreichten aus, sondern möchten ein Umfeld schaffen, in dem alle die Möglichkeit haben, den bestmöglichen Job zu machen. Das bündelt sich momentan in unserem Projekt „Arbeitgebermarke“. Hier sprechen wir derzeit mit unseren Beschäftigten über ihre Erfahrungen und Erwartungen, über das Miteinander in der Firma, was bei uns gut ist und wo wir noch besser werden können. Uns ist es wichtig, dass alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Chance bekommen, aktiv an der Gestaltung der Zukunft ihres Arbeitsplatzes mitzuwirken. Und wir können mit der Beteiligung durchaus zufrieden sein.

Herr Diring, Sie sind jetzt seit 33 Jahren im Unternehmen, wie sehen Sie die Entwicklung bis hierhin?

Ralph Diring: Wir haben eine gewisse Größe und sind trotzdem ein Familienunternehmen geblieben, das strahlt auch nach außen in den Markt und zu den Kunden. Ein gewisses Augenmaß bei allen Veränderungen war wichtig, und es bleibt wichtig, die Ziele mit Ruhe und Bedacht zu verfolgen, um alle mitzunehmen. Wir werden sowohl nach außen wie nach innen als solide und verlässlich wahrgenommen. Und obwohl die Branche durchaus auch unerfreuliche Arbeitszeiten haben kann, schaffen wir es, dass sich die Menschen bei uns wohlfühlen und das bei einem stetigen Wachstum am Markt. Das Fundament stimmt einfach. Und was die Kunden angeht: Diese wissen, dass wir nicht jedem Trend hinterherjagen. Der billige Preis ist schnell vergessen, wenn die Qualität nicht stimmt. Wir machen nicht alles, aber was wir machen, machen wir richtig und sorgfältig.

Manfred Haas: Da kann ich Herrn Diring nur beipflichten. Zuverlässigkeit und Qualität haben für uns oberste Priorität. Das gilt selbstverständlich auch für die Schweiz.

Gerald Penner: Und der Erfolg gibt uns Recht. Wir haben auch den Übergang vom inhabergeführten zum extern geleiteten Unternehmen problemlos geschafft und unsere Marktposition in Südbaden und der Schweiz weiter ausgebaut. Hinsichtlich unserem Leistungsportfolio und unserer Kompetenz gibt es keinen Unterscheid zu den großen Speditionskonzernen.

Herr Diring, Ihre Schwerpunkte sind ja Luft- und Seefracht, wie hat sich dieser Bereich entwickelt?

Ralph Diring: Sehr zufriedenstellend. Die Luftfrachtabteilung ist in Freiburg mit Alex Witzigmann im Sommer 1984 gestartet, und Roland Steinebrunner hat hier 1998 die Seefracht übernommen und seither ausgebaut. Auf die Luftfracht bin ich besonders stolz. Trotz global agierender Mitbewerber sind wir seit langer Zeit stabil unter den 20 größten Anbietern in Deutschland. Zu diesem Erfolg haben nicht zuletzt auch unsere Netzwerke und Partner weltweit beigetragen.

Was waren die Meilensteine auf dieser Zeitreise über fast vier Jahrzehnte?

Während wir in den Anfängen einige wenige hundert Sendungen aus Südbaden hatten, werden heute mit neun Standorten in Deutschland jährlich über 75.000 Sendungen in der Luft- und Seefracht weltweit abgefertigt. Allein der technologische Wandel von der einst genutzten IBM Kugelkopf-Schreibmaschine hin zu unseren heutigen Abfertigungssystemen und auch die gesamte Kommunikation mit unseren Geschäftspartnern auf der ganzen Welt ist mit den damaligen Abläufen nicht mehr vergleichbar. Ein ganz wichtiger Schritt war die Gründung des Tochterunter-

nehmens Cargo Handling Raunheim (CHR) direkt neben dem Frankfurter Flughafen und die damit verbundene Auslagerung und Zentralisierung aller Handling-Aufgaben von Streck an CHR. Heute werden durch die Tochter im Schnitt 2.000 Tonnen Luftfracht monatlich am Frankfurter Flughafen abgewickelt.

Wie ist die aktuelle Lage?

Die Fluggesellschaften und deren lokale Abfertiger sind momentan massiv überlastet und ein Ende dieser Problematik ist nicht in Sicht. Eine Grundvoraussetzung für Schnelligkeit, Qualität und vernünftige Frachtraten ist, dass man die Flugzeugbleche (PMCs) belädt und die Fracht bei den Fluggesellschaften fix und fertig als „ready for carriage“ anliefert. Das ist nur möglich, weil wir zum einen das gesamte Ground Handling am Flughafen selbst erledigen und in der Lage sind, die behördlich vorgeschriebenen Sicherheitsüberprüfungen vorzunehmen. Streck verfügt sowohl in Freiburg als auch in Frankfurt über eigene Frachtröntgenanlagen und Sprengstoffdetektionsgeräte. Vor dem Beladen der Flugzeugbleche gewährleisten wir so, dass alle Sendungen als „secured“ eingestuft werden können.

Sind die Entwicklungen in der Seefracht auch so herausfordernd?

Auf jeden Fall. Während 2018 massive Überkapazitäten die Containerschifffahrt in die Krise gestürzt haben, kann heute kaum noch zeitnah Frachtraum gebucht werden. Es ist stets eine Herkulesaufgabe, den richtigen Frachtraum auf den Schiffen zu finden, zu buchen und dann in enger Koordination mit dem Kunden die Ware auch rechtzeitig im Hafen anzuliefern. Inzwischen braucht man neben guten Kontakten auch noch eine gehörige Portion Glück. Und während in der Luftfracht eine starke Fokussierung auf den Flughafen Frankfurt besteht, muss man in der Seefracht nicht nur Hamburg, sondern auch die jeweiligen Schiffsabfahrten und Kapazitäten in Antwerpen oder Rotterdam stets mit im Blick haben. Die Frachtraten haben sich dramatisch entwickelt. Seecontainer beispielsweise aus China kosten heute acht Mal so viel wie noch vor zwei Jahren. Die Marktanteile konzentrieren sich immer mehr auf eine Handvoll großer Reedereien, was auch zur Kostenexplosion im Seefrachtbereich beiträgt.

Bernd Schäfer: Von dieser Entwicklung sind unsere beiden Organisationen in Deutschland und der Schweiz ja gleichermaßen betroffen. Wir können die globale Wirtschaftslage und die Folgen der Corona-Pandemie natürlich nicht verändern. Aber wir können sie für unsere Kunden abfedern. Das bedeutet für uns einen deutlichen Mehraufwand, aber es gelingt sehr gut, nicht zuletzt, weil wir bewusst über die Jahre gute Kontakte und belastbare Beziehungen zu Kunden und Partnern aufgebaut haben.

Während Herr Diringer ganz nah an globalen Entwicklungen arbeitet, konnten Sie sich, Herr Haas, wesentlich mehr auf nationale Konstellationen in der Schweiz konzentrieren. Wo lag der Schwerpunkt in den vergangenen Jahren?

Manfred Haas: Ein wesentlicher Schwerpunkt war der Aufbau eines eigenen nationalen Stückgutnetzwerkes, das die gesamte Schweiz abdeckt. Wir wollten unseren Kunden neben dem schon sehr starken Ex- und Import Europa auch dieses nationale Produkt anbieten. Inzwischen befinden wir uns, was die Qualität und Laufzeiten anbelangt, längst auf Augenhöhe mit den großen etablierten Anbietern in der Schweiz, die teilweise selbst nur national unterwegs sind. Über die Jahre hinweg konnten wir durch neue Kunden das Volumen stetig erhöhen. Im letzten Jahr konnten wir unsere Mengen im nationalen Netz verdoppeln.

Wie soll sich das Geschäft in der Schweiz weiterentwickeln?

Wir wollen unsere Marktposition in der Schweiz nicht nur halten, sondern über alle Geschäftsbereiche weiter ausbauen. Dazu gehört auch unsere Kernkompetenz im Bereich Verzollungen. So haben wir neue Grenzbüros in Thayngen/Schaffhausen und St. Louis/Basel eröffnet, weitere werden folgen. Natürlich decken wir alle Bereiche ab, die Logistik und Luft- und Seefracht gehören selbstverständlich auch dazu. Wir bieten unseren Kunden alles, was sie brauchen.

Wachstum gibt es nicht zum Nulltarif.

Was plant die Firma, um dieses zu ermöglichen?

Die positive Unternehmensentwicklung insbesondere bei den nationalen Landverkehren macht es erforderlich, unsere Anlage in Pfungen zu erweitern. Der Bau ist für kommendes Jahr geplant. Um den gestiegenen Mengen im Stückgutumschlag gerecht zu werden, wird die Fläche von derzeit 2.800 Quadratmetern auf 4.000 Quadratmeter wachsen. Vom Standort Pfungen aus decken wir den Großraum Zürich und die gesamte Ostschweiz ab.

Eigene Fahrzeuge setzen sie dafür aber nicht ein?

Eigene Fahrzeuge werden in den Shuttle-Verkehren zwischen den Depots innerhalb der Schweiz eingesetzt. Für die Verteilung ab den jeweiligen Depots werden Vertragsunternehmer eingesetzt, die vollumfänglich nach unseren Qualitätsrichtlinien arbeiten.

Wenn Sie einen Blick in die Zukunft wagen, stehen ja viele Veränderungen an. Was sehen Sie als größte Herausforderung?

Eine wirklich große Herausforderung ist unser Ziel als Streck-Gruppe bis 2030 klimaneutral zu werden. Das ist keine leichte Aufgabe und wird uns einiges abverlangen. Wir Schweizer

haben dabei durchaus eine Vorreiterrolle, nehmen wir doch Anfang 2022 hier den ersten Wasserstoff-Lkw in Betrieb. Damit können dann Erfahrungen gesammelt werden, die auch für die deutsche Organisation hilfreich sein werden.

