Ausgabe 62

Logisticker

Juli 2025

STRECK TRANSPORT

Folgen Sie uns auch auf Instagram!
Streck Transport Deutschland

Weißes Gold aus heimischer Produktion

Ladungssicherung
Gut verpackt und gut verstaut

Verantwortung übernehmen
Nachhaltigkeit bei Streck Transport

Sicher planen
Neue Regierung in Deutschland

Liebe Leserinnen und Leser,

auch kurz vor der sommerlichen Ferienzeit prägen globale Spannungen, geopolitische Umbrüche und wirtschaftliche Unsicherheiten durch Zölle und Protektionismus die Schlagzeilen. Gleichzeitig kündigt die deutsche Bundesregierung ein neues Konjunkturprogramm an, das nach zwei Jahren Rezession Investitionen anregen und den Standort Deutschland stärken soll. Auch die Logistikbranche unterliegt durch die Schenker-Übernahme durch DSV und weiterer Zukäufe von Unternehmen, vor allem in Deutschland, einer starken Dynamik, die auch großen Einfluss auf die Stückgutkooperationen hat.

Gerade in diesen bewegten Zeiten ist es wichtig, dass wir als Unternehmen vorausschauend handeln und unsere Verantwortung in der Branche ernst nehmen: Als Familienunternehmen stehen wir Ihnen als verlässlicher Partner zur Seite.

Im Fokus dieser Ausgabe des Logistickers steht die Sicherheit – in vielerlei Hinsicht: Die neue EU-Initiative zur Ladungssicherung setzt wichtige Impulse für mehr Standards im Transportwesen. Auch *Cargo sous terrain*, das visionäre Logistiksystem aus der Schweiz, zeigt, wohin sich unsere Branche in Sachen Infrastruktur entwickeln kann und passt die ursprüngliche Projektidee zur sicheren Versorgung verkehrsgeplagter Ballungsräume technisch an. Daneben beleuchten wir auf den kommenden Seiten auch aktuelle Entwicklungen im internationalen Warenverkehr, denn der fortwährende Zoll- und Handelsstreit mit den USA fordert Flexibilität und strategisches Denken.

Doch wir richten unseren Blick auch nach innen: Mit der ISO 50001 planen wir einen weiteren Meilenstein auf dem Weg zu mehr Energieeffizienz – und unsere Maßnahmen zur Gesundheitsförderung stärken nicht nur das Wohlbefinden unserer Mitarbeitenden, sondern auch unsere gemeinsame Leistungsfähigkeit und den Teamgeist.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre und für die bevorstehenden Sommerferien eine wunderbare Zeit mit Familie und Freunden.

Herzliche Grüße,

Ihr Stephen Kraus
Geschäftsbereichsleiter
Streck Transport AG

POLITIK & WIRTSCHAFT

Sicher planen: die neue Bundesregierung in Deutschland 4
Tassilo Schneider neuer Vorstandschef bei der SAE 6
E-Lkw sollen in der Schweiz ab 2029 LSVA zahlen 6
Ladungssicherung: gut verpackt und gut verstaut 7
Neues Konzept: *Cargo sous terrain* will die Kurve kriegen 10
Schweizer *Business Club Mittelland:* analoger Hotspot 11
US- Zölle '25: Lieferketten in EU und Schweiz unter Druck 12

UNSERE VERANTWORTUNG

Nachhaltigkeit über Generationen hinweg 14
ISO 50001: Effizienz systematisch verbessern 16
Streck Transport überzeugt: Audit zu Qualität und Umwelt 17

FIRMENPORTRAIT

Salinen Rheinfelden 18

AUS DEM UNTERNEHMEN

Freiburg: neue Halle und neues Konzept 22
Helden für die Nische 24
Gut vernetzt und schnell in die Schweiz 24
Immer gern gesehen: Kundenveranstaltungen in Freiburg 25
Engagement lohnt sich 26
Wir unterstützen den EHC Freiburg 26
Streck bewegt 27
Gesundheitsförderung in Möhlin 28
Karriere als Quereinsteiger 30
Impressum 32

Sicher planen

Die neue Bundesregierung muss verlässliche Rahmenbedingungen schaffen

Die Transportbranche in Deutschland setzt große Hoffnungen auf die neue Bundesregierung, die eine Energiewende und eine Verkehrswende gleichzeitig bewältigen muss, um den Herausforderungen der Zukunft gerecht zu werden. Der *Logisticker* hat mit Streck Transport-Geschäftsführer Gerald Penner über die wichtigsten Themen gesprochen, die angegangen werden müssen.

Logisticker: Herr Penner, wenn Sie sich von der neuen Bundesregierung etwas wünschen könnten – was wäre das?

Gerald Penner: Ich wünsche mir vor allen Dingen Planungssicherheit. Das ist auch der Tenor bei allen Beteiligten im IHK-Verkehrsausschuss: Sorgt doch bitte für Planungssicherheit. Die deutsche, aber auch die europäische Transportlogistik und die gesamte Verkehrsbranche stehen vor der tiefgreifendsten Transformation seit der Erfindung des Dieselmotors. Da hilft kein Aktionismus mit kurzfristigen Programmen, es muss Planungssicherheit geben, einfach Planungssicherheit.

Sie wollen wissen, worauf Sie sich einstellen müssen...

Ja. Und die Politik sollte sich bitte an den Fakten orientieren: E-Fuels und HVO100 haben in Nischen oder beispielsweise in der Luftfracht in Form von Sustainable Aviation Fuel unbestritten ihre Vorteile. Und HVO100 kann sicherlich kurzfristig einen Beitrag zur Verbesserung der CO_2-Bilanz leisten. Der Kraftstoff aus Pflanzenfetten ist jedoch nicht der Heilsbringer. Woher soll denn das ganze alte Frittierfett kommen? Es ist ja gut und schön, dass Pilotprojekte und Leuchttürme finanziert werden, und natürlich muss auch experimentiert und geforscht werden, aber man muss sich auch eingestehen, wenn etwas nicht funktioniert.

Inzwischen ist man ja auch weg vom Wasserstoff für den Lkw und setzt auf Strom als praktikabelste Lösung, oder?

Das ist so. Vor drei Jahren hätte ich noch gesagt, Wasserstoff ist eines der ganz wesentlichen Elemente der Energiewende im Transportbereich. Aber da hat uns die technologische Entwicklung überholt und aktuell haben wir den Wasserstoff für uns von der Agenda gestrichen. Es wird später auch im Verkehrssektor einen Technologiemix geben. Was aber in drei Jahren ist, kann derzeit niemand vorhersagen, weil die Technologieentwicklung so schnell voranschreitet, dass eine Prognose einfach unseriös wäre.

Was sollte die Politik Ihrer Ansicht nach tun?

Sie sollte das in den Mittelpunkt stellen, was wirklich umsetzbar ist, um den CO_2-Ausstoß zeitnah, konkret und nachvollziehbar zu verringern.

Braucht die Branche mehr staatliche Förderung?

Das kommt darauf an, welches Tempo die Regierung erreichen will. Aktuell fehlt es an Fahrzeugen und Infrastruktur. Infrastruktur wird gefördert, Fahrzeuge im Regelfall nicht. Diese sind jedoch der wesentliche Kostenfaktor. Aufgrund des harten Wettbewerbs in der Branche und der kaum vorhandenen Zahlungsbereitschaft der verladenden Wirtschaft für CO_2-neutrale Transporte wird jede Anschaffung scharf kalkuliert. Aufgrund der aktuell noch hohen Anschaffungskosten für E-Lkw fällt die Entscheidung vielfach zu Gunsten des Dieselantriebs aus. Entsprechend könnte eine Förderung ein schnelleres Hochlaufen der E-Lkw bewirken. Die Industrie bietet zwischenzeitlich eine entsprechende Auswahl an. Hinzu kommt, dass ein kurzfristiges Streichen von Programmen nicht vertrauensbildend für langfristige Investitionen in die Ladeinfrastruktur wirkt. Dort gibt es zwar entsprechende Förderprogramme, allerdings haben solche Projekte auch einen viel längeren Vorlauf als die Anschaffung eines E-Lkw. Die Ladeinfrastruktur ist Voraussetzung für die Anschaffung eines Elektro-Lkw, da öffentliche Ladesäulen für Lkw bisher kaum vorhanden sind. Denn die zwischenzeitlich doch recht vielen Schnelllader sind fast alle auf den Platzbedarf von Pkw und nicht von Lkw ausgelegt.

Die Logistik kämpft seit Jahren mit akuter Personalknappheit. Was erhoffen Sie sich hier von der Bundesregierung?

Schauen Sie, Deutschland ist seit Jahrzehnten ein Zuwanderungsstaat. Es wird hier viel über Asyl und illegale Migration gesprochen. Aber für den anderen, weitaus wichtigeren Teil – die legale Migration – haben wir immer noch kein klares, beziehungsweise einfaches und für potenzielle ausländische Arbeitskräfte attraktives Konzept. Wir brauchen aber ausländische Arbeitskräfte, damit unsere Wirtschaft rund laufen kann. Allein bei uns im Unternehmen beschäftigen wir Menschen mit 36 unterschiedlichen Nationalitäten. Streck Transport würde ohne sie einfach nicht funktionieren.

Worum geht es Ihnen genau?

