

# LOGISTICKER

Juli 2018

**STRECK**  
TRANSPORT



**SICHERHEIT  
UND DESIGN**

*Italien*  
**Politische  
Lage**

*Streck Transport*  
**Einblick ins  
Projektmanagement**

*Richtiger Sitz*  
**Nicht nur für  
Krafffahrer**



Liebe Leserin, lieber Leser,

so manches wissen wir erst zu schätzen, wenn es droht, uns abhandeln zu kommen. Dazu gehört die Europäische Union, die vor einer Zerreißprobe steht. Dabei hat sie einen kaum zu überschätzenden Beitrag dazu geleistet, dass wir schon lange Zeit im Frieden leben. Häufig als Bürokratiemonster beschimpft, verdanken wir ihr nicht zuletzt den grenzenlosen Binnenmarkt.

Die Wirtschaft braucht die EU, mit ihren einheitlichen Regeln für einen Markt mit über 500 Millionen Einwohnern. Und auch die Schweiz profitiert von der EU mit ihrem einheitlichen und damit leichten Zugang zum Markt der (noch) 28, zumal zentral gelegen und von EU-Staaten umgeben. In Zeiten globaler Lieferketten und enger wirtschaftlicher Zusammenarbeit muten manche der derzeitigen Entwicklungen geradezu absurd an.

Zuverlässige Rahmenbedingungen und Planungssicherheit sind gerade im Bereich der Logistik wichtig, insbesondere in der grenzüberschreitenden Transportlogistik. Hier profitiert die A. Steffen AG aus Spreitenbach im Kanton Aargau als Schweizer Unternehmen von den offenen Grenzen und der zuverlässigen Transportlogistik von Streck Transport nicht nur innerhalb der Schweiz, sondern auch in das europäische Ausland. Und Unternehmen wie die A. Steffen AG gibt es viele, sowohl innerhalb als auch außerhalb der EU. Sie alle, ebenso wie die vielen grenzüberschreitenden Arbeitnehmer und auch die übrige Bevölkerung, finden in der aktuellen, teils lautstarken politischen Diskussion, kaum Gehör. Wollen wir hoffen, dass sich politischen Akteure wieder auf die ohne Zweifel vorhandenen Probleme und Sachfragen fokussieren und hierfür Lösungen finden - das wäre mein Sommerwunsch.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine gute Lektüre  
Ihr

Manfred Haas  
Direktor Streck Transport AG



**POLITIK & WIRTSCHAFT**

Positive Entwicklung der Stückgutkooperationen .....4  
 Seefracht – Situation bei FCL Transporten .....6  
 Sicherer auf hoher See .....7  
 Rücksicht an der Rampe .....8  
 Schiffe sollen sauberer werden .....9  
 Maut und Fahrermangel treiben Kosten weiter hoch ..... 10  
 Kabotage im Fokus ..... 12  
 Zwei Milliarden Schaden durch Sperrung bei Rastatt ..... 13

**LÄNDERPORTRAIT**

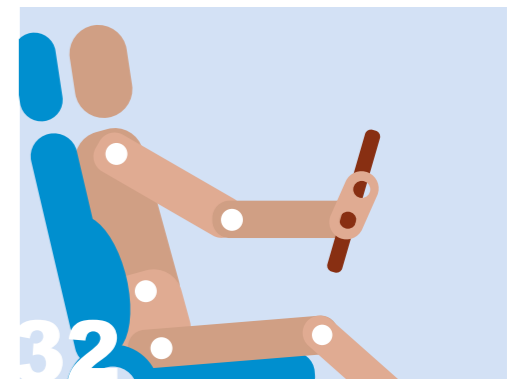
Politische Lage gefährdet Italiens Wachstum ..... 15

**KUNDENPORTRAIT**

Sicherheit und Design ..... 18

**AUS DEM UNTERNEHMEN**

Qualität im Mittelpunkt .....22  
 Datenschutz ist uns wichtig! .....24  
 Neue Überprüfung und längere Wartezeiten .....26  
 Luftfrachtextperte geländegängig unterwegs .....28  
 Auszeichnungen für Streck Transport .....30  
 Richtiger Sitz .....32  
 Projektmanagement bei Streck Transport – ein Einblick .....34  
 Die Firma läuft .....36  
 Impressum .....36



# Positive Entwicklung der Stückgutkooperationen

Die Stückgutkooperationen CargoLine, System Alliance und System Alliance Europe haben ein erfolgreiches Geschäftsjahr hinter sich. Als Mitglied der drei Netzwerke in Deutschland wird Streck Transport von den jeweils eingeleiteten Neuausrichtungen profitieren.