Wasserstoff ist ein Stichwort für Herrn Penner, der sich nicht nur um die Kontraktlogistik, Immobilien und Rechtsfragen kümmert, sondern auch technische Zukunftsthemen bearbeitet. Was steht an?

Gerald Penner: Wir sind nicht nur in der Schweiz Mitglied im Verein H2 Mobility, bei dem es um den Einsatz von Wasserstoff-Lkw und den Aufbau der entsprechenden Tankstelleninfrastruktur geht. Unsere Vorstellungen und konkreten Planungen in Sachen Klimaschutz und CO2-Neutralität bis 2030 gehen noch viel weiter. Wir wollen letztlich ein komplett eigenes System aufbauen.

Was meinen Sie damit?

Wir wollen unseren eigenen Strom erzeugen und dafür unter anderem die Photovoltaik ausbauen. Geeignete Dachflächen dafür gibt es auf unseren Firmengeländen reichlich. Danach könnten wir an unseren eigenen Tankstellen unsere Elektrofahrzeuge betanken. Langfristig überlegen wir sogar eigenen Wasserstoff zu erzeugen. Im Grunde haben wir alle Voraussetzungen, um teilweise Selbstversorger zu werden. Und das Schöne ist, dass es sich dabei eigentlich nicht mehr um eine Vision handelt, sondern dass dies alles schon zum Greifen nah ist.

Das heißt, Sie setzen auch in Deutschland stark auf Wasserstoff? Bislang steht der ja nicht wirklich zur Verfügung und in seiner grünen, ökologischen Variante erst recht nicht.

Da ist gerade viel in Bewegung und wir müssen auch schauen, wie sich die Antriebstechnologie weiterentwickelt, da werden ja zurzeit Riesenschritte und Technologiesprünge gemacht. Derzeit beobachten wir, wie sich der Markt für Elektro-Lkw bis 18 Tonnen entwickelt, auch im Hinblick auf unsere Zustellfahrzeuge im Nahverkehr. Unter dem Gesichtspunkt der Energieeffizienz wäre ein batterieelektrischer Antrieb hier der beste Weg, da es so gut wie keine Umwandlungsverluste gibt. Außerdem ist E-Mobilität kein grundsätzlich neues Thema für uns, allein in Freiburg haben ja bereits über 150 elektrische Flurförderzeuge im Einsatz, darüber hinaus beliefert ein Hybrid-Lkw die Freiburger Innenstadt und auch unsere Servicefahrzeuge auf dem Firmengelände sind elektrisch unterwegs.

Was muss für diesen Umbau konkret getan werden?

Wir müssen unsere gesamte elektrische Infrastruktur überarbeiten. Das wird eine Riesenaufgabe, denn für die dann notwendigen Ströme ist die bisherige Infrastruktur ja nicht ausgelegt. Wenn wir 90 Zustellfahrzeuge mit Strom fahren

lassen wollen, stellt sich schon auch die Frage, wo der ganze Strom herkommt. Das was machbar ist, werden wir jedenfalls umsetzen, und das wird auch größere Investitionen erfordern. Wir wollen die Verkehrswende und die Klimaproblematik aktiv angehen, dazu gibt es gar keine Alternative.

Bernd Schäfer: Ein weiterer Megatrend, auch für Streck, ist die Digitalisierung. Einen ganz wichtigen Schritt in die Zukunft machen wir auch mit einer umfassenden Digitalisierungs-Agenda für Deutschland und die Schweiz. Davon versprechen wir uns effizientere Prozesse, die auch unseren Kunden und Partnern zugutekommen werden.

Gerald Penner: Ja, das Thema begleitet uns auf Schritt und Tritt, bis in die Randbereiche hinein. Für die Mitarbeitenden heißt das, sich in neue Verfahren einzuarbeiten, und dafür müssen wir zunächst einmal Akzeptanz herstellen. Alles in allem haben diese Veränderungen natürlich auch Auswirkungen auf die gesamte Organisation, aber in der Rückschau betrachtet läuft diese Entwicklung bei uns schon seit rund 20 Jahren. Auch der Geschäftsbereich Kontraktlogistik wird noch digitaler werden, immer dicht am Markt, immer beim Kunden.

Was können Sie zur Finanzierung sagen?

Wir sind grundsätzlich in allen Bereichen unabhängig und solide eigenfinanziert. Das soll auch langfristig so bleiben, darauf legen wir ganz großen Wert. So sind beispielsweise die großen Standorte alle im eigenen Besitz. Gerade in Krisensituationen gibt das ein hohes Maß an Sicherheit.

Herr Schäfer, damit schließt sich der Kreis. Für eine gute Unternehmensführung muss man aber nicht nur rechnen können. Es kommt auf Weitblick und auf zwischenmenschliche Faktoren an. Wie sehen Sie die Zukunft für den Mittelständler Streck Transport?

Bernd Schäfer: Ich bin da sehr positiv gestimmt, denn wir sind in der Schweiz und in Deutschland erfolgreich unterwegs und sehr gut aufgestellt. Als mittelständisches Unternehmen sind wir der verlässliche Partner für den Mittelstand. Die „hidden

champions“ in der Region wachsen, und wir wachsen mit ihnen. Wir sind nicht erster Ansprechpartner für Großkonzerne, und den Anspruch haben wir auch gar nicht. Wir wollen mit Qualität überzeugen, mit Nähe zum Kunden und nicht mit purer Größe.

Was zeichnet Streck für diese Rolle aus?

Sehen Sie, Größe steht im Gegensatz zu individueller Betreuung. Wir sind groß genug, dass wir das komplette Speditions- und Logistikpaket anbieten können und gleichzeitig so familiär geprägt, dass man bei uns immer einen direkten Ansprechpartner findet. Falls es notwendig sein sollte, sind unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Fall der Fälle auch am Sonntag zu erreichen. Außerdem können wir viel flexibler reagieren als ein Großkonzern, weil wir viel kürzere Entscheidungswege haben. Und wenn es am Markt turbulent wird, wie das in letzter Zeit öfters mal der Fall war, dann sind die Konzernspediteure so mit ihren großen Kunden beschäftigt, dass sie die mittelständischen und kleineren Unternehmen vernachlässigen. Wir aber stellen unsere Kapazitäten definitiv unseren Kunden zur Verfügung und haben sie für sie geblockt.

Herr Haas, was macht Sie besonders stolz?

Manfred Haas: Stolz bin ich auf unsere Mitarbeiter, die sich tagtäglich mit vollem Engagement darum kümmern, dass unsere Kunden zufrieden sind. Den heutigen Stand haben wir nur mit unserem starken Team erreicht – und natürlich dank treuer, guter Kunden und guter Netzwerkpartner.

Wie geht es weiter, Herr Schäfer?

Bernd Schäfer: Wir sind ein Familienunternehmen und das wollen wir auch bleiben. In dieser schnelllebigen Zeit ist es wichtig, dass Entscheidungen langfristig, gut überlegt und nachhaltig getroffen werden. Klar wollen wir erfolgreich sein, aber das geht nur, wenn sich alle hier an Bord wohlfühlen und die Mannschaft an einem Strang zieht. Die Eigentümer stehen geschlossen hinter dem Unternehmen, und wir arbeiten weiter an der großen Streck-Familie, mit Herzblut, Kreativität und Elan. Das spüren auch unsere Kunden.

Bietet genügend Dachflächen für Photovoltaik: Der Streck-Standort Freiburg im Gewerbegebiet Hochdorf



Großhändler im nordwestlichen Teil der Republik verteilt.

Die blühende Freude: eine logistische Herausforderung

Gerade Anlässe wie der von den deutschen Blumenhändlern schon in den 1920er Jahren etablierte Muttertag, der Valentinstag oder Weihnachten wuchsen sich nach und nach zu logistischen Herausforderungen für den Spediteur aus.

Ein Zahlenbeispiel: In der Muttertagswoche wurden im Jahr 2010 in Deutschland bis zu 130 Millionen Euro Umsatz mit Schnittblumen erzielt - und diese Massen an Blumen müssen zu diesem Zweck frisch und in time zu den Verkaufsstellen transportiert werden.

Die Transporte per Streck-Kühllastwagen aus dem europäischen Ausland erhielten 1967 eine zeitgemäße Ergänzung durch den Import von Blumen, die als schnell verderbliche Ware auf dem Luftweg nach Deutschland gelangten.

Vom Flieger auf die Fensterbank

Im Jahr 1967 gründete die Firma Streck eine Niederlassung in Frankfurt, durch die die Einfuhr von Blumen aus der ganzen Welt in größerem Rahmen möglich gemacht wurde. Zu den in Europa heimischen floralen Schönheiten gesellten sich nun auch exotischere Gewächse wie beispielsweise die kapriziösen Orchideen, die sich immer größerer Beliebtheit in deutschen Wohnzimmern erfreuten.

Die 2000er Jahre

Im Laufe der Zeit änderte sich die Struktur des Blumenhandels. Einkaufskooperativen und Handelsketten nahmen zunehmend die Logistik selbst in die Hand. Zu Anfang des neuen Jahrtausends zog sich Streck Transport aus diesem Geschäftsgebiet zurück.

Die aus dem Blumenimport entstandene Luftfracht bildet heute ein wesentliches Geschäftsfeld des Unternehmens. Die Niederlassung in Frankfurt wurde zum zentralen Konsolidierungshub für die Streck-Luftfrachtabteilung, die über ein weltweites Partnernetzwerk, eigene Frachtröntgenanlagen und eigene Standorte an allen wesentlichen Flughäfen in Deutschland und in der Schweiz verfügt.



Blühender Transport

Tulpen aus Holland und Nelken von der Riviera: wie Streck Transport in den 1960er Jahren Farbe in deutsche Wohnungen brachte

In den 1950er Jahren erholte sich die Gesellschaft rasant von den Wunden, die der Zweite Weltkrieg geschlagen hatte. Das Wirtschaftswunder stand in voller Blüte – und damit wuchs auch der Wunsch, sich einen Strauß frischer Blumen ins Wohnzimmer stellen zu können. Und nicht nur zu besonderen Anlässen, wie zum Beispiel als Präsent zum Geburtstag, war die Nachfrage nach Rosen, Nelken und Tulpen groß, sondern auch als tägliche Freude und jederzeit erschwingliches Mitbringsel.