Wir sollten von der Lösung her denken. Wir finden nicht ausreichend Arbeitskräfte im Inland – unter anderem auch in Folge des demographischen Wandels, also müssen wir uns um Arbeitskräfte aus dem Ausland bemühen, wenn wir unseren Wohlstand erhalten wollen. Im Fokus muss daher die Attraktivität Deutschlands als Arbeitsort stehen. Einfache, schnelle Prozesse und einheitliche Zuständigkeiten wären schon einmal ein Anfang. Andere Länder machen es uns erfolgreich vor. Die Welt wartet nicht auf Deutschland.

Gerald Penner

KONTAKT

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

Tassilo Schneider übernimmt von Oliver Rüter

Neuer Vorstandschef bei der System Alliance Europe

Tassilo Schneider ist neuer Vorstandsvorsitzender der Stückgutkooperation System Alliance Europe (SAE). Der 33-jährige Betriebswirt hat Oliver Rüter abgelöst, der zum Ehrenpräsidenten ernannt wurde und in den Aufsichtsrat wechselte.

Schneider kam 2021 als Geschäftsführer zur Stückgutkooperation und wurde 2023 in den Vorstand berufen. Die System Alliance Europe eG ist ein europaweites Netzwerk von mittelständischen Speditionsunternehmen, darunter auch Streck Transport, mit 46.000 Mitarbeitenden und 170 Standorten in 33 Ländern, das sich auf den Transport von Stück- und Sammelgut spezialisiert hat. In den vergangenen vier Jahren ist die Kooperation stark gewachsen, die Zahl der SAE-Mitglieder stieg um 14 Unternehmen auf insgesamt 56 Betriebe, die 2024 insgesamt 3 Millionen Sendungen abgefertigt haben.

system-alliance.eu/

KONTAKT

Möhlin
Andreas Wirth
+41 61 8551 - 241
andreas.wirth@streck.ch

Freiburg
Manuel Pauer
+49 761 1305 - 453
manuel.pauer@streck.de

Schweizer Regierung legt Vorschlag vor

E-Lkw sollen ab 2029 LSVA zahlen

Die bisher von der schweizerischen Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) befreiten Elektro-Lkw sollen ab 2029 Gebühren zahlen. Einen entsprechenden Vorschlag hat die Regierung dem Parlament vorgelegt. Gleichzeitig soll für die in der Anschaffung wesentlich teureren E-Fahrzeuge ein LSVA-Rabattsystem von 70 Prozent eingeführt werden, das sich bis 2035 sukzessive auf 10 Prozent verringert. Eine andere Strategie verfolgt die EU-Kommission: Diese schlägt vor, dass EU-Staaten emissionsfreien Lkw bis zum 30. Juni 2031 eine stark ermäßigte oder komplett erlassene Infrastrukturmaut gewähren dürfen. Der Vorschlag zur Änderung der Eurovignetten-Richtlinie muss noch vom Europäischen Parlament und dem Ministerrat beschlossen werden.

Die geplante Teilrevision des Bundesgesetzes über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe sieht außerdem vor, Verbrennerfahrzeuge der Abgasnorm Euro-VI abzuklassieren und in die zweitgünstigste Abgabekategorie zu verschieben. Das gilt auch für neue Lkw der Euro-Norm VII, die aber auch bis einschließlich 2035 von Rabatten profitieren sollen. Der Bundesrat will grundsätzlich eine Planungs- und Investitionssicherheit von sieben Jahren schaffen.

Für Batterie- oder Wasserstoff-Lkw ohne lokale Emissionen gilt bislang eine Befreiung von der LSVA, um einen Anreiz für den Einsatz umweltfreundlicherer Lkw zu setzen. Aber auch mit ihnen lassen sich Schäden an Umwelt oder Gesundheit, beispielsweise durch Reifenabrieb, nicht grundsätzlich vermeiden. Es mache Sinn, Lkw mit Elektro- und Wasserstoff-Antrieb, künftig nur noch einen Rabatt zu gewähren, bewertet der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG den Vorstoß. „Auch sie belasten die Straßeninfrastruktur." Er fordert aber, die Einbindung der Fahrzeuge in die LSVA erst 2031 vorzunehmen.

Die Schweiz ist gesetzlich verpflichtet, den alpenquerenden Güterverkehr zum Schutz der sensiblen Region weitgehend auf die Schiene zu verlagern. Der Bund verwendet seinen Anteil an den Einnahmen größtenteils für die Finanzierung der Bahninfrastruktur.

Eine andere Strategie als in der Schweiz verfolgt man in Brüssel: Die EU-Kommission erhofft sich von einer Mautbefreiung bis zum 30. Juni 2031 eine bessere Chance für Lkw-Hersteller, ausreichend Elektro- und Wasserstofffahrzeuge zu verkaufen, um ihre CO_2-Flottengrenzwerte zu erfüllen. Denn bis 2030 müssen sie den durchschnittlichen CO_2-Ausstoß ihrer Fahrzeugflotten im Vergleich zu 2019 um 43 Prozent senken.

Schwerverkehrskontrollzentrum deckt Verstöße auf

Grenzüberschreitung

Acht Schwerverkehrskontrollzentren sorgen in der Schweiz für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, zwei weitere sind geplant. Sie liegen an den wichtigen Nord-Süd- und West-Ost-Achsen, aber auch an anderen Autobahnabschnitten mit viel Lkw-Verkehr. Betreiber ist die jeweilige Kantonspolizei. Das Kontrollzentrum in Schaffhausen, sieben Kilometer von der deutschen Grenze entfernt, arbeitet mit durchschnittlich 16 Beschäftigten. Der *Logisticker* hat dort mit Gruppenleiter Sandro Dürr über seine Erfahrungen gesprochen.

Logisticker: Herr Dürr, wie gut ist die Ladungssicherung in den Lkw, die Sie hier kontrollieren?
Sandro Dürr: Im Jahr 2024 hatten wir 95 Beanstandungen bei insgesamt 6.758 kontrollierten Fahrzeugen, das sind rund 1,41 Prozent. Die Fallzahlen pendeln über die Jahre hinweg zwischen einem und zwei Prozent, das Thema ist also nicht so groß, wie wir es aus den Medien aus Deutschland kennen. Das wiederum kann sehr gut daran liegen, dass man sich bei uns wegen der Grenze mehr Mühe gibt.

Welche Probleme treten am meisten auf?
Am häufigsten war bei den 95 beanstandeten Fahrzeugen die Ladung schlichtweg gar nicht gesichert. Oftmals hat in einem solchen Fall der Fahrer den Anhänger übernommen und nicht selbst geladen, vielmals sind die Fahrzeuge plombiert und durften von ihm gar nicht geöffnet werden. Für den Fahrer ist das eine sehr missliche Situation, denn zunächst einmal trägt er die Verantwortung.

Wie geht es weiter bei einem solchen Tatbestand?
Wir kontrollieren Fahrzeug und den Fahrer und bringen ihn zur Anzeige. Er trägt die Verantwortung, dass die Ladung niemanden belästigt, gefährdet oder herunterfallen kann. Was die Staatsanwaltschaft dann macht, ob sie auf Disponenten, Verlader oder Absender zurückgreift, erfahren wir nicht.

Welche Verstöße decken Sie neben der Missachtung der Ladungssicherung noch auf?
38 Prozent der Lastwagen, die wir 2024 kontrolliert haben, wiesen Mängel auf. Am häufigsten wurden die Maße – Höhe, Breite, Länge – überschritten, an zweiter Stelle stand das Gewicht. Aber auch schlechte Bremsen, abgefahrene Reifen oder die Missachtung der Lenk- und Ruhezeiten und Alkohol am Steuer kommen vor.

KONTAKT

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

Kontrollen in der Schweiz

- In der Schweiz wurden 2024 rund 127.100 Lkw, Sattelschlepper, Lieferwagen und Busse kontrolliert.
- Dabei kam es zu 25.318 Beanstandungen.
- In rund 5.500 Fällen wurden die Fahrzeuge stillgelegt oder den Fahrern die Weiterfahrt verweigert.

Quelle: Statistik der Bundesämter für Straßen (ASTRA) und für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG).

Gut verpackt und gut verstaut

Gemeinsam für sichere Ladung in der Transportkette

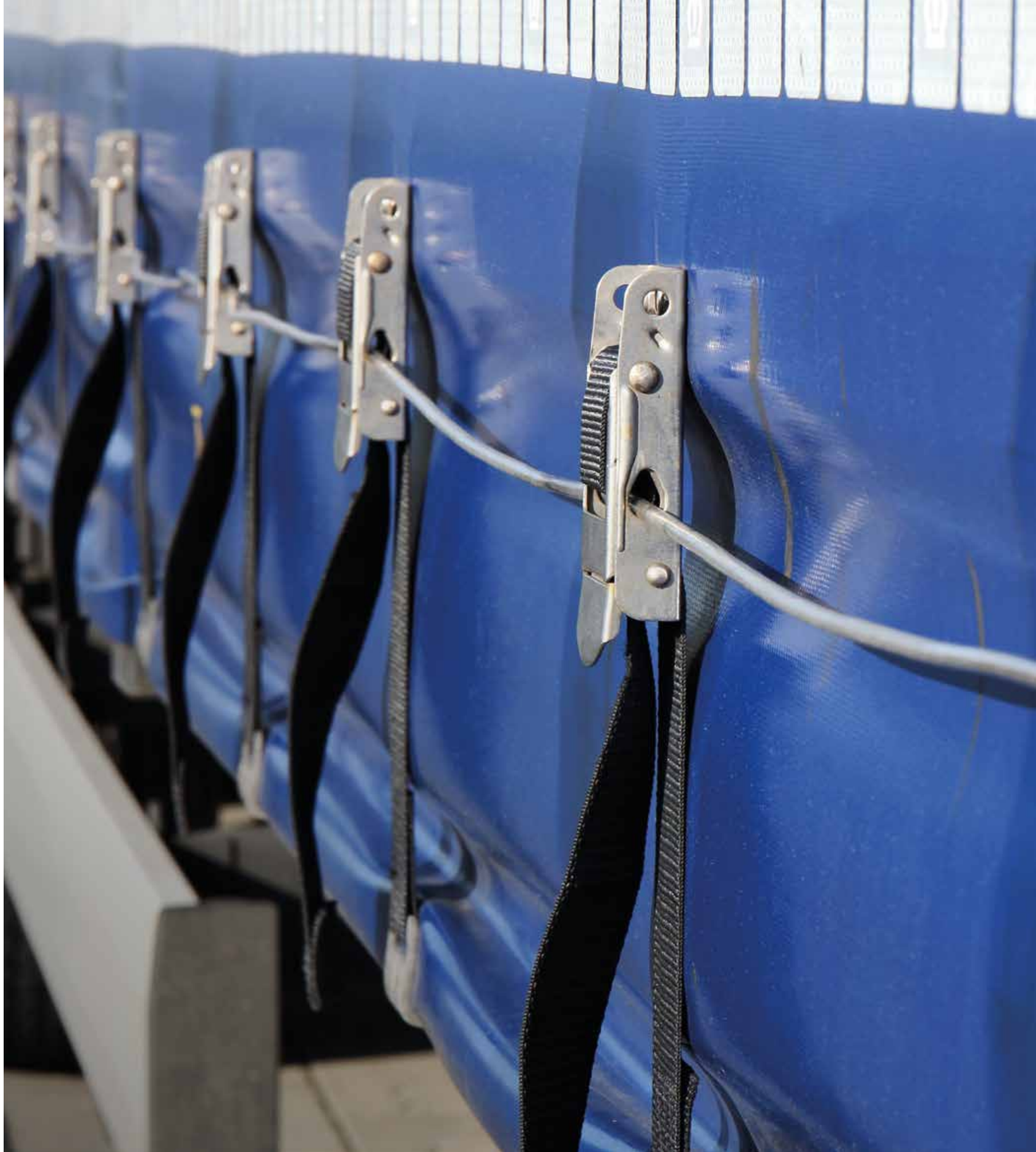
Sicher und fachgerecht laden – das ist ein wichtiges Thema im Gütertransport. Nur so werden Fahrer, andere Verkehrsteilnehmer und die Umwelt nicht gefährdet. Verantwortlich für eine regelgerechte Ladungssicherung sind Absender, Verlader, Fahrer und Frachtführer gleichermaßen. Nach dem Willen der EU-Kommission soll die bisher optionale Überprüfung der Ladungssicherheit bei Unterwegskontrollen künftig zur Pflicht werden, in der Schweiz decken die Schwerverkehrskontrollzentren (siehe Seite 7) diesen Aspekt mit ab.

Eine ungesicherte oder schlecht gesicherte Ladung kann sich bewegen und dabei enorme Kräfte freisetzen, die durch den Fahrzeugbau nicht aufgefangen werden. Schäden, Unfälle und Verletzungen können die Folge sein. Die Sicherung der Ladung muss deshalb unbedingt so erfolgen, dass sie auch bei Vollbremsungen, Ausweichmanövern und schlechten Straßen standhält.

Streck Transport kennt seine Pflichten bei der Ladungssicherung und verfügt über das notwendige Wissen, um sie sicherzustellen. Die Fahrer kontrollieren Fahrzeug und Fracht vor Fahrtantritt und tragen während des Transports die Verantwortung für die korrekte Sicherung. Wichtig ist aber auch, dass zuvor eine geeignete Verpackung oder ein geeigneter Ladungsträger ausgewählt wurde.

Für die transportgerechte Verpackung der Ware – also stabil und rutschhemmend – muss der Absender sorgen. Nur so kann sie überhaupt sicher verladen und befördert werden. Die Ladung muss vor Umkippen oder Auslaufen geschützt und sicherbar sein. Zudem müssen alle notwendigen Informationen zu Gewicht, Abmessungen sowie besonderen Eigenschaften wie Temperaturempfindlichkeit übermittelt werden. Darüber hinaus muss Gefahrgut gut sichtbar und gesetzeskonform gekennzeichnet sein.

Falsche oder fehlende Angaben oder eine schlechte Verpackung können sowohl in Deutschland wie auch in der Schweiz haftungs- und strafrechtliche Konsequenzen haben. Die rechtliche Grundlage bilden in Deutschland unter anderem das Handelsgesetzbuch (HGB §§ 407-414) und die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter (GGVSEB) sowie technische Regelwerke wie die VDI-Richtlinie 2700. In der Schweiz kommt beispielsweise das Straßenverkehrsgesetz (SVG) Art. 30 Abs. 2 zur Anwendung, wonach Fahrzeuge nicht überladen werden dürfen und die Ladung so anzubringen ist, dass sie niemanden gefährdet und nicht herunterfallen kann.



Neues Konzept

Cargo sous terrain will die Kurve kriegen

Die privatwirtschaftliche Initiative *Cargo sous terrain AG* (CST) arbeitet daran, dass der unterirdische Gütertransport in der Schweiz nun doch noch Fahrt aufnimmt. Sie hat das Projekt verändert und will so die exorbitanten Kosten um 30 Prozent senken. Vor einem Jahr schien das Vorhaben bereits zum Scheitern verurteilt, jetzt hat die Schweizer Regierung mit der Genehmigung des Sachplans für unterirdischen Gütertransport die raumplanerische Grundlage für eine Umsetzung geschaffen.

Damals hatte CST angekündigt, dass die Eröffnung der ersten Etappe des Tunnels von Härkingen nach Zürich nicht wie geplant 2031 stattfinden könne, CEO Peter Sutterlüti hatte sich in den Verwaltungsrat zurückgezogen, das Unternehmen stand in der Folge ohne Chef da, Mitarbeiter wurden entlassen. Zudem kritisierten die Kantone Zürich, Solothurn und Aargau die unterirdische Vision scharf, auch weil die geplanten innerstädtischen Hubs lokal zu zusätzlichem Verkehr führen würden.

Große Logistiker in der Schweiz halten das insgesamt rund 500 Kilometer lange Tunnelsystem CST durch das Mittelland und in der Nordwestschweiz für unwirtschaftlich. Seine Finanzierung ist weiterhin ungeklärt, bislang sind nur Projektentwicklung und -planung abgedeckt. Die *SBB* war bereits 2022 als Aktionärin abgesprungen, die *Migros* als potenzielle Großkundin hatte angekündigt, keine weiteren Mittel mehr zur Verfügung zu stellen. Bislang wurden etwa 140 Millionen Franken investiert.

Jetzt soll Seilbahntechnologie und die damit verbundene Senkung der künftigen Betriebskosten die Wirtschaftlichkeit verbessern, hat der seit Oktober 2024 amtierende CEO Christian Späth angekündigt. Das ursprüngliche Projekt war mit geschätzten 35 Milliarden Franken doppelt so teuer wie die drei Alpentunnel durch Gotthard, Lötschberg und Ceneri zusammen.

Größte Schweizer Aktionärin von CST sind die *Vaudoise Versicherungen*, weitere Hauptinvestoren aus der Schweiz sind *Credit Suisse, Mobiliar, Coop, Migros,* die *Schweizerische Post, Swisscom,* die *Zürcher Kantonalbank, K+D Valueinvest* und *Helvetia.* Zum Aktionariat gehört auch der globale Investor und Vermögensverwalter *Meridiam* mit Sitz in Paris, der sich auf die Finanzierung und Verwaltung öffentlicher Infrastrukturprojekte spezialisiert hat.

www.cst.ch

Führungskräfte aus dem Mittelland treffen sich beim Lunch

Analoger Hotspot

Der Schweizer *Business Club Mittelland* bringt Führungskräfte aller Branchen aus dem Aargau und Solothurn zusammen. Denn aus persönlichen Begegnungen entstehen oft starke Partnerschaften.

„Wir wollen etwas für die wirtschaftliche Entwicklung im Mittelland tun, wo es viele kreative Unternehmen gibt“, erläutert Raoul Stöhlker, der diesen Business Club 2003 mitinitiiert hat. „Das lässt sich am besten erreichen, wenn man die Menschen zu einer anregenden Veranstaltung zusammenbringt, bei der sie sich vernetzen können.“ Getragen wird der Business Club von fünf Unternehmen: der Bank *Julius Bär,* dem Technologieanbieter *Lenovo Schweiz,* dem Industriegasunternehmen *Messer Schweiz,* der Genossenschaft *Migros Aare* und von Streck Transport Schweiz. Raoul Stöhlker, in zweiter Generation geschäftsführender Partner der gleichnamigen PR-Beratung aus Zollikon, organisiert und leitet das Ganze.