Moderne Kühlwagen für Schnittblumen

In der Vorkriegszeit wurden solche Transporte von der Bahn erledigt; die Blumen wurden straußweise in Zeitungen verpackt und auf Eis gelagert. In der Nachkriegszeit kamen dann Kühllastwagen zum Einsatz; die Blumen standen hierbei offen in wassergefüllten Behältern.

Streck stieg als Spediteur 1958 von Lörrach aus ins Blumengeschäft ein, das sich nach und nach zu einem wesentlichen Unternehmensbestandteil entwickeln

sollte. Mit Importen von der französischen und italienischen Blumenriviera wurde das wachsende Bedürfnis der Bevölkerung und die Nachfrage der Blumenhändler nach frischen Schnittblumen hierzulande gestillt.

Den „Blumenverkehr“ von der Riviera und aus den Niederlanden übernahm in den 1960er Jahren eine eigens dafür eingerichtete Spezialabteilung der Firma Streck. Auch der damalige Streck-Standort Wuppertal war beteiligt, von dort aus wurde die aus Lörrach verschickte blühende Ware an die



Fußball-WM 1974: Transport für den (Noch-)Weltmeister

Der brasilianische Mannschaftsbus von der Schweiz nach Deutschland

Als international tätiges Speditions- und Logistikunternehmen hat Streck Transport in den Jahrzehnten seines Bestehens sicher und zielgenau jedes denkbare Gut in so ziemlich jeden Teil der Welt befördert. Wie ein amerikanisches Sprichwort sagt: „Been there, done that, bought the T-shirt“. Oder, auf gut Deutsch: Wir haben in diesem Firmenleben schon alles gesehen und an seinen Bestimmungsort verfrachtet.

Aber auch in der Wolle gefärbte Logistik-Profis haben hier und da ihre Sternstunden, von denen man sich dann in der Firma noch jahrelang erzählt. Solch ein ganz spezieller Transportauftrag hängt mit der legendären Fußball-WM 1974 in Deutschland zusammen. Wir erinnern uns an das grandiose Finale in München, das 2:1 für die deutsche Nationalmannschaft im Spiel gegen die Niederlande. Deutschland, der damals amtierende Europameister, wurde zum zweiten Mal auch Fußballweltmeister.

Die brasilianische Seleção, der amtierende Weltmeister, schaffte nur den vierten Platz – was allerdings ganz sicher nicht die Schuld eines international hochgelobten Mitglieds des brasilianischen Kaders war, der mit seiner Mannschaft schon dreimal die Weltmeisterschaft errungen hatte. Nein, wir reden hier nicht von Pelé. Sondern von Mário Américo, Masseur und Physiotherapeut der Seleção – und nach Ansicht aller Insider ein Mann mit goldenen und vor allem heilenden Händen.

Legende mit Fingerspitzengefühl

Mário Américo, der „Medizinmann“, genoss damals international einen legendären Ruf als wohl bester Betreuer eines Fußballteams. Und wie kommt an dieser Stelle die Firma Streck ins Spiel – abgesehen davon, dass auch bei uns oft das Runde ins Eckige muss? Das ist die Geschichte: Die brasilianische Fußball-Nationalmannschaft hatte am Herzogenhorn

im Schwarzwald Quartier bezogen, und mit ihr natürlich der „Medizinmann“. Und wenn das Gepäck der Mannschaft und das kostbare Equipment ihres Masseurs an den Spielort gelangen sollte, dann kamen die Streck-Lastwagen ins Spiel.

Zupackend in allen Lebenslagen

Pelé beaufsichtigte sein Reisegepäck nicht persönlich, aber Mário Américo nahm seine Aufgabe ernst und war beim Beladen des LKW vor Ort. Und er schaute nicht nur zu. So konnten ein paar historisch einmalige Schnappschüsse entstehen, wie der bekannteste Physiotherapeut der Fußballgeschichte, bei dem damals auch ein deutscher Top-Masseur sein Handwerk lernte, beim Verladen seiner Wundermittel die legendären Hände nicht schonte. Vertraut damit, auch mal einen verletzten Spieler vom Feld zu tragen, packte der muskulöse Medizinmann gleich mit an, um seine Ausrüstung auf den Wagen zu wuchten. Und da die kostbaren, selbst angerührten Salben und Tinkturen in einem LKW von Streck transportiert wurden, trafen sie – wie die gesamte Fracht der Seleção – pünktlich und wohlbehalten an ihrem Bestimmungsort ein. Das half allerdings Brasilien, wie erwähnt, nicht dabei, den Sieg in dieser WM zu erringen.



Mário Américo unterstützt bei der Verladung die Streck-Mitarbeiter tatkräftig

Auf zu neuen Horizonten – Streck und der DPD

Wir schreiben das Jahr 1976. Ganz Deutschland wird von der Bundespost mit Päckchen und Paketen beliefert. Ganz Deutschland? Nein. Denn mit dem Deutschen Paketdienst, kurz DPD, gründet sich ein Unternehmen, das dem etablierten Logistik-Riesen ordentlich Dampf machen möchte.

Am 1. April 1976 hat die Geburtsstunde der Liberalisierung des Paket- und Postmarkts geschlagen. Durch den Zusammenschluss von 18 führenden Speditionen – darunter Streck Transport – erhält Deutschland seinen ersten privaten Paketdienst. Bereits im Gründungsjahr werden rund 1,4 Millionen Pakete zugestellt. Schon wenige Jahre später ist der DPD Marktführer beim gewerblichen Paketversand.

Von der Schweinehalle zum Logistikwunder

Wir springen vor ins Jahr 1990. „Wind of Change“ von den Scorpions ist noch in aller Ohren, die Mauer gerade gefallen – und in Dresden wird im September einmal mehr Geschichte geschrieben: Auf einem ehemaligen Abbruchgelände gründen Streck Transport und die Honold Logistik Gruppe aus Neu-Ulm als Gesellschafter den DPD Dresden. Die ersten Pakete wurden damals noch in Garagen in einem Wohngebiet entladen – zum Ärger der Nachbarn. Förderbänder waren Fehlanzeige. Mehr als fünf Meter Rollbahn gab es nicht.

Entsprechend wurden händeringend Lagerhallen in Autobahnnahe gesucht – leider war die Auswahl nicht groß. Ein rundum saniertes, ehemaliges Schweinezuchtkombinat war die Alternative. Da aber der Platz bereits 1994 nicht mehr ausreichte, wurde im Mai 1994 das Depot 102 in Bautzen in Betrieb genommen. Kein Jahr später folgte bereits der nächste Streich – der DPD Dresden bezog das neugebaute Depot 101 in Kesselsdorf – das auch heute noch, nach diversen Erweiterungen, als Standort fungiert.

Innovationsschmiede Depot 101

102 Unternehmertore, dazu 9 Tore zum Beladen und 7 zum Entladen Diese sind nötig, denn die Mitarbeiterzahl stieg binnen zehn Jahren von 5 auf 40 – Zustellfahrer nicht mitgerechnet. Auch die Anzahl der täglich bearbeiteten Pakete hat sich in diesem Zeitraum beinahe verdreißigfacht – von 720 auf 19.500. Frühzeitig wurde im Depot 101 auch schon ein Paketshop installiert.

Oh lala, c'est fini – der Ausstieg beim DPD

Es läuft gut beim DPD, in den neuen wie den alten Bundesländern. So gut, dass 2001 die Geo Post Holding, eine Tochtergesellschaft der französischen La Poste-Gruppe, ihre Beteiligung an der DPD GmbH & Co. KG auf rund 85 Prozent

erhöht. Für die Streck-Gruppe Zeit, weiterzuziehen: Sie verkauft ihre Gesellschaftsanteile im Paket mit weiteren Gesellschaftern, bleibt aber fortan Vermieter, Dienstleister und auch Kunde mit Paketsendungen aus der Logistik. Das fällt nach so vielen erfolgreichen Jahren nicht leicht, wie der damalige Vorsitzende der Geschäftsführung, Herbert Boll erklärt: „Der Schritt zum Verkauf ist uns nicht leichtgefallen. Spedition und DPD haben sehr gut zusammengearbeitet. Doch durch das Auftreten der Postgesellschaften, war für Mittelständler in dieser Struktur kaum noch Raum.“ Und so widmet sich Streck Transport fortan verstärkt anderen neuen, spannenden Logistikprojekten.



Gruppenbild mit Dame: Ein DPD-Treffen Mitte der 1980er-Jahre



Ein DPD-Lieferwagen in den frühen 1980er-Jahren



Anfang der 1990er-Jahre: Ein Streck-Lkw vor der Dresdner Semperoper



Streck Transport in der Schweiz: Qualität aus Leidenschaft

Ein Rückblick im Schnelldurchlauf über wichtige Meilensteine der gelungenen 58-jährigen Expansion von Streck Transport in die Schweiz zum Speditionsdienstleister der Premiumklasse

Ein (entfernungsmäßig) kleiner Schritt fürs Unternehmen, ein riesengroßer für den Erfolg: Im April 1963 wagte der Firmengründer Karl Streck den Sprung von Lörrach nach Basel, um ein Standbein in der Schweiz aufzubauen: mit der Karl Streck & Co, heute Streck Transport AG. Die Affinität für das Nachbarland liegt neben rein logi(sti)schen Gründen auch in der Historie begründet: Karl Streck absolvierte vor dem Zweiten Weltkrieg eine Speditionslehre in der Schweiz und machte sich 1946 in Lörrach mit Hilfstransporten von der Schweiz nach Südbaden selbstständig.