Viermal pro Jahr bietet der *Business Club Mittelland* Führungskräften von Unternehmen aller Größenordnungen in einem Landhotel einen ansprechenden Rahmen, in dem sie sich zwanglos zu einem Vortrag eines hochkarätigen Referenten mit anschließendem Lunch in entspannter Atmosphäre treffen können. „Hier soll Business entstehen“, sagt Stöhlker, der viel Wert darauf legt, die Teilnehmenden persönlich zusammenzuführen. Gespräche von Mensch zu Mensch bewirkten, dass Unternehmen sich als potenzielle Partner fänden oder anderweitig zusammenarbeiteten.

Die Lunch-Veranstaltung soll dafür sorgen, dass nicht ein kompletter Arbeitstag eingesetzt werden muss. „Die Teilnehmenden kommen um 11.30 Uhr und gehen um 14 Uhr“ erläutert Stöhlker und lobt die „sehr effiziente Veranstaltungsplattform mit Networking, Inspiration und Lunch“. Er selbst sieht den eigentlichen Mehrwert des Business Clubs in der Vernetzung: „Das Netzwerk steht für die *Stöhlker AG* im Zentrum. Und das gilt genauso für die Träger und die Teilnehmenden.“ Letztere zahlen keine Mitgliedsgebühr, passieren aber ein Auswahlverfahren. „Sie müssen sich auf einer Entscheider-Ebene bewegen, wir achten da sehr auf Qualität.“

KONTAKT

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

businessclubmittelland.ch

US-Zölle 2025

Lieferketten in der EU und der Schweiz unter Druck

Die weltpolitische Lage im Jahr 2025 stellt internationale Lieferketten erneut auf die Probe. Im Zentrum steht die US-Zollpolitik unter Präsident Donald Trump. Mit einer Reihe neuer Schutzzölle will die US-Regierung heimische Industrien stärken – mit teils drastischen Folgen für Exporteure aus Europa und insbesondere aus der Schweiz.

Die US-Regierung hat im April 2025 einen pauschalen Einfuhrzoll von 10 Prozent auf alle Importwaren eingeführt. Zusätzlich gelten länderspezifische Aufschläge: 20 Prozent auf EU-Waren, 31 Prozent auf Produkte aus der Schweiz. Auch wenn die 20 Prozent aufgeschoben wurden, sind 10 Prozent weiterhin eine hohe Mehrbelastung. Auf Automobilteile sowie Stahl und Aluminium gibt es einen besonderen Fokus, dort wurden 25 Prozent festgesetzt, dabei gibt es schon wieder Ideen, diese weiter zu erhöhen. Bei Exporteuren und auch bei US-Importeuren herrscht eine große Verunsicherung. Das Ziel der US-Regierung ist klar: Der Schutz amerikanischer Schlüsselindustrien und die Rückverlagerung von Produktion in die USA. Eine derart protektionistische Zollpolitik führt regelmäßig zu erheblichen Mehrkosten entlang der globalen Lieferketten und erhöht insbesondere die Kosten für die Käufer.

Die EU hat umgehend Gegenmaßnahmen eingeleitet. Seit Mitte April gelten neue Zölle auf diverse US-Produkte, insbesondere in den Bereichen Konsumgüter, Landwirtschaft und Transport. „Das gegenseitige Hochschaukeln dieser Maßnahmen hat bereits Auswirkungen auf Lieferzeiten, Rohstoffverfügbarkeit und Produktionskosten vieler Unternehmen innerhalb der EU“, sagt Thomas Schlageter, Bereichsleiter Zollwesen bei Streck Transport in Möhlin.

Spannungen mit der EU: Herausforderung für Schweizer Exporteure

Für Schweizer Firmen ist die Lage besonders heikel. Als Nicht-EU-Mitglied ohne direktes Freihandelsabkommen mit den USA würde sie der Zollaufschlag von 31 Prozent mit voller Härte treffen, insbesondere hochwertige Industrie- und Technologiegüter, für die die Schweiz international bekannt ist. Zwar verzichtete der Bundesrat zunächst auf direkte Gegenmaßnahmen, dennoch sind indirekte Effekte – etwa über EU-Lieferketten – spürbar.

„Als Logistikpartner mit langjähriger Zollerfahrung raten wir unseren Kunden, US-Geschäfte und US-bezogene Lieferstrukturen kritisch zu überprüfen“, sagt Schlageter. „Neben den direkten Zöllen steigen auch Compliance-Anforderungen, Transitlaufzeiten und das Risiko plötzlicher Regulierungsänderungen.“ Eine vorausschauende Planung – etwa über alternative Bezugsmärkte oder regionale Pufferlager – könne helfen, Lieferausfälle und Kostensprünge abzufedern.

„Bleiben Sie in Europa“

In die gleiche Kerbe schlägt Kerstin Velhorst vom Fachmedium *Zoll+Außenhandel Aktuell*: „Ein- und Verkauf, Produktion und Entwicklung müssen in diesen turbulenten Zeiten mehr zusammenwirken“, rät sie. Durch geschickten Import von vergleichbaren Waren könne der US-amerikanische Markt gemieden und so Importzölle durch mögliche Präferenzabkommen gemildert oder ausgesetzt werden. Auch andere Anbieter in Asien oder Südamerika könnten eine attraktive Alternative sein, zumal hier gerade neue Freihandelsabkommen abgeschlossen wurden.

„Bleiben Sie in Europa“, rät Velhorst. Die heimische Wirtschaft sei interessanter denn je. Kürzere Wege, keine Zölle, vereinfachte Verfahren und eine harmonisierte Sicht auf Umwelt- und wirtschaftliche Standards rückten den innergemeinschaftlichen oder europäischen Ein- und Verkauf in den Mittelpunkt der Aktivitäten. „Es braucht Zeit, neue Lieferketten aufzubauen und zu etablieren. Doch bergen diese Herausforderungen durchaus Chancen für die Versorgung der Märkte und für mehr wirtschaftliche Unabhängigkeit.“

Wie sich ein Unternehmen letzten Endes auch entscheidet: Streck Transport steht seinen Kunden als kompetenter Partner bei sämtlichen Zollfragen zur Seite – für effiziente, sichere und belastbare Logistiklösungen auch in unruhigen Zeiten.

KONTAKT

Möhlin
Thomas Schlageter
+41 61 85 51 - 481
thomas.schlageter@streck.ch

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

Nachhaltigkeit über Generationen hinweg

Verantwortung übernehmen

Elisabeth Boll

Nachhaltigkeit ist zu einem überaus wichtigen Thema geworden, das auch bei Streck Transport im Fokus steht. Dies zeigt sich nicht zuletzt daran, dass es ein zentraler Baustein der strategischen Weiterentwicklung des Unternehmens ist, mit der sich Führungskräfte und Mitarbeitende von Streck Transport Deutschland und Schweiz unter der Leitung der Geschäftsführer Bernd Schäfer, Ralph Diringer, Gerald Penner und Andreas Wirth seit einiger Zeit intensiv beschäftigen. Der *Logisticker* hat darüber mit Elisabeth Boll und Aline Gehri gesprochen, die beide diesem Strategieteam angehören: Elisabeth Boll als Vertreterin der Inhaberfamilie des Unternehmens, Aline Gehri als Leiterin der Streck-Niederlassung in Lörrach.

Logisticker: Frau Boll, viele Unternehmen werben mit dem Thema Nachhaltigkeit. Was für eine Bedeutung hat es für Sie und Streck Transport?

Elisabeth Boll: Der Begriff Nachhaltigkeit ist in den vergangenen Jahren fast inflationär gebraucht worden und wurde immer schwammiger. Gefühlt hat jeder irgendeine grüne Nachhaltigkeitsstrategie. Ich denke, das Thema betrifft uns aber nicht nur ökologisch, sondern auch wirtschaftlich und gesellschaftlich.

Wie meinen Sie das?

Elisabeth Boll: Für mich sind Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit Begriffe, die zusammengehören. Wir agieren wirtschaftlich nachhaltig nicht um kurzfristige Erfolge zu generieren, sondern weil wir das Unternehmen langfristig erhalten wollen. Andererseits handeln wir nicht isoliert, sondern als Teil einer Gesellschaft, an die wir etwas zurückgeben wollen. Wir können unsere ökologische und soziale Verantwortung nur wahrnehmen, wenn wir die finanziellen Mittel dazu haben und wirtschaftlich erfolgreich sind.

Das unterscheidet Streck Transport als Familienunternehmen von einem börsennotierten Konzern, der in Drei-Monats-Intervallen tickt...

Elisabeth Boll: Ja, genau. Die zeitliche Perspektive ist eine ganz andere bei einem Familienunternehmen und einem Konzern, weil ein Familienunternehmen natürlicherweise an die nächsten Generationen denken muss und will. Wir reden nicht einfach von Nachhaltigkeit, sondern wir übernehmen Verantwortung.

Auf welche Bereiche der Nachhaltigkeit sollte im Unternehmen ein besonderes Augenmerk gelegt werden, Frau Gehri?