Rasante Erfolgsgeschichte

1977 erfolgte die Expansion Richtung Möhlin – noch heute der Hauptsitz, an dem die organisatorischen und logistischen Fäden zusammenlaufen, mit mittlerweile rund 320 von insge-

samt 400 Mitarbeitenden in der Schweiz. Noch 1977 wurde eine weitere Filiale bei Zürich und 1981 eine bei Lausanne eröffnet. 1988 startete Streck Schweiz mit Luftfrachttransporten, koordiniert vom Hauptquartier Möhlin und der Embracher Niederlassung. Im Februar 1999 wurde ein Büro direkt am Flughafen Zürich-Kloten eröffnet und fortan die komplette Dienstleistungspalette im Luftfrachtgeschäft angeboten. Bis 2007 wurde die Umschlags- und Lagerfläche in der gesamten Schweiz auf 27.000 m² erhöht.

Größer, besser, erfolgreicher

2013 feierte Streck Transport Schweiz bereits sein 50-jähriges Bestehen. Im selben Jahr wurde die neue Speditionsanlage am Standort Pfungen eröffnet – auf einem rund 18.000 m² großen Grundstück entstanden in Minergie-Bauweise ein Umschlaglager mit 2.800 m² Fläche sowie ein Gebäude mit 1.000 m² Bürofläche. Direktor Manfred Haas betonte hierzu: „Pfungen ist ein wichtiger Baustein in der Struktur unseres eigenen Netzwerkes in der Schweiz.“

Investitionen und Innovationen

Es folgten weitere Bauaktivitäten und Investitionen in die Zukunft, so Anfang 2016 in Möhlin durch eine 2.400 m² große Hallenerweiterung mit 29 Toren und ein vierstöckiges Bürogebäude mit ebenfalls 2.400 m². Dazu entstand ein Parkhaus für die Mitarbeiter mit rund 200 Stellplätzen. Wie schon in Pfungen, wurde auch dieses Projekt wieder unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten geplant, das gesamte Gebäude kann z. B. mittels Grundwasser und Wärmepumpe beheizt und gekühlt werden.

Gelebte Qualität entscheidet

Von Anfang an setzte man in der Schweiz auf maximale Kundenzufriedenheit und Qualitätsführerschaft: Umfassende Zertifizierungen entlang anerkannter Normen bescheinigen ein transparentes, integriertes und standardisiertes Qualitätsmanagement. Es bietet den Kunden die Sicherheit, dass stets nach höchsten messbaren Qualitätsstandards gearbeitet wird. Regelmäßige Auszeichnungen und Top-Platzierungen in Qualitätsrankings – z. B. der Stückgutkooperation System



Alliance Europe oder von SystemPlus, dem europäischen Road-Express-Netzwerk – bestätigen ebenfalls das konstant hohe Niveau.

Volle Fahrt voraus, aber nachhaltig

Heute gehört Streck Transport zu den Branchenführern in der Schweiz und will diese Position in Zukunft weiter ausbauen. Der Blick ist klar nach vorne gerichtet: „Wir werden weiter in Mitarbeiter, Technik, IT und unsere Kernbereiche investieren, um Kundenanforderungen bestmöglich zu erfüllen“, so Manfred Haas, Direktor Streck Transport Schweiz.

Dazu gehört auch, bis 2030 klimaneutral zu sein. So werden in den nächsten Jahren Photovoltaikanlagen auf den Hallendächern in Möhlin installiert und der eigene Fuhrpark auf neue Antriebskonzepte umgestellt. Und bereits Anfang 2022 wird in der Schweiz der erste Wasserstoff-Lkw in Betrieb genommen.



Helden der Lüfte

Ein Lufthansa-Lkw Anfang der 1970er Jahre

Für Streck Transport ist Projektabwicklung nicht nur Ehren-, sondern auch Erfahrungssache. Deshalb wurde das Luftfrachtgeschäft über die Jahre immer erfolgreicher und sukzessive ausgebaut – mit Standorten an Flughäfen wie Frankfurt, München, Hamburg, Zürich und Stuttgart. Dabei wurden im Lauf der Zeit so manche sperrige Waren in engen Zeitfenstern transportiert. Hier einige ausgewählte Highlights:

80 Tonnen für Duisburg

Für die Firma Elco Industries Ltd. wurde ein unverpackter 80-Tonnen-Transformator samt 40-Fuss-Container von Israel zu den Stadtwerken Duisburg transportiert. Als wäre das im wahrsten Sinne des Wortes nicht schon schwer genug, musste der Transformator innerhalb von 24 Stunden betriebsbereit sein. Das hat geklappt – Streck macht's eben möglich.

Das Runde musste ins Eckige – und das Bier nach Südkorea

Was ist, abgesehen von den Spielern, das Wichtigste bei einer Fußball-WM? Na klar: der Biernachschub! Vor der WM 2002 in Südkorea galt es daher, eine Brauereianlage rechtzeitig vor Turnierbeginn nach Seoul zu befördern. Der Terminplan war eng – schließlich musste die Anlage auch noch installiert werden. Im Stundentakt fuhren LKW vor, um die Anlage, verpackt in 19 sehr großen Kisten, rechtzeitig zum Abflug in Frankfurt anzuliefern. Am Ende klappte alles und die deutschen Fans vor Ort durften in Bierseligkeit feiern. Nun ja – zumindest bis zum Finale...

Viva Improvisationstalent

Ein Prestigeprojekt der Handelskette Wal-Mart stand in Mexiko kurz vor der Eröffnung. Das Problem: Es waren keine Gefriertruhen vorhanden. Keine Kaltgetränke? Keine Option! Der Retter in der Not war auch hier Streck Transport: Innerhalb

weniger Tage wurden 32 Kisten mit einem Volumen von insgesamt über 90 Kubikmetern vom Lieferanten aus Schweden in den Wal-Mart Mexico geliefert – und der Eröffnung mit gekühlten Leckereien stand nichts mehr im Wege.

Fische in alle Welt? Kein Problem!

Für den Kunden AIRFISH sollten lebende Zierfische nach Sydney transportiert werden. Die enorm lange Flugzeit von 34 Stunden war dabei nur eine Herausforderung. Es galt auch Tickets für die schuppige Fracht zu erhalten und sicherzustellen, dass die Fische genug Sauerstoff für die Reise haben. Entsprechend machte sich Streck Transport mit den Bestimmungen der Life Animal Regulations der internationalen Luftfahrtvereinigung IATA vertraut. Übrigens fliegen diese Passagiere „erster Klasse“, mit Anspruch auf angenehme 23 Grad Celsius und ohne Katzen als Sitznachbarn. Getränke werden zwar nicht gereicht, dafür wartet am Zielflughafen ein Empfangskomitee aus Empfänger, Zollbeamten und Tierarzt.

Top Service ist kein Zufall

Grundsätzlich sind solche Erfolgsgeschichten immer auch eine Konsequenz der stetigen Optimierung: von der Umstellung von Containern auf deutlich größere Flugzeugpaletten – dank denen größere und schwerere Packstücke verladen werden können – über „Door-to-Door Services“ bis hin zu einem verdichteten Luft- und Seefracht-Niederlassungsnetz. Letzteres beispielsweise im Jahr 2003, als zur Eröffnung der Niederlassung in Bremen weitere in Hamburg und München dazukamen. Dadurch erhielt Streck Transport Vertretungen an den wichtigsten Frachtflughäfen und Seehäfen Deutschlands und der Schweiz.

Nur gemeinsam sind wir stark:

Unsere Netzwerke und Kooperationen

Logistik in allen Facetten ist die Kernessenz des jahrzehntelangen Erfolges von Streck Transport. Eine tragende Säule ist dabei das Thema „Netzwerk & Kooperation“. Dass Streck Transport sich in Kooperationsunternehmen engagiert, ist nämlich einer essenziellen Erkenntnis geschuldet: Sie sind die Basis eines erfolgreichen Geschäftsmodells und allein wäre keiner der Partner in der Lage, Speditionsdienstleistungen derart flächendeckend anzubieten.

Die Geschichte der Kooperationen reicht weit in die Firmengeschichte zurück, sie steckt sozusagen in der DNA von Streck Transport. Vorgänger der heutigen Engagements waren u.a. FORTRAS und Systemgut und so war man dann auch Gründungspartner der 2001 ins Leben gerufenen, deutschlandweit aktiven „System Alliance“. 2003 hielt sie bereits die bundesweit führende Marktposition mit 39 Partnerbetrieben, über 10.000 Mitarbeitenden und 6.000 Fahrzeugen. „Den rasanten Erfolg führen wir auf das bestehende Vertrauen seitens unserer Kunden in unsere mit absoluter Zuverlässigkeit versehene Dienstleistung zurück“, kommentierte damals System Alliance-Geschäftsführer Georg Köhler.

Weiteres profitables Wachstum folgte. Und 2013 wurde System Alliance als der beste Stückgutlogistiker Deutschlands prämiert – das ergab eine Kundenbefragung des Deutschen Instituts für Service-Qualität (DISQ) im Auftrag des Wirtschaftsmagazins „Markt und Mittelstand“. Termintreue und Lieferungen, bei denen nur wenige Beschädigungen auftraten, sowie zuverlässige Mitarbeiter waren Grundlage der Auszeichnung.

Auch europäisch ein starker Verbund

Mit dem Stückgutnetzwerk „System Alliance Europe Partnership“ wurde zudem bereits am 7. Juni 2005 ein weiterer wichtiger Grundstein für die Unternehmenszukunft gelegt: Zusammen mit 15 weiteren Gründungspartnern aus fünf europäischen Ländern wurde diese Allianz aus der Taufe gehoben, um den großen konkurrierenden Konzernen Paroli bieten zu können. Das System vernetzt Logistikkompetenz von führenden internationalen mittelständischen Speditionsunternehmen in Europa zu einem durchgängigen Netzwerk. Von Anfang an war dabei klar: Die Allianz soll wachsen. Einer der ersten neuen internationalen Partner: die Schweizer Streck Transport AG Möhlin.