Aline Gehri: Grundsätzlich geht es umfassend darum, *wie* wir die Dinge tun. Wie treffen wir unsere Entscheidungen, wie planen wir unsere Touren, wie kommunizieren wir mit unseren Kunden, wie gehen wir mit Arbeitsplätzen oder Standortentscheidungen um. Unser Schwerpunkt liegt klar darauf, dass wir unsere Qualität, für die wir stehen, halten beziehungsweise stetig verbessern wollen: Mit unseren Kunden, mit unseren Mitarbeitenden und unserem gesamten Umfeld.

Ohne Qualität gibt es keine Nachhaltigkeit – lässt sich das so sagen, Frau Boll?

Elisabeth Boll: Für ein Produkt trifft das genau zu. Hat es keine Qualität, so geht es schnell kaputt, kann nicht repariert werden und landet vorzeitig im Müll, unter Verschwendung der benötigten Ressourcen. Das ist keinesfalls nachhaltig. Aber auch eine schlechte Tourenplanung ist nicht nachhaltig, weil beispielsweise Umwegverkehre den Spritverbrauch erhöhen, die Umwelt belasten, die Zeit der Fahrer vergeuden und ein schlechter Service am Kunden sind. Und wirtschaftlich ist das Ganze auch nicht. Schlechte Qualität kostet bares Geld.

Aline Gehri: Alle Bereiche greifen ineinander und müssen gesamthaft betrachtet werden. Das bedeutet, der Schwerpunkt bei der Nachhaltigkeit sind nicht allein die Kunden oder die Lieferanten, das sind genauso unsere Mitarbeitenden. Und das wiederum bedeutet soziale Verantwortung, indem Arbeitsplätze geschaffen und erhalten werden, was gleichzeitig eine wirtschaftliche Verantwortung ist, denn Arbeitsplätze können nur erhalten und geschaffen werden, wenn wir erfolgreich sind mit dem, was wir tun. Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit gehen mit der Verantwortung Hand in Hand. Ist das nicht der Fall, ist man ganz schnell bei Begriffen wie dem Greenwashing, und daran sind wir bei Streck Transport überhaupt nicht interessiert.

Passen Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit zusammen, Frau Boll?

Elisabeth Boll: Sie passen nicht nur zusammen, sondern sie sollten sich gegenseitig bedingen. Nur wenn ein Unternehmen bei einem gesamthaften Blick, der die Zukunft miteinbezieht, wirtschaftlich agiert, kann es auch nachhaltig sein. Verschwendung ist niemals nachhaltig und wenn man ein Geschäft wie einen Selbstbedienungsladen betreibt und ausnimmt, ist es auch ganz schnell zerstört.

Wie sehen Sie das, Frau Gehri?

Aline Gehri: Bei Streck Transport wird bei Maßnahmen darauf geachtet, dass sie gesamthaft nachhaltig, also ökologisch, wirtschaftlich und sozial verträglich sind, sei es beim Neu- oder Umbau von Gebäuden, der Installation von Photovoltaik, der Gestaltung von Grünflächen, der Elektrifizierung der Gabelstapler oder bei neuen Antrieben für Lkw. In der Logistik zeigt sich, dass Investitionen in nachhaltige Technologien und Prozesse langfristig nicht nur die Umwelt schonen, sondern auch die Betriebskosten senken können und unsere Wettbewerbsfähigkeit stärken. Beispielsweise reduzieren wir durch den Einsatz elektrisch betriebener Fahrzeuge Emissionen und steigern gleichzeitig die Energieeffizienz unseres Fuhrparks.

Elisabeth Boll: Mir ist es wichtig, dass wir hier auch unser Wachstum einbeziehen, das sehr nachhaltig war. Ich finde es immer sehr schön, mir in der Firmengeschichte die Bilder von den einzelnen Standorten anzuschauen und zu sehen, wie alles drumherum gewachsen ist. Das Wachstum ist beeindruckend, aber nicht überstürzt und nicht auf Kosten unserer Kunden oder unserer Beschäftigten erfolgt, sondern kontinuierlich.

Aline Gehri: Ich kann das nur untermauern. Egal in welchem Bereich, die Prozesse sind überall im Unternehmen sehr schnell. Volle Rampen, volle Lkw, es ist immer viel los und Entscheidungen müssen oftmals im Minutentakt getroffen werden. Unser Umfeld ist so schnelllebig, dass das nachhaltige, stetige Wachstum bei Streck mir als sehr wertvoll erscheint. Dadurch haben wir auch sehr lange Kundenbeziehungen, bei denen es um mehr geht als nur um den Profit. Natürlich müssen wir Geld verdienen, das ist keine Frage. Aber wir möchten auch durch unsere Werte überzeugen. Und was den internen Bereich angeht: Wir haben hier in Lörrach Mitarbeitende, die sind länger bei Streck Transport beschäftigt, als ich alt bin. Das kommt nicht von ungefähr, das spricht sehr für das Unternehmen, seine bewussten Entscheidungen und die Stabilität, die über die Jahre hinweg erzeugt wurde. Wir haben auch mit dieser Stabilität unsere Qualität erreicht. Das ist ein Erfolg dieses nachhaltigen wirtschaftlichen Wachstums von Streck.

Elisabeth Boll: Streck genießt dieses Vertrauen nicht nur von Seiten seiner Kunden oder seiner Beschäftigten. Das Gleiche gilt auch für die Beziehungen zu unseren Partnern wie beispielsweise Hellmann, wo wir gerade unser 50-jähriges Jubiläum gefeiert haben.

Das verantwortungsbewusste Wachstum zahlt sich also aus?

Elisabeth Boll: Unbedingt. Rein historisch betrachtet sowieso, aber insbesondere auch dann, wenn man die externen Aspekte miteinbezieht. Wir sind immer mit Weitblick gewachsen, so dass auch kommende Generationen etwas davon haben.

Aline Gehri

Energieeffizienz systematisch verbessern

Kunden profitieren von zertifizierter Nachhaltigkeit

Der offizielle Maßnahmenplan für die systematische Verbesserung der Energieeffizienz bei Streck Transport im Rahmen eines Audits steht: 2026 wird die Zertifizierung nach ISO 50001 angestrebt.

Streck Transport kann seine Anstrengungen zum Energiesparen in Kürze per Zertifikat nachweisen. „Wir hatten bereits zuvor ein Energiemanagement und haben unsere Energieeffizienz kontinuierlich und systematisch verbessert“, unterstreicht Geschäftsführer Gerald Penner. Das geschehe auch im wirtschaftlichen Eigeninteresse, denn schließlich koste jede vergeudete Kilowattstunde oder jeder vergeudete Liter Diesel bares Geld. Die Zertifizierung sei für Streck Transport nun ein kleiner Baustein, „der vollständig auf dem aufsetzt, was wir ohnehin schon tun“.

„Als Teil der Lieferkette unserer Kunden kommen unsere Maßnahmen zur Verringerung des Energieverbrauchs und damit des CO_2-Fußabdrucks diesen direkt zugute, besonders im Hinblick auf deren eigene Nachhaltigkeitsbilanz“, hebt der Geschäftsführer hervor. Die angestrebte Zertifizierung ist ein weiterer Teil der Streck-Nachhaltigkeitsstrategie und ergänzt das integrierte Managementsystem nach ISO 9001 (Qualität) und 14001 (Umwelt) um die ISO 50001 (Energie). Streck Transport wird außerdem freiwillig einen Nachhaltigkeitsbericht gemäß der europäischen Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) erstellen.

KONTAKT

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

Streck überzeugt

Audit zu Qualität und Umwelt

Die Überprüfung des integrierten Managementsystems von Streck Transport hat klare Fortschritte bei Nachhaltigkeit, Digitalisierung und operativer Exzellenz ergeben. Das hat im April 2025 das Überwachungsaudit in den Bereichen Qualität (ISO 9001) und Umwelt (ISO 14001) gezeigt.

Gelobt wurden unter anderem die systematische Erfassung der Kundenzufriedenheit mit guten bis sehr guten Ergebnissen, die konsequente Umsetzung von Nachhaltigkeitszielen, unter anderem mit E-Lkw, Ladeinfrastruktur und digitaler Tourensteuerung. Aber auch die sauberen, gut organisierten Umschlagbereiche mit engagiertem Personal überzeugten die Prüfer von Dekra Certification.

„Besonders wertvoll für uns war die externe Perspektive auf unsere Systeme – sie zeigt uns, wo wir stark sind, aber auch, wo wir präzisieren können“, betont Katharina Weber, Verantwortliche für QRS (Qualität, Risiko, Sicherheit) für die schweizerische Streck-Organisation. „In einem Fall hat das Audit uns auch geholfen, einen kritischen Punkt frühzeitig zu erkennen. Die Maßnahmen zur Nachbesserung wurden bereits eingeleitet – das ist gelebte Verbesserung“, ergänzt Stephan Bleckmann von Streck Transport aus Lörrach. Beide sind sehr zufrieden, dass die Prozesse an allen Standorten greifen und Transparenz bis zur Geschäftsleitung erzeugen.

Der Fokus für das nächste Audit im April 2026 soll bei Weiterentwicklung, Kommunikation und Integration der Managementsysteme in den Arbeitsalltag liegen. Denn von einem sind Katharina Weber und Stephan Bleckmann überzeugt: Ein wirksames System entsteht nicht auf dem Papier, sondern in der Praxis.

KONTAKT

Lörrach
Stephan Bleckmann
+49 7621 177 - 114
stephan.bleckmann@streck.de

Möhlin
Katharina Weber
+41 61 8551 - 352
katharina.weber@streck.ch

Weißes Gold aus heimischer Produktion

Schweizer Salinen versorgen die Schweiz mit Salz

Salz hat früher als „weißes Gold“ für den Reichtum von Städten und Fürsten gesorgt, seit Jahrtausenden ist der Rohstoff für die Menschen weltweit unverzichtbar. Das älteste aktive Bergwerk der Schweiz befindet sich in Bex im Kanton Waadt und gehört zu den *Schweizer Salinen*, ebenso wie die nahegelegene Saline de Bex. Im Salzbergwerk von Bex wird seit 1554 Salz gefördert, zum Beispiel das Speisesalz der Marke *Sel des Alpes.*

Auch in den Kantonen Aargau und Basel-Landschaft liegen die Salzvorkommen tief unter der Erde, dort wo sich vor 240 Millionen Jahren ein Meer befand. Die *Schweizer Salinen* fördern das Salz im Auftrag aller 26 Kantone, die gemeinsam mit dem Fürstentum Liechtenstein die Aktionäre des Unternehmens sind. Ein Konkordatsvertrag von 1973 regelt den Salzverkauf und garantiert damit die Versorgung aller Regionen mit Salz zu günstigen und einheitlichen Preisen.

400.000 bis 600.000 Tonnen Salz pro Jahr

Das heiß begehrte Salz wurde in Europa bereits in der Jungsteinzeit vor 7.000 Jahren unter schwierigsten Bedingungen abgebaut. Heute produzieren die drei Salinen in Schweizerhalle, Riburg und Bex jährlich 400.000 bis 600.000 Tonnen Salz. Um die Salzversorgung in der Schweiz langfristig sicherstellen zu können, ist die Erschließung von neuen Salzvorkommen in den festgelegten Konzessionsgebieten erforderlich. Dazu wird das Salz zunächst mit Schallmessungen geortet, dann ermöglichen es Sondierbohrungen, noch genauere Erkenntnisse über die Beschaffenheit der Vorkommen zu gewinnen.

Ist ein geeignetes Gebiet, ein sogenanntes Solfeld, für die Salzgewinnung gefunden und liegen alle Bewilligungen vor, werden zur Erschließung der Salzvorkommen Bohrungen vorgenommen. Danach wird von den Bohrplätzen aus Wasser in die feste Salzschicht im Untergrund gepumpt. Die dort entstehende Sole gelangt dann über eine unterirdische Transportleitung in die Saline, wo sie enthärtet, eingedampft, zentrifugiert und getrocknet wird, bis die gewünschte Salzqualität vorliegt.

Streusalz für den Winter

Die einst so überaus wertvollen weißen Körnchen sind längst sehr günstig geworden und finden natürlich immer noch als Speisesalz Verwendung, aber dieses macht nur rund acht Prozent am Gesamtverbrauch aus. Das meiste Salz dient mit 30 bis 55 Prozent dazu, den Verkehr auf winterlichen Straßen sicherer zu machen. Die Industrie ihrerseits benötigt 15 bis 25 Prozent, als Regeneriersalze werden 16 Prozent verbraucht. Landwirtschaft und Pharmaindustrie sind mit fünf beziehungsweise einem Prozent bescheidener.

Der jährliche Salzbedarf der Schweiz schwankte in der Vergangenheit zwischen etwa 350.000 und 680.000 Tonnen und ist insbesondere abhängig vom Winterwetter und der Nachfrage nach Auftausalz. Hierfür gibt es bei den *Schweizer Salinen* Lagerkapazitäten von rund 250.000 Tonnen, was etwa 60 Prozent der Gesamtkapazität der Schweiz entspricht. Weitere etwa 150.000 Tonnen können bei den Kantonen, Städten und Gemeinden gelagert werden. Insgesamt sind in der Schweiz also Lagerkapazitäten von rund 400.000 Tonnen vorhanden. Das Unternehmen kann täglich bis zu 7.000 Tonnen Salz auf Lkw und Bahn verfrachten, innerhalb eines Monats käme so ein Zug mit einer Länge von 35 Kilometern zusammen.

Bei der Lagerung von Salz arbeiten die *Schweizer Salinen* auch erfolgreich mit Streck Transport zusammen. Derzeit sind deutlich über 1.000 Paletten Salz untergebracht, die auf ihren Einsatz warten, sei es als Speise- oder als Streusalz. Streck Transport wickelt auch Umlagertransporte von und zu den Salinen-Standorten Schweizerhalle und Riburg ab.

„Die Zusammenarbeit mit Streck Transport, welche seit 2024 besteht, läuft sehr erfreulich und reibungslos“, hebt der Leiter Spedition bei den *Schweizer Salinen*, Pietro D‘Onghia, hervor. Er ergänzt: „Die Lagerung entspricht unseren hohen Qualitätsanforderungen und ist bestens für unsere Zwecke geeignet.“ Gemäß Pietro D’Onghia erfolgen Abholung und Rücklieferung stets pünktlich. Darauf und auf Flexibilität legen die *Schweizer Salinen* im Rahmen der Zusammenarbeit großen Wert.

KONTAKT

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

www.salz.ch

Salz weltweit

Schätzungen zufolge gibt es weltweit rund 100 Billionen Tonnen Salz in Lagerstätten, etwa 280 Millionen Tonnen wurden 2024 abgebaut. Am meisten Salz wird in China produziert, gefolgt von den USA.

Die unterschiedlichen Einsatzgebiete von Salz:

Badesalz	1%	
Pharmasalze	1%	
Sole	4%	
Landwirtschaftssalze	5%	
Speisesalze	8%	
Regeneriersalze	16%	
Gewerbe- & Industriesalz	15-25%	
Auftausalz	30-55%	

Neue Halle und neues Konzept

Kontraktlogistik bei Streck Transport in Freiburg plant mehr Flächen für die Kunden

Bei Streck Transport in Freiburg entsteht eine neue Logistikhalle, gleichzeitig wird die Kontraktlogistik am Standort neu konzipiert.

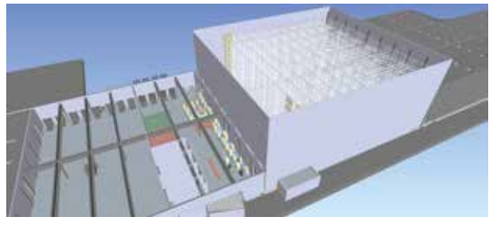
Die Halle 1 in Freiburg-Hochdorf ist eines der ersten Gebäude, das auf dem Streck-Gelände erstellt wurde. Jetzt hat sie ausgedient und wird durch eine Anlage nach neuesten Effizienz- und Umweltstandards ersetzt. Der Neubau schont die Ressource Boden maximal: Auf der gleichen Grundfläche entsteht mehr als das Doppelte an Lagerraum. „Wir wollen die Halle mit über 30 Metern deutlich höher bauen als die bisherige“, sagt Geschäftsführer Gerald Penner.

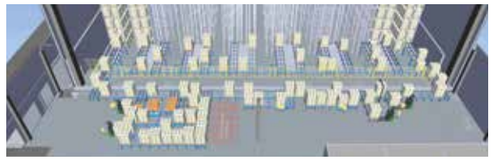
Das Projekt fand auch bei der Stadt Freiburg großen Anklang und die Bauvoranfrage wurde trotz der Überschreitung der im Bebauungsplan vorgesehenen Maximalhöhen positiv beschieden. Im zweiten Halbjahr 2025 soll der Bauantrag eingereicht werden. Weitere beim Abbruch entstehende Ressourcen, wie zum Beispiel der Baustahl, werden komplett recycelt, der Beton soll möglichst als Unterbau für die neue Halle Verwendung finden. Das erspart seinen Abtransport und das Heranschaffen von neuem Material für die Fundamentierung.

Vollautomatisch und energieautark

Die neue Anlage soll bei einer Temperaturführung von 15 bis 25 Grad vollständig energieautark werden, dafür sorgen künftig auch Photovoltaik auf dem Dach und an der Fassade. „Die vertikale Anbringung der Module trägt dazu bei, mittags keine Stromspitzen zu erzeugen“, erläutert Penner. „Wir können so sowohl früher als auch später als bei der Dachanlage auf Strom zugreifen. Damit haben wir zwar einen geringeren Ertrag, diesen aber zu einer passenderen Zeit.“ Um die neue Halle zu heizen und zu kühlen, soll eine Grundwasser-Geothermieanlage zum Einsatz kommen. Auf diese Technik wird bereits beim Rechen- und Kundenzentrum sowie der laufenden Sanierung des Bürogebäudes in Freiburg gesetzt und auch am Standort Möhlin in der Schweiz läuft diese ressourcenschonende und energieeffiziente Technik bereits seit Jahren problemlos.

Die Halle 1 wird künftig vollautomatisch mit doppelt tiefen Regalen betrieben. Auf diese Weise lassen sich die Gangbreiten und die Anzahl der Gänge reduzieren, denn vollautomatische Hochregalstapler brauchen wesentlich weniger Platz als vom Menschen gesteuerte Geräte und sind in der Lage, die doppelttiefen Regale zu bedienen. Damit wird die Flächeneffizienz deutlich erhöht. Die Temperaturführung wird vollautomatisch gesteuert und mit einem validierten Sensorsystem überwacht, sodass entsprechend Nachweispflichten der Industrie erfüllt werden. Derzeit steht die alte Halle noch, aber die Vorarbeiten für ihren Neubau sind bereits in vollem Gange.