Was aber macht diese Partnerschaft zu einer Allianz? Zunächst einmal einheitliche, strenge Organisations- und IT-Richtlinien,

die Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Termintreue garantieren. So wird mit den vereinten Stärken der einzelnen Partner ein Qualitätsniveau geschaffen, das Maßstäbe setzt. Stichwort Stärke: Die 16 Gründungspartner beschäftigten zum Start insgesamt mehr als 24.000 Mitarbeiter, erwirtschafteten im Geschäftsjahr vor Gründung über 5 Milliarden Euro Umsatz und verluden im europäischen grenzüberschreitenden Verkehr 7,1 Millionen Sendungen. Anfang Januar 2021 wurde dann die neue Firmierung der „System Alliance Europe eG“ bekannt gegeben – mit Manfred Haas von Streck Transport als Mitglied des Supervisory Boards – ein weiterer Schritt hin zu noch mehr Agilität, Unabhängigkeit und Erfolg der Netzwerkpartner.

Parallel arbeitet Streck Transport aktuell in Deutschland mit CargoLine zusammen und praktiziert ein Luftfracht-Kooperationsmodell über WCA (World Cargo Alliance). Mit diesen geschickten Modellen der gegenseitigen Hilfe konnte Streck Transport nicht nur allem Wandel des Marktes trotzen, sondern den Unternehmenserfolg immer weiter ausbauen. Eben genau so, wie es in einer guten Allianz sein sollte.



Jahrestreffen der System Alliance Europe



Langjährige Streck-MitarbeiterInnen im Portrait

Spontaner Einstieg und lange Treue

Agnes Schambach hat Streck Transport als große Familie erlebt

Der Zufall hat Agnes Schambach zu Streck Transport geführt. „Ich gehörte zu den geburtenstarken Jahrgängen, wurde volljährig, meine Eltern haben kein Kindergeld mehr bekommen, und ich habe mich arbeits-suchend gemeldet“, erzählt sie. Unter den Vorschlägen des Arbeitsamtes war dann einer bei der Firma Streck, in der Telefonzentrale. Sie hat sich beworben und wurde zu einem Gespräch eingeladen, das sie in guter Erinnerung hat: „Ich habe sehr lange mit Herbert Boll, dem Schwiegersohn von Firmengründer Karl Streck, geredet. Das war an einem Montag, und am Mittwoch habe ich angefangen“, berichtet sie lachend. Aus dem flotten Einstieg wurde ein Dauerarbeitsverhältnis: Agnes Schambach gehörte am 9. Mai 2021 42 Jahre zum Streck-Team.

Auf die Arbeit in der Telefonzentrale folgten weitere Stationen. Sie arbeitete als Datentypistin in der EDV – damals wurden Rechnungsdaten noch auf Magnetbänder geschrieben, die dann ausgelesen werden mussten, die ersten Computer kamen erst während ihrer Zeit im Sammelausgang Anfang der 80er Jahre auf. Agnes Schambach hat damals unter anderem alle deutschen Postleitzahlen eingeben. „Es gab ja da noch keine Programme dafür“, erläutert sie.

Zollthemen als Schwerpunkt

In der Abteilung Export Skandinavien ist Agnes Schambach in das Zollthema hineingerutscht, zum damaligen Zeitpunkt war an den grenzenlosen EU-Binnenmarkt noch nicht zu denken. „Ich habe mich viel mit den Vorschriften beschäftigt“, sagt sie. „Und wenn jemand beim Zoll vorstellig werden musste, bin meistens ich gegangen.“ Dabei habe sie viel gelernt. Von Ende der 90er Jahre bis 2019 war sie dann für Zollbelange zuständig. „Wir hatten als Firma immer ein gutes, offenes Verhältnis mit dem Zoll hier in Lörrach“, hebt sie hervor. Sämtliche zollrechtlichen Bewilligungen laufen bis heute auf Lörrach als Firmensitz des Unternehmens. Aber inzwischen ist Streck an vielen Standorten für Zollfragen breit aufgestellt.

Wenn es richtig viel zu tun gab, war Agnes Schambach auch oft mit den Kollegen in der Mittagspause auf der Halle und hat Lkw umgeladen. „Wenn beispielsweise die Fahrzeuge von der Lauffenmühle vorgeladen in Lörrach ankamen, mussten die Geweberollen umgepackt werden, damit noch Sammelgut zugeladen werden konnte“, erläutert sie. Auch abends war sie öfters an der Rampe und hat die Waren mit der Sackkarre an den Lkw herangefahren, „weil so viel los war, dass es gar nicht anders ging“.

Direkter Kontakt zu Kollegen

Für Agnes Schambach waren damals Firma und Privatleben eng miteinander verknüpft. „Man war viel mit den Kollegen zusammen und wenn es abends später wurde, ist man öfter noch zusammen etwas trinken gegangen.“ Freizeitaktivitäten fanden nahezu ausschließlich am Wochenende statt. „Aber ich hatte trotzdem die Gelegenheit, meinen Mann kennenzulernen“, sagt sie augenzwinkernd. In der Arbeitswelt hat sich im Laufe der Jahre aber einiges geändert, konnte die Streck-Mitarbeiterin beobachten.

„Früher war es ungewöhnlich, um 18 Uhr nach Hause zu gehen, heute wird man gefragt, ob man in der Firma übernachten will, wenn man um diese Zeit noch da ist“, sagt sie. Dafür sei aber der Kontakt zu den Kollegen direkter gewesen. Man habe sich gegenseitig an Hochzeitstage erinnert oder über die Schulprobleme der Kinder gesprochen. Heute wisse man nicht mehr so viel voneinander. Agnes Schambach führt das auch auf das Internet zurück, wo man vieles preisgebe, wogegen man sich am Arbeitsplatz seltsamerweise viel mehr abschotte.

Viele Prozesse hätten sich beschleunigt: Vom Telex als schnellstem Kommunikationsmittel, über das Fax, bis hin zum Internet, erläutert sie. Das gelte beispielsweise für Speditionsaufträge die direkt über das System eingelesen würden. „Früher kamen die Aufträge mit der Ware mit einem Fracht-

brief auf den Hof und mussten dann erfasst werden“, berichtet Agnes Schambach. Es wurde von Hand ausgerechnet, womit der Partnerspediteur weiter belastet werden musste, und dann galt es, eine Rechnung zu erstellen.

„Jeder einzelne Schritt war manuell“, betont sie. Heute sei das ganz anders: „Sobald ich etwas erfasst habe, läuft im Hintergrund schon die Abrechnung und das ganze Drum und Dran.“ Für wichtig hält sie es, jüngere und ältere Arbeitnehmer in den Abteilungen zu mischen: „Die junge Kollegin oder der junge Kollege ist vielleicht schneller bei EDV-Themen, aber die anderen bringen ihre Erfahrungen ein, was nicht zu unterschätzen ist“, betont sie.

Agnes Schambach hat auch Firmengründer Karl Streck kennengelernt. „Er hat sämtliche Mitarbeiter in Lörrach mit Namen angesprochen“, sagt sie bewundernd. „Bei ihm hatte man immer das Gefühl, man gehört zu einer großen Familie.“ Ihm sei sofort aufgefallen, wenn ein Kollege Probleme hatte. Streck Transport habe sich erfreulicherweise einen wichtigen Teil dieser Kultur eines viel kleineren Unternehmens bewahrt. Nach einer längeren Krankheit sei sie selbst von der Firma aufgefangen worden und wisse, dass ihr Arbeitsplatz nicht gefährdet sei. Die Sicherheit tue sehr gut, sagt sie. „Das ist wirklich toll.“

„Beim Bewerbungsgespräch hat mir Herr Boll erzählt, dass die Firma ganz stolz darauf ist, so viele treue Mitarbeiter zu haben, die schon lange in der Firma sind. Mit 18 konnte ich mir nicht vorstellen 25 Jahre zu bleiben, jetzt sind es 42 Jahre.“



Agnes Schambach



Der Streck-Firmensitz in Lörrach
Anfang der 1980er Jahre

Langjährige Streck-MitarbeiterInnen im Portrait

Die Chemie hat gestimmt

Klaus König will keine Streck-Sekunde missen



Ottmar Hitzfeld und Klaus-Dieter König

Klaus-Dieter König wurde im Gründungsjahr von Streck Transport geboren. „Das ist offenbar ein guter Jahrgang gewesen“, schmunzelt er. Nachdem er sein Berufsleben bei einem anderen Unternehmen in Lörrach angefangen hat, war König von 1981 an 30 Jahre bei Streck Transport beschäftigt. „Hier und da habe ich auch danach versucht, mit Rat und Tat zur Seite zu stehen“, erzählt der Ruheständler. „Und so verrückt das klingen mag, ich hänge heute noch mit dem Herzen an der Firma Streck. Streck war über 30 Jahre lang mein Leben.“

König sollte damals als Prokurist und Mitglied der Geschäftsführung den Export aus der Schweiz nach vorn bringen. Vor seiner Einstellung hatte er ein Bewerbungsgespräch mit Firmengründer Karl Streck.

„Da hat die Chemie sofort gestimmt“, erzählt er. „Der Mann hat mich gleich begeistert.“ Er habe kein Papier von ihm sehen wollen, kein Zeugnis, keinen Lebenslauf. „Ich war gekommen, um zu bleiben“, sagt König, der gern an seine Streck-Zeit zurückdenkt. „Das war zwar nicht nur Sonnenschein, es gab auch Rückschläge, aber ich möchte keine Sekunde missen.“ Er ziehe heute noch den Hut vor der Leistung des Firmenchefs und seinem Einsatz für seine Leute. „Er war eine starke Persönlichkeit und hatte eine unglaubliche Gabe, Menschen zu motivieren.“ Aus jedem Gespräch habe man Positives mitnehmen können.