KONTAKT

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

Scheinbar unmögliche Transporte ermöglichen

Helden für die Nische

Wer einen ganz speziellen Auftrag hat und etwas befördern lassen will, was so richtig in keine Kiste und keinen Container passt – der ist bei Streck Transport genau richtig. Wenn kniffelige Logistikprobleme unter Zeitdruck gelöst werden müssen, treten die Nischenhelden von Streck Transport auf den Plan. Für sie ist kein Weg zu weit, kein Berg zu hoch und keine Sendung zu groß. Sie wollen die Herausforderung.

Erreichbar sind die Superheldinnen und -helden ganz einfach per E-Mail unter: **nischenheld@streck-transport.com**

KONTAKT

Möhlin
Stephen Kraus
+41 61 8551 - 247
stephen.kraus@streck.ch

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

Gut vernetzt schnell in die Schweiz

Streck sorgt für die richtigen Verbindungen

Täglich direkte Verbindungen von Deutschland in die gesamte Schweiz und zurück – das zeichnet das flächendeckende Stückgutnetzwerk von Streck Transport aus. Seit über 75 Jahren ist Streck Transport in der Schweiz vor Ort und sorgt dafür, dass die Sendungen zu attraktiven Preisen und mit schnellen Laufzeiten zuverlässig bei den Kunden ankommen.

Dabei werden Transport und Einfuhrverzollung aus einer Hand angeboten, eigene Büros an den wichtigsten deutsch-schweizerischen Grenzübergängen sorgen für eine reibungslose Abwicklung. Kein Hub, kein Umweg verursachen Verzögerungen. Streck Transport muss keine hohen Hindernisse überwinden: Wenn andere sich noch am Berg abmühen, haben die blauen Streck-Lkw schon geliefert.

Aufträge und Anfragen nehmen unsere Schweiz-Expertinnen und Experten gerne per Mail entgegen: **gipfelstuermer@streck.de**

KONTAKT

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

Immer gerne gesehen

Kundenveranstaltungen bei Streck Transport in Freiburg

Der intensive Austausch mit Kunden ist bei Streck Transport seit jeher Teil der Firmenphilosophie. Nicht zuletzt deswegen finden regelmäßig Schulungen, Workshops und Kundenevents statt, bei denen aktuelle Themen im Fokus stehen: Nachdem im Mai eine Veranstaltung zum Thema „Incoterms“ restlos ausgebucht war, wird es im Oktober einen weiteren Termin geben. Im November folgt dann ein Workshop zum Thema „Importe aus Asien“. Eher sportlich ging es Anfang Juli bei „Streck Transport meets SC Freiburg“ im Europa-Park-Stadion zu.

Importe aus Asien – gemeinsam gegen Risiken und versteckte Gebühren

Bei Importen aus Asien entstehen häufig unerwartet zusätzliche Gebühren, und Unternehmen erleben böse Überraschungen durch Nebenkosten, die sich erst nach Ankunft der Ware offenbaren. CFR und CIF sind zwei scheinbar vertraute Lieferklauseln im internationalen Handel. Jedoch: „Die sogenannten Post Landed Charges sind oft nicht vertraglich fixiert und nicht verhandelbar – aber zahlungspflichtig, und das ohne jede Kontrolle durch den Importeur“, warnt Roland Steinebrunner, der bei Streck Transport Deutschland verantwortlich für die Seefracht ist

Auf einer Herbstveranstaltung am 5. November 2025 bei Streck Transport in Freiburg wird erläutert, wie sich diese Kosten vermeiden lassen. Mit Expertise und spannenden Praxisbeispielen führen Roland Steinebrunner und Florian Bayer durch den Abend. Das Ziel: Transparenz schaffen und Handlungsmöglichkeiten aufzeigen. Der Workshop, der aufklären und zum Umdenken anregen soll, richtet sich an alle, die aus Asien importieren oder importieren wollen, an Einkäufer und Einkaufsberater, aber auch an Unternehmen, die ihre Importprozesse sicherer und kalkulierbarer machen und die Gesamtbeschaffungskosten wirklich verstehen wollen.

Fachwissen trifft Praxis: „Incoterms“ leicht gemacht

Mitte Mai waren über 50 Kundinnen und Kunden bei Streck Transport in Freiburg zu Gast, um sich zum Thema „Incoterms“ weiterzubilden: Sebastian Seidler von der *wvib Schwarzwald AG* eröffnete die Veranstaltung mit einem spannenden Vortrag und gab dabei wertvolle Einblicke in die aktuellen Regelungen und deren praktische Anwendung. Im Anschluss daran konnten die Teilnehmenden Fragen stellen und es entwickelte sich eine lebhafte Diskussion zu den „Incoterms“. Abgerundet wurde der Nachmittag durch eine exklusive Tour über das Streck-Firmengelände sowie einem entspannten Zusammensein in angenehmer Atmosphäre.

Spaß am Abend – Besuch beim SC Freiburg

Die exklusive Business Lounge des SC Freiburg ist ein besonderer Ort, um sich auszutauschen und neue Kontakte zu knüpfen. Hierhin hatte Streck Transport am 3. Juli etwa 80 Kundinnen und Kunden eingeladen, die das Europa-Park-Stadion besichtigen und einen Blick hinter die Kulissen des SC Freiburg werfen konnten. Spaß und Sport standen abseits des geschäftlichen Alltags im Mittelpunkt des Abends und die Stadionwurst vom Grill – samt vegetarischer Variante – und kühle Getränke trugen zur entspannt-geselligen Stimmung und angeregten Gesprächen bei.

Veranstaltungsdetails

Importe aus Asien
- **Datum**
  Mittwoch, 5. November 2025
- **Moderation**
  Roland Steinebrunner und Florian Bayer

Incoterms
- **Datum**
  Donnerstag, 16. Oktober 2025
- **Moderation**
  Sebastian Seidler (wvib)

Beide Veranstaltungen finden im Kundenzentrum von Streck Transport in Freiburg statt. Anmeldungen können Sie gerne an **ingrid.lorenz@streck.de** richten.

KONTAKT

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

34.500 Euro für 69 Ehrenamtsprojekte

Engagement lohnt sich

Streck-Beschäftigte, die sich in einem Verein oder bei einer Organisation ehrenamtlich engagieren, können sich jährlich um eine Förderung bewerben. In diesem Jahr schüttet das Unternehmen die Rekordsumme von 34.500 Euro für 69 Projekte in Deutschland und der Schweiz aus – 500 Euro für jede Bewerberin und jeden Bewerber.

„Unsere Beschäftigten sind in ihrem Engagement sehr vielseitig und nach sorgfältiger Prüfung durch die Geschäftsführung konnten wir alle eingereichten Projekte befürworten“, sagt Geschäftsführer Gerald Penner. Das Engagement umfasse den klassischen Sportverein, Musikvereine oder soziale Projekte. „Man kann sich nicht bewerben, wenn man irgendwo nur Mitglied ist, sondern man muss effektiv etwas für andere tun als Betreuer, Trainer, Kassenwart oder auch Vorstand“, erläutert Penner. „Mit der jährlichen Aktion möchten wir uns bei allen Engagierten bedanken, denn ihr Einsatz für die Gemeinschaft ist bei Weitem nicht selbstverständlich – aber umso wichtiger für unsere Gesellschaft.“

KONTAKT

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

Profimannschaft in der DEL 2 und sämtliche Jugendmannschaften

Streck Transport unterstützt den EHC Freiburg 25/26

Die Partnerschaft zwischen dem EHC Freiburg und Streck Transport, die 2025/26 die fünfte Spielzeit geht, wird künftig noch sichtbarer: So wird in der kommenden Saison in der „Echte Helden Arena“ u.a. ein Bullykreis das Streck-Logo zieren. Doch nicht nur die Profimannschaft profitiert vom Sponsoring: Streck-Geschäftsführer Ralph Diringer ist es ein besonderes Anliegen, dass auch die Jugendmannschaften unterstützt werden – daher werden auch weiterhin sämtliche Nachwuchsteams mit dem Streck-Logo auf dem Trikot auflaufen.

Mit Streck-Logo laufen

Mitarbeitende waren bei mehreren Events sportlich unterwegs

„Streck bewegt“ – auch die eigenen Mitarbeitenden. Streckerinnen und Streckler waren beim Firmenlauf *B2Run* in Basel und Freiburg, beim Freiburg-Marathon und mit der Firmen-Fußballmannschaft beim *FAIR ways-Cup* des SC Freiburg dabei.

Am **Mein Freiburg Marathon** quer durch Freiburg – von der Altstadt bis hin zur Neuen Messe – haben sich am Sonntag, den 6. April, eine Mitarbeiterin und ein Mitarbeiter am Halbmarathon sowie drei Mitarbeitende am 10-Kilometer-Gesundheitslauf beteiligt – bei idealem Laufwetter und unterstützt von zehntausenden Fans am Streckenrand ein unvergessliches Erlebnis.

Für einige Streckler ging es dann am 21. Mai ins Dreisamstadion zum alljährlichen **FAIR ways-Cup**, der vom SC Freiburg organisiert wird. Insgesamt traten 38 Unternehmen in sechs Gruppen gegeneinander an. Streck Transport durfte sich in der Gruppenphase mit der *AOK, R+V Versicherung, Enovis, Edeka Südwest* und *Christian Müller Immobilien* messen – inklusive einer Unterbrechung durch ein Gewitter.

Als Gruppenzweiter mit vier Siegen aus fünf Spielen und satten 12 Toren ging das Team ins Achtelfinale. Dort wartete das Team von *Stryker* – ein hartes Match, das Streck mit 0:2 verlor.

Die **B2Run-Firmenläufe** fanden dann am 23. Mai in Basel und am 27. Mai in Freiburg statt. Streck war mit 19 Personen beim **B2Run in Basel** vertreten, bei strahlendem Sonnenschein und angenehmen Temperaturen. Dank spontaner Unterstützung von Streck Transport Deutschland konnte sogar ein kurzfristig frei gewordener Startplatz im St. Jakob-Leichtathletikstadion noch besetzt werden. Ein spezieller Dank geht an David Quici und Jonas Tschirpke, die diese Streck-Tradition in der Schweiz wiederbelebt haben.

Der **B2Run in Freiburg** fand auf einem neuen Kurs rund um das Europa-Park-Stadion des SC Freiburg statt. Zum ersten Mal gingen 12.000 Läuferinnen und Läufer an den Start, und auch Streck konnte mit über 40 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern einen internen Teilnehmerrekord aufstellen. Der erster Streckler war in rekordverdächtigen 20 Minuten und 30 Sekunden im Ziel. Ob sportlich ambitioniert oder locker joggend – alle hatten Spaß, waren mit Teamgeist und guter Laune unterwegs.

KONTAKT

Freiburg
Sebastian Steinle
+49 761 1305 - 218
sebastian.steinle@streck.de

Möhlin
Antina Endres
+41 61 8551 - 406
antina.endres@streck.ch

Den Rücken stärken

Gesundheitsförderung bei Streck Transport Schweiz

Unter dem Motto „Fit – gesund – sicher“ setzt sich Streck Transport im Rahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung schon lange für das Wohlergehen der Beschäftigten ein. Dank der Kooperation mit der *Reha Rheinfelden* wird ihnen am Standort Möhlin einmal pro Woche der Rücken gestärkt.

Immer dienstags nach der Arbeit geht es mit Kurzhanteln und Matte zur Sache, und Kursleiterin Filomena Gravante betreibt kein Schonprogramm: Geboten wird ein Mix aus funktionalem Training, Yoga und Pilates. Für Einsteiger werden die Übungen angepasst, Ziel ist aber immer, Rumpf- und Rückenmuskulatur zu stärken, der Kurs heißt schließlich „Rücken-Fit“.

Die vier Frauen und drei Männer müssen zum Trainieren keine langen Wege zurücklegen, denn der Kurs der Reha Rheinfelden findet in einem Raum auf dem Betriebsgelände in Möhlin statt. Die Teilnehmenden kommen aus verschiedenen Abteilungen. Einige von ihnen sind seit der internen Kursausschreibung von Anfang an dabei, andere wurden durch Kolleginnen oder Kollegen darauf aufmerksam gemacht. „Ich profitiere sehr von diesem Kurs“, sagt Ivana Juric. „Obwohl ich schon immer darauf geachtet habe, mich genügend zu bewegen, hatte ich lange Zeit Probleme mit einem verspannten Nacken und hatte deswegen auch Physiotherapie. Weil im Kurs gezielt auf solche Themen eingegangen wird, geht es mir jetzt viel besser.“

Die Gruppe hat einen richtig guten Teamgeist entwickelt und würde sich freuen, wenn die drei freien Kursplätze auch noch besetzt würden. Auch für sehr sportliche Personen dürfte die professionelle Korrektur bei den Übungen ein Anreiz sein, hinzukommt die motivierende Kursgestaltung von Filomena Gravante. Sicher ist: Der innere Schweinehund wird gemeinsam leichter besiegt.

Und falls das Kursangebot aus zeitlichen Gründen nicht passen sollte: Für Beschäftigte von Streck Transport gibt es auch Vergünstigungen für diverse externe Fitnessangebote, sowohl regional als auch schweizweit.

KONTAKT

Möhlin
Antina Endres
+41 61 8551 - 406
antina.endres@streck.ch

Viele Türen stehen offen

Karriere als Quereinsteiger bei Streck Transport in Deutschland

Siarhei Miniuk macht als Quereinsteiger bei Streck Transport Karriere. Der 36-jährige aus Belarus ist ohne Deutschkenntnisse nach Freiburg gekommen. Anfang des Jahres hat er die mündliche und schriftliche Prüfung als Fachkraft für Lagerlogistik mit Bravour bestanden. Jetzt soll es weitergehen.

Siarhei Miniuk ist 2019 seiner Frau gefolgt, die in Freiburg arbeitete und ein Masterstudium absolvierte. „Meine Sprachkenntnisse waren sozusagen bei null, und ich wurde trotzdem bei Streck Transport angestellt“, erzählt Miniuk. Er belegte vormittags einen Deutschkurs und arbeitete nachmittags als Teilzeitkraft im Unternehmen, 2020 hatte er sprachlich das gute B2-Niveau erreicht. Als dann bei Streck eine Vollzeitkraft gesucht wurde, war das für ihn eine gute Gelegenheit, sich noch mehr in die Abläufe im Lager zu integrieren.

„Ich will mich entwickeln“, sagt Miniuk. „In meiner Heimat Belarus habe ich berufsbegleitend Jura studiert und in der Logistik gearbeitet.“ Erfahrung brachte er also mit zu Streck, mit seinen juristischen Kenntnissen dagegen konnte er aufgrund der unterschiedlichen Gesetze in beiden Ländern nicht mehr viel anfangen. „Für ein Studium in Deutschland hätte ich C1-Sprachkenntnisse gebraucht“, erzählt er. „Ich habe versucht, dieses Niveau zu erreichen, aber dann ist mein Sohn zur Welt gekommen, da wurde die Zeit zu knapp.“

Inzwischen hat er zwei Kinder, aber vorwärts sollte es trotzdem gehen. Mit Hilfe von Personalentwicklerin Cornelia Weismann und seiner Frau hat er sich dann über Möglichkeiten einer externen Prüfung als Fachkraft für Lagerlogistik informiert. Bei der Information ist es nicht geblieben. Neun Monate lang ist der 36-Jährige dann jeden Samstag den ganzen Tag zur Schule gegangen. Außerdem sah der von der *Agentur für Arbeit* finanzierte Kurs dreimal eine Woche lang Blockunterricht vor, die er mit Bildungsurlaub und zwei Wochen Urlaub abgedeckt hat. „Ich hatte Glück, denn ich war in einer ziemlich kleinen Gruppe, das war ein sehr persönlicher Unterricht“, erinnert sich Miniuk. Außerdem war die Schule in der Nähe der Wohnung. Das habe ihm das Leben als Familienvater erleichtert.

„Ich will nicht mein ganzes Leben als Staplerfahrer arbeiten“, sagt Miniuk jetzt, nachdem er seine anspruchsvolle Ausbildungsprüfung im Frühjahr bestanden hat. Die berufliche Laufbahn soll weiter gehen, und seine Frau ist sein Vorbild, sagt er. „Ich muss mich auch anstrengen.“ Er kann sich vorstellen, Teamleiter in der Exportabteilung zu werden oder seinen Meister zu machen. Für Cornelia Weismann wäre für ihn auch eine Aufgabe im Büro passend: „Dort wäre die Disposition prädestiniert oder die Logistikabteilung.“ Miniuk hat jetzt eine schwere Herausforderung zu bewältigen: Er muss sich entscheiden, durch welche der offenen Türen er gehen will.

KONTAKT

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

Streck Transport wünscht Ihnen einen schönen und erholsamen Sommer!

Der Sommer ist wie ein gutes Buch –
man möchte ihn nicht zu schnell zu Ende lesen.

(Johann Wolfgang von Goethe)

FSC
www.fsc.org
MIX
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
FSC® MUSTER

Impressum

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

» Geschäftsführung:
Bernd Schäfer (Vorsitzender),
Ralph Diringer, Gerald Penner

» Beiratsvorsitzender:
Dr. h.c. Klaus Endress

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

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

» Geschäftsleitung:
Bernd Schäfer (Vorsitzender),
Andreas Wirth

» Präsident des Verwaltungsrates:
Dr. h.c. Klaus Endress

» Handelsregister:
Kanton Aargau
UID: CHE-109.622.160

Freiburg
+49 761 1305 - 0
freiburg@streck.de
www.streck-transport.de

» Grafik und Layout:
tp werbeagentur

» Druck
Burger Druck GmbH

» Fotos
Streck Transport-Gruppe
Schweizer Salinen AG
S. 04, **Yannic Kress** – unsplash.com
S. 08, **Björn Wylezich** – stock.adobe.com
S. 10, **Christian Bieri** – stock.adobe.com
S. 12, **Ketsara** – stock.adobe.com
S. 16, **Heidi Fin** – unsplash.com
S. 32, **Bailey Gullo** – unsplash.com

STRECK TRANSPORT