In Möhlin musste er nicht von Null anfangen, berichtet König. Der Import sei schon sehr, sehr stark gewesen. „Im Exportbereich hatten wir im ersten Jahr niedere dreistellige Sendungszahlen, und nach und nach haben wir sie auf fünfstelligen Zahlen im Monat hochgebracht.“ Zunächst hätte die Menge für einige Direktverkehre, daher auch die Abfahrtsdichte für ein breites internationales Angebot, gefehlt. Um konkurrenzfähig zu sein, konnte man aber jederzeit auf Streck Deutschland zurückgreifen. „Wenn wir an einem bestimmten Tag zum Beispiel nicht direkt nach Hamburg oder nach Holland gefahren sind, hat uns Streck Lörrach oder Freiburg geholfen.“ So wurden auch deren Lkw noch besser ausgelastet. „Das war eine Win-win-Situation.“

Sehr schnell sehr viel erreicht

„Wir haben in Möhlin sehr schnell sehr viel erreicht“, hält König fest. „Aber das hätten wir nie geschafft ohne viele, viele Leute, die sich engagiert und mitgezogen haben.“ Angefangen von den Fahrern, über die Mitarbeiter am Lager und im Büro, über die Streck-Häuser in Deutschland und Frankreich, die diversen Partner und bis zu den Kooperationen im Ausland. Die Transportkette gehe nun einmal von A wie Abholung bis Z wie Zustellung. „Viele haben dazu beigetragen, dass die Firma heute in der Schweiz so gut aufgestellt ist“, sagt er.

Zunächst stand das Deutschlandgeschäft im Mittelpunkt, aber mit der Zeit sei die Schweizer Firma immer internationaler geworden und es sei auch schon vor über 20 Jahren eine

eigene See- und Luftfrachtteilung mit Filiale am Flughafen Zürich-Kloten aufgebaut worden. Während in der ursprünglichen Halle in Möhlin lediglich ein paar Quadratmeter als Exportplatz zur Verfügung standen, sei später eine eigene Exportanlage gebaut worden. Ziel sei immer gewesen, zu den besten Speditionen der Schweiz zu gehören.

Auch einen Modeexpress hat es gegeben, erzählt König. Abends fuhr ein Lkw in Paris ab und die Textilien waren am nächsten Morgen in Glattbrugg im TMC (Textilmodecenter) in der Auslieferung. Streck Transport habe mit seinem Partner in Paris die ganze Abwicklung übernommen und sich auch in diesem weiteren, sehr speziellen, Bereich einen Namen gemacht. „Nach und nach haben wir so einiges aufgebaut“, sagt König. Es seien enge Kontakte zu Kunden entstanden, die zum Teil ins Private reichten und sich bis heute erhalten hätten. Die Schweizer Kunden seien sehr treu und Partner im wahrsten Sinne des Wortes. „Das war wirklich sehr angenehm“, betont er. Auch wenn man sich gegen die ganz großen Namen in der Logistikbranche behaupten musste.

Engagiert im Ruhestand

Disziplin wurde früher auch zu den tollen Tagen in der Schweiz verlangt. Da im Kanton Aargau und damit auch am Standort Möhlin und in Basel zu unterschiedlichen Zeiten Fasnacht gefeiert wurde gab es folgende Strategie: Wenn in Basel Fasnacht war, bekamen die Mitarbeiter in Möhlin nicht frei, denn es könnte ja ein Nicht-Basler Kunde in Möhlin anrufen. Wenn in Möhlin Fasnacht war, gab es aber auch nicht frei, weil man ja in Möhlin für Basler Kunden erreichbar sein musste, berichtet König augenzwinkernd. „Es war immer so ausgelegt, dass man nicht mal einen halben Tag frei bekommen hat.“ Aber selbst die harten Fasnächtler fanden sich damit ab.

Seit 2011 ist Klaus-Dieter König im Ruhestand. Aber irgendwie doch nicht so ganz. Er ist natürlich nicht mehr im Tagesgeschäft aktiv, aber er setzt sich für den Erfolg der Hilfsaktion „Chinderlache“ ein, die von Streck Transport unterstützt wird. „Ottmar Hitzfeld ist der Schirmherr und Streck der Logistikpartner“ erläutert König. Er selbst ist Spendenbeirat in der Organisa-

tion, versucht unter anderem, neue Sponsoren zu finden und hält Kontakt zu den Medien. „Man muss das Feuer am Lodern halten“, sagt er.



Eine Chinderlache-Wechselbrücke mit Fabian Rich (Leiter Technik und Immobilien Streck Transportges. mbH), Gerald Penner (Geschäftsführer Streck Transportges. mbH)

www.chinderlache.de

**Chinderlache**

Chinderlache unterstützt gemeinnützig mit ehrenamtlichen Helfern bedürftige Kinder. Erich Fischer, früherer Geschäftsführer von Migros Deutschland ist 1. Vorsitzender und hatte König nach seinem Renteneintritt um Mithilfe gebeten. Streck Transport wurde bald Logistikpartner und hat unter anderem Anfang 2021 zehn Wechselbrücken mit dem Chinderlache-Logo beschriftet. „Das ist eine richtig gute Aktion“, hebt Klaus König voller Dankbarkeit hervor.

Das Streck-Firmengelände in Lörrach in den 1960er-Jahren: Ob das Kind später einmal bei Streck Transport arbeiten wird, ist leider nicht bekannt



Mitarbeitersuche im Wandel der Zeit

Seit der Firmengründung von Streck Transport steht ein Punkt immer ganz oben auf der Tagesordnung: die Suche nach guten Mitarbeiterinnen, Mitarbeitern und Auszubildenden, die in das Streck-Team passen.

Die frühen Jahre: „Gesucht wird ...“

Im Stadtarchiv von Lörrach finden sich Annoncen aus den fünfziger und sechziger Jahren, in denen die Firma Karl Streck, ansässig in Lörrach, Mitarbeiter sucht. Gesucht wurde beispielsweise ein „Ausläufer“ – also ein Bote – zwischen 15 und 17 Jahren, der später „bei Erreichung des dafür notwendigen Alters“ als Beifahrer und Fahrer weiterbeschäftigt werden sollte. Die Spedition suchte natürlich Kraftfahrer – „zuverlässig und solide“, gerne auch Automechaniker – für den Fern- und Nahverkehr; zuverlässige Lagerarbeiter wurden benötigt, aber auch kaufmännische Angestellte, Speditionskaufleute und Sekretärinnen, die Französisch und möglichst auch Englisch in Wort und Schrift beherrschten.

Ein gutes Zwischenzeugnis – nach 20 Jahren Mitarbeit

Der Kraftfahrer Herbert Massler hatte zum Zeitpunkt seines Zwischenzeugnisses bereits 20 Jahren für Streck Trans-

port hinter dem Lenkrad seines Lkw gesessen. Dem treuen Mitarbeiter wurde bescheinigt, dass er „trotz schwieriger Wetterverhältnisse, insbesondere in den Wintermonaten“, ein „sehr zuverlässiger Fahrer“ sei, der auch sein Fahrzeug „immer pfleglich behandelte“.

„Gesucht wird ...“ – heute

In der heutigen Zeit stammen die Auszubildenden von Streck Transport nicht mehr allein aus Deutschland oder der Schweiz. Im Jahr 2018 fingen zwei junge Menschen zusammen mit elf anderen ihre Ausbildung zum Fachlageristen bei Streck Transport an, die in Deutschland vollkommen neu Fuß fassen mussten: der erste ein junger Mann aus Gambia, der zunächst als Aushilfe bei Streck Transport angefangen hatte; der zweite stammte aus Afghanistan und hatte schon mit drei Jahren seine Heimat verlassen müssen.

Streck Transport erkannte ihr Potenzial für wertvolle Mitarbeiter und war trotz noch nicht hundertprozentiger Deutschkenntnisse und des anspruchsvollen Schulstoffes bereit, das Risiko einzugehen. „Das wollen wir versuchen“, entschied Cornelia Weismann, Personalentwicklerin bei Streck Deutschland.



Der Streck-Ausbildungsjahrgang 2021

Beide jungen Männer besuchten Sprach- und Integrationskurse und konnten schließlich dank hoher Motivation sowie großem Fleiß überdurchschnittliche schulische Leistungen vorweisen. „Es läuft super“, sagt der afghanische Auszubildende begeistert – auch davon, dass in Deutschland jedem die Türen offenstehen, wenn er sich nur interessiert und engagiert. Das Fazit: ein Erfolgserlebnis für alle Beteiligten – für die jungen Nachwuchskräfte und für Streck!

Der Erfolg kommt, wenn das Betriebsklima stimmt

Dass bei Streck das Betriebsklima stimmt, beweisen u. a. folgende Tatsachen:

- Bei Streck Transport werden in schöner Regelmäßigkeit Jubiläen von vierzig oder sogar fünfzig Jahren Betriebszugehörigkeit gefeiert. Das zeigt: Wer bei diesem Unternehmen anfängt, bleibt ihm oft sehr lange treu.
- Das Ausbildungskonzept ist erfolgreich: Die Streck-Auszubildenden und DHBW-Studenten gewinnen regelmäßig Preise für ihre hervorragenden Leistungen.
- 2017 wurde der „Streck Transport-Förderpreis“ ins Leben gerufen, mit dem seit 2017 herausragende Absolventen im

Beruf Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung im Bezirk der IHK Südlicher Oberrhein ausgezeichnet werden.

Wollen auch Sie Teil des Streck-Teams werden?

Hier finden Sie alle Informationen zu Stellenangeboten, Ausbildungsplätzen und Bewerbungsmöglichkeiten – wir würden uns freuen!



Grün ist die Zukunft: Blue Logistics

Auch wenn die Corona-Pandemie es beinahe vergessen lässt: Ein herausforderndes Thema für uns als Gesellschaft, als Unternehmen und als Privatpersonen ist nach wie vor der Klimawandel. Denn in der Gegenwart entscheidet sich, wie die Zukunft unserer Kinder und Enkel aussehen wird.

Nachhaltigkeit ist Trumpf

Effizienz in der Nutzung von Ressourcen und die gezielte Reduzierung von Umweltbelastungen sind zentrale Bausteine beim Klima- und Umweltschutz – Speditions- und Logistikunternehmen sind hiervon selbstverständlich nicht ausgenommen.

Streck Transport hat diese Verpflichtung schon früh erkannt. Seit 1999 ist das Unternehmen einem professionellen Umweltmanagement verpflichtet, das nach ISO 14001 zertifiziert ist. Nachhaltigkeit bei Produkten, Prozessen und Services wird großgeschrieben. Als ehrgeiziges Ziel hat sich Streck Transport dabei gesetzt, bis ins Jahr 2030 CO₂-neutral zu sein.

Es muss rollen – aber grün!

Die Vermeidung von CO₂-Emissionen ist heute eines der Kernthemen, wenn es um Nachhaltigkeit und Klimaschutz

geht. So achtet Streck Transport bei Neuanschaffungen in seiner Lkw-Flotte immer darauf, dass die Fahrzeuge mit den modernsten Antriebs- und Assistenzsystemen ausgestattet sind. In Kombination mit regelmäßigen Fahrertrainings in energiesparender und effizienter Fahrweise ermöglicht dies erhebliche Einsparungen beim Dieserverbrauch – und verringert damit den Ausstoß klimaschädlicher Gase. Am größten Standort Freiburg beliefert ein Hybrid-Lkw die Innenstadt und hilft somit, die Abgas- und Feinstaubbelastung im Stadtzentrum zu senken.

Auch die Geschäftswagenflotte wird sukzessive auf Hybridantrieb umgestellt und bewegt sich damit in die Richtung, die bei den Service- und Flurförderzeugen (z. B. den Gabelstaplern) längst Standard ist: dem Batteriebetrieb.

Und was ist mit Wasserstoff?

Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie stellt einen wesentlichen Schritt zur CO₂-neutralen Mobilität dar – als „sauberer Kraftstoff“ für schwere Lkw ist sie ein unverzichtbarer Bestandteil auf dem Weg in die Zukunft.

Auch für Streck Transport ist Wasserstoffmobilität kein Fremdwort. Brennstoffzellen-Lkw sind selbst unter anspruchsvollen geografischen Bedingungen (beispielsweise in der Schweiz)



Der Streck-Hybrid-Lkw bei einer Auslieferung im Freiburger Stadtzentrum



Die Hyundai-Wasserstoff-Lkws bei der Verladung in Südkorea

optimal einzusetzen, weshalb Streck Transport Mitglied im Förderverein H₂ Mobilität Schweiz ist – und daher Anfang 2022 einen ersten Lkw mit dieser Technologie im Testbetrieb einsetzen können.

Gebäude und Hallen: Nachhaltig betrieben

Das Streck-Kundenzentrum in Freiburg ist ein Paradebeispiel in Sachen Nachhaltigkeit: Heizung und Klimatisierung werden vollständig über eine Grundwasser-Geothermie-Anlage betrieben. Hierüber wird auch das Rechenzentrum versorgt – und dessen Abwärme wiederum heizt bei Bedarf das Gebäude. Noch in diesem Jahr werden am Standort Freiburg Solarzellen auf den Dächern der Hallengebäude installiert. Auf Grundwasser-Geothermie zum Heizen und Kühlen wurde auch beim neuen Verwaltungsgebäude in Möhlin in der Schweiz gesetzt. Beim Neubau der Niederlassungen in Pfungen ließen dies die geologischen Verhältnisse leider nicht zu, sodass hier auf Wärmepumpentechnologie mit Wärme- und Kälterückgewinnung gesetzt wurde.



www.h2mobilitaet.ch





Der damalige Freiburger Oberbürgermeister Dr. Rolf Böhme bei seiner Eröffnungsrede zum Bahn-Anschlussgleis



Die Streck-Niederlassung in Freiburg heute mit den inzwischen vom Bahnnetz abgehängten Güteranschlussgleisen



Herbert Boll, Mitglied der Streck-Geschäftsführung, und Dr. Rolf Böhme, der Freiburger Oberbürgermeister, bei der feierlichen Eröffnung am Freiburger Hauptbahnhof

Von Prominenz, Musikinstrumenten und Museumszügen: Unser eigenes Bahngleis in Freiburg

Viele von Ihnen kennen Streck Transport wegen der blauen Lkw oder für Luft- und Seefracht-Transporte in die ganze Welt. Außerdem hätte Streck Transport ideale Voraussetzungen dafür, Sendungen auch mit der Bahn transportieren zu können – doch leider nur eigentlich... So ist Streck Transport bis heute Gesellschafter der „Kombiverkehr GmbH & Co KG“, die ein Netz für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße in Europa entwickelt, organisiert betreibt und vermarktet. Und was viele nicht wissen: Streck verfügte sowohl in Lörrach also auch auf unserem Betriebsgelände in Freiburg über einen eigenen Gleisanschluss!

Die Freiburger Gleise wurden im Jahr 1980 mit viel Prominenz – u. a. dem damaligen Freiburger Oberbürgermeister Rolf Böhme – und einem eigenen Sonderzug vom Freiburger Hauptbahnhof zum Firmengelände in Freiburg-Hochdorf feierlich eröffnet. Und sie wurden in den Folgejahren auch rege genutzt. Unsere

Kunden hätten ihre Sendungen sogar noch öfter in noch kürzeren Abständen über diesen Bahnanschluss geleitet – doch alle Verhandlungen mit der Bahn liefen ins Leere. Als dann im Zuge der Umstrukturierung der Bundesbahn in die Deutsche Bahn AG auch der für die Rangierarbeiten unserer Transporte wichtige Freiburger Güterbahnhof immer weiter ins Abseits geriet, wuchs langsam Gras über besagte Gleise.

Im Jahr 2001 unternahm Streck Transport allen Rückschlägen zum Trotz nochmals einen Versuch, die im Dornröschenschlaf liegenden Gütergleise zu reaktivieren. Ein Streck-Kunde hätte gerne 25.000 Musikinstrumente aus Italien klimafreundlich mit dem Zug in den Breisgau geholt – doch auch ein aktuelles Dokument der Stadt Freiburg, das besagte, dass das Gleis weiterhin in Betrieb sei, konnte die Bahn-Verantwortlichen in Basel, Karlsruhe und schließlich sogar in Duisburg nicht umstimmen. In letzter Bahn-Instanz hieß es schließlich: „Das Gleis wurde

schon länger nicht mehr benutzt, es muss überprüft werden. Die Bedienung des Gleises passt nicht in den bestehenden Fahrplan.“ Damit war dieser Wiederbelebungsversuch endgültig gescheitert.

Im Jahr 2018 tat sich dann aber Sensationelles: Auf dem Streck-Gleis in Freiburg-Hochdorf waren plötzlich doch wieder Lokomotiven und Waggons zu sehen. Sie gehörten zur Museumsbahn, deren Werkstatt und Abstellgleise geräumt werden mussten. Für das Rollmaterial wurde daher ein neues, provisorisches Zuhause gesucht und bei uns gefunden. Die Ironie an dieser Geschichte ist jedoch, dass die Züge nicht auf den Gleisen zu uns fahren konnten, sondern mit Lkw-Kränen auf die Schienen gehoben werden mussten. Denn die Bahn hatte die Gleise im Zuge des Ausbaus der Bahnlinie Freiburg-Breisach nun endgültig vom Netz getrennt...

Das gleiche Schicksal teilt übrigens der Gleisanschluss in Lörrach – für diesen erhöhte die Bahn schon vor einigen Jahren die Kosten, ohne dass die Leistungen entsprechend ausgebaut worden wären.

Wir bedauern diese Entwicklungen sehr – denn der Bedarf an klimafreundlichen Alternativen zum Straßenverkehr steigt stetig, und es wäre daher wünschenswert, wenn auch die Bahn dem Thema wieder mehr Aufmerksamkeit schenken würde. Wir nutzen die Bahn heute jedenfalls, wo es geht: sei es im Vorlauf für Seefracht-Transporte zu den großen Containerhäfen oder als Alternative zu Luft- und Seefracht-Transporten von und nach China. Und wir stünden bereit, künftig auch noch mehr Güter auf die Schiene zu verlagern.



Streck durchschaut es

Safety first! Das gilt traditionell in der Luftfracht-Geschichte von Streck Transport. Eine besondere Bedeutung bekam dieser Anspruch nach den Terroranschlägen 2001 und Folgeprogrammen wie dem „Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)“, dem US-amerikanischen Pendant zum europäischen AEO, das die Sicherheitsmaßnahmen in Logistikketten vor ganz neue Herausforderungen stellte. Streck investierte in Frachtröntgenanlagen außerhalb der Flughäfen und war hiermit einmal mehr Vorreiter.

Einige Jahre nach dem 11. September 2001 nahm der Kampf gegen die Terrorgefahr auch im Logistikbereich richtig Fahrt auf. So wurde beispielsweise eingeführt, dass Sendungsdaten für Exporte in die USA oder nach China 24 Stunden vor Verladung an die Zollbehörden geschickt und dort einer Risikoanalyse unterzogen werden mussten. Je nach Ergebnis wurde die Ware zusätzlich physisch kontrolliert. Ein ähnliches Vorgehen bereiteten die EU und die Schweiz mit ihrem sogenannten „AEO-Programm“ vor. Verfügte der Importeur oder der beteiligte Spediteur dabei über den Status eines sogenannten AEO, so fanden die Zollkontrollen nur noch in Einzelfällen statt. Ein echter Mehrwert für Streck Transport, das bereits 2009 in Deutschland entsprechend zertifiziert worden war.

Im Bereich Luftfracht können Versender laut einer EU-Verordnung aus dem Jahr 2008 Sendungen mit dem Status

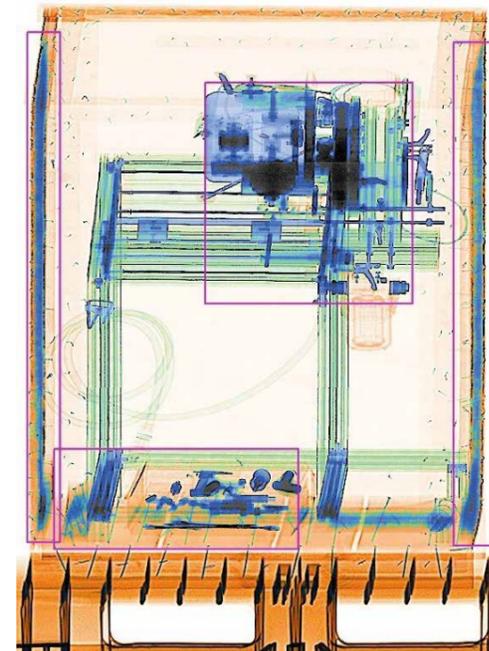
„secured“ nur noch dann auf den Weg bringen, wenn sie ähnliche Sicherheitsanforderungen wie ein Luftfrachtspediteur erfüllen. Daher richtete Streck Transport 2010 in Freiburg eine eigene Röntgenanlage ein, mit der unsichere zu sicherer Luftfracht gemacht wird. Damit konnten unabhängig von externen Dienstleistern weiterhin bis zu 1.000 Tonnen Luftfracht pro Monat termingerecht in alle Welt geflogen werden. Rund 300.000 Euro wurden initial dafür investiert.

Hier bleibt nichts verborgen

Als eine der ersten ihrer Art in Deutschland – und als einzige außerhalb eines Airports – sorgt die Anlage gleich dreifach für Sicherheit: Zum einen steht die Röntgenanlage im zusätzlich gesicherten Luftfracht-Umschlagsbereich. Des Weiteren ist von außen keine Strahlung messbar. Und vor allem überprüft es Frachtgut sorgsam auf Waffen oder Sprengstoff: Durch bis zu 5 cm Stahl werden selbst Drähte von bis zu 0,2 mm Stärke erkannt, wie sie in Zündmechanismen zum Einsatz kommen. Hunderte Sendungen pro Woche werden so überprüft. Bei der kleinsten Unsicherheit gilt: Palette entpacken, Pakete untersuchen. Konstante Schulungen und Prüfungen durch die Bundespolizei sowie das Luftfahrtbundesamt sorgen dafür, dass das hohe Sicherheitsniveau bestehen bleibt.

„Der Anteil der Fracht, die wir einem Sicherheitscheck unterziehen, ist innerhalb eines Jahres von 20 auf 30 Prozent gestiegen“, erklärte der Freiburger Luftfrachtleiter

Alex Witzigmann nach Einführung der Röntgenanlage im Jahr 2010. „So liefern wir praktisch nur Fracht mit dem Status ‚secured‘ am Flughafen an.“ 10 bis 18 Stunden kann dies einsparen. Waren, die die Sicherheitskontrolle passiert haben, werden auch danach geschützt: LKW werden nach dem Beladen versiegelt und die rund 300 LKW-Fahrer bei jeder Abholung auf ihre Identität überprüft. Zusätzlich nahm Streck im März 2013 in Frankfurt eine eigene Umschlaghalle mit einer zweiten Röntgenanlage und einem Gaschromatographen zur Sprengstoffdetektion in Betrieb. Das schuf Platz für weiteres Wachstum – und noch mehr Sicherheit bei Kontrollen.



AEO

AEO steht für „Authorized Economic Operator“, auf Deutsch: zugelassener Wirtschaftsbeteiligter. Unternehmen, die diesen Status besitzen, gelten als besonders vertrauenswürdig und können Erleichterungen bei der Zollabfertigung beanspruchen.

Von durchleuchteten Orgeln und erleuchteten Klängen

Im Mai 2021 erreichte die Streck-Luft- und Seefracht-Abteilung eine auf den ersten Blick etwas seltsam klingende Anfrage: Der langjährige Kunde Musik Bertram aus Freiburg wollte wissen, ob es möglich sei, eine original Hammond-Orgel auf unserer Frachtröntgenanlage durchleuchten zu lassen.

Was auf den ersten Blick kurios klingt, hat einen einzigartigen Hintergrund: Seit Mitte der 1960er Jahre importiert Musik Bertram aus den USA diese legendären Musikinstrumente mit dem ganz besonderen Klang, auf denen Stars wie Elton John oder Helge Schneider spielen. Von Beginn an war auch Streck Transport in diese Transporte involviert. Bei dem Modell, das nun bei uns geröntgt werden sollte, handelte es sich um eine der letzten, wenn nicht sogar die letzte originalverpackte Hammond-Orgel des Modells B-3. Gebaut wurde sie im Jahr 1974. Vor dem Verkauf dieses Schatzes wollte man auf Nummer sicher gehen, ob damit auch alles in Ordnung war – ohne die Originalverpackung zu zerstören. Und genau hier kommt die Frachtröntgenanlage von Streck Transport in Freiburg ins Spiel.

Gesagt, getan: Ein paar Tage nach der Anfrage konnten wir den Wunsch von Musik Bertram erfüllen und die Hammond-Orgel durchleuchten. Die Erleichterung bei allen Beteiligten war groß, als dabei keine Schäden festgestellt wurden. Die Röntgenbilder haben einen Sammler in München inzwischen überzeugt: Er hat das Modell vor kurzem gekauft.



Die Hammond-Orgel im Röntgenbild

Gutes tun hat viele Gesichter

Mit großer Reichweite kommt auch große soziale Verantwortung. Zumindest Streck Transport lebt nach dieser Maxime – und unterstützt seit Jahren verschiedene soziale Zwecke. Sowohl spontan als auch nachhaltig, sowohl durch seine Logistik-Power als auch finanziell. Einige Beispiele sollen hier etwas ausführlicher vorgestellt werden.

Kinderhospizarbeit auf Rädern

Kinderhospizarbeit ist unglaublich wertvoll. Das findet zumindest Streck Transport. Die Abteilungen Luftfracht und Technik in Freiburg haben Ende 2019 dafür gesorgt, dass das Thema jede Menge Aufmerksamkeit bekommt: Zehn leuchtend blaue Wechselbrücken mit Luftballonmotiv sorgten auf den Straßen für Hingucker. Die Botschaft: „Beschäftigt euch mit der Arbeit des Bundesverbands Kinderhospiz, liebe Autofahrer*innen!“ Bereits 2018 hatte Streck Transport anlässlich des weltweit ersten Kinder-Lebens-Laufs über 100 stilisierte Engelsfackeln unentgeltlich nach Südafrika transportiert, damit diese bei einer internationalen Konferenz an Kinderhospizexperten aus der ganzen Welt verteilt werden konnten.

Unterstützung für schwerkranke Kinder und Familien

Geld kann nicht alle Probleme lösen. Aber es kann helfen. Deshalb unterstützt Streck Transport unter anderem die Krebsligen Aarau und Zürich. Mit den Spenden wird beispielsweise in Aarau der Spitalclown Ron Dideldum mitfinanziert, der mit feinem Humor und kleinen Zaubertricks Ablenkung in den schweren Alltag der Kleinen bringt. Zudem werden betroffene Familien finanziell unterstützt. Als eines von verschiedenen Angeboten für betroffene Kinder und Jugendliche wird in Zürich eine kostenlose Ferienwoche als Auszeit vom belastenden Alltag gesponsert.

Ein Dankeschön vom Champions-League-Siegertrainer

Auch Ottmar Hitzfeld, ehemals Trainer von Borussia Dortmund und dem FC Bayern München sowie der Schweizer Fußballnationalmannschaft, dankt Streck Transport. Wofür? Für die Unterstützung des Projekts „Chinderlache“, das in Südbaden und der Nordwestschweiz in Armut lebenden Kindern mit Sachspenden hilft und sich ausschließlich aus

privaten Spenden sowie privatwirtschaftlichem Sponsoring finanziert – und dazu trägt Streck Transport seit Jahren bei (weitere Informationen hierzu finden Sie auch auf den Seiten 20 und 21 in diesem Heft).

Ehrenamt wird belohnt

Last but not least hilft Streck Transport auch firmenintern anderen Menschen: Unter dem Slogan „Streck-Mitarbeiter-

Innen engagieren sich“ können sich alle Kolleginnen und Kollegen seit fast 15 Jahren um Förderbeiträge für ihre ehrenamtlichen Tätigkeiten bewerben. Auf diese Weise werden von Streck Transport jedes Jahr zwischen 20.000€ und 25.000€ gespendet, damit dieses so wertvolle Engagement auch in Zukunft weiterbestehen kann.

www.bundesverband-kinderhospiz.de



www.aargau.krebsliga.ch



www.zuerich.krebsliga.ch



www.chinderlache.de



Gerald Penner (Geschäftsführer Streck Transportges. mbH), Alex Witzigmann (Leiter Luftfracht Freiburg), Fabian Rich (Leiter Technik und Immobilien Streck Transportges. mbH), Per Toussaint (Bundesverband Kinderhospiz)



Scheckübergabe im Rahmen der Aktion „Ehrenamt“ im Jahr 2019

Wie die Zeit vergeht: Die Streck-Standorte Lörrach, Freiburg und Möhlin in den 1980er Jahren



Impressum

» Herausgeber

Streck Transportges. mbH
Brombacher Str. 61
D-79539 Lörrach
Tel. +49 (0) 7621 177 - 0
Fax: +49 (0) 7621 177 - 219
E-Mail: loerrach@streck.de

» Geschäftsführer:

Bernd Schäfer (Vorsitzender),
Ralph Diring, Gerald Penner

» Handelsregister:

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

Streck Transport AG
Industriestrasse 30
CH-4313 Möhlin
Tel. +41 (0) 61 85 51 - 111
Fax: +41 (0) 61 85 51 - 219
E-Mail: moehlin@streck.ch

» Direktion:

Manfred Haas

» Präsident des Verwaltungsrates:

Bernd Schäfer

» Handelsregister:

Kanton Aargau
UID: CHE-109.622.160

Freiburg

+49 (0) 761 1305 - 0
freiburg@streck.de
www.streck-transport.com

» Grafik und Layout:
tp werbeagentur

» Druck

Burger][Druck GmbH

» Fotos

Streck Transport Gruppe
Archiv Streck Transport Gruppe
System Alliance Europe
Verein H2 Mobilität Schweiz
Bundesverband Kinderhospiz