Um auch zukünftig stabil zu wachsen, hat CargoLine bereits 2017 einige Weichen gestellt. Dazu gehören beispielsweise die Gründung der Tochtergesellschaft Gate56 Systemverkehre GmbH im Großraum Koblenz und die engere Zusammenarbeit mit Rhenus, die zum 1. Januar 2019 in einen Gesellschaftervertrag münden soll. Das vergangene Geschäftsjahr wurde bei 12,2 Millionen Ausgangssendungen und einem Umsatz von 1,38 Milliarden Euro mit einem Plus von jeweils 1,5 Prozent abgeschlossen. Dabei wurden rund 9,3 Millionen Sendungen innerhalb

Deutschlands transportiert und etwa 2,9 Millionen im europäischen Landverkehr. Der Anteil an B2C-Sendungen national betrug 13 Prozent (plus 1 Prozent).

„Unter den drei großen Stückgutkooperationen hierzulande sind wir die einzig wirklich mittelständische. Da jedes unserer Verbundunternehmen aus eigener Kraft seinen Geschäftserfolg sichern muss, legen wir besonderen Wert auf ein gesundes Wachstum und Ergebnisse, die uns Investitionen in Technik, IT und vor allem in die Belegschaft erlauben. Mit einem Plus von 1,5 Prozent sind wir hier gut unterwegs“, zeigt sich der Vorsitzende der CargoLine-Geschäftsführung, Jörn Peter Struck, zufrieden. Die System Alliance hat die Integration von fünf neuen Partnern aus Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen und Bayern zum Ende des 1. Quartals 2018 abgeschlossen. DTC (Nürnberg),

Emons (Neubrandenburg), Nellen & Quack (Mönchengladbach), Niedermaier (Landau/Isar) und Streit (Obertraubling) bewegen als erfahrene Stückgut-Speditionen mit hohen Qualitätsstandards monatlich jeweils zwischen 14.000 und 85.000 Sendungen.

Bei der Aufnahme der neuen Regionalbetriebe hat sich die stabile Struktur der Kooperation bewährt – es gab keine Leistungsverluste. Über die fünf neuen Systempartner hinaus arbeitet das Netzwerk in den Regionen Heilbronn, Mittenwalde und Reichenberg mit mehreren Korrespondenzpartnern zusammen, die das flächendeckende Netzwerk komplettieren.

Eine weitere Veränderung in der Kooperation steht zum 1. Januar 2019 an, wenn Gudrun Raabe die Geschäftsführung von Georg Köhler übernimmt. Die Spe-

ditionskauffrau, Verkehrsfachwirtin und Betriebswirtin (IHK) arbeitet seit 2005 bei der System Alliance, hat seit 2017 Prokura und verantwortet unter anderem die Koordination der Vertriebsaktivitäten und das Marketing. Köhler, der sich in den Ruhestand verabschiedet, führt die Geschäfte der Stückgutkooperation seit dem 1. Juli 2003 und hat durch die Gewinnung neuer Partner und die Besetzung vakanter Gebiete große Umbrüche in der Netzwerkstruktur erfolgreich gesteuert und die Weiterentwicklung des Systems vorangetrieben.

Die System Alliance Europe hat 2017 erneut die Menge gesteigert und insgesamt rund 4,14 Millionen Sendungen transportiert. Das entspricht einem Plus von 2,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, die Tonnage lag bei 1,61 Millionen Tonnen. Die

Gesellschafterversammlung hat sich für Gebietserweiterungen in EU- und einigen Länder außerhalb entschieden. Insgesamt sollen in den nächsten Jahren 20 weitere Länder an das Netz angeschlossen werden, unter anderem in Osteuropa sowie den Maghreb-Staaten.

## » KONTAKT

### Freiburg

Nationale Landverkehre  
Carolin Schwarz  
Tel. +49 (0) 761 1305 – 543  
carolin.schwarz@streck.de

### Freiburg

Internationale Landverkehre  
Mareen Schwierz  
Tel. +49 (0) 761 1305 – 405  
mareen.schwierz@streck.de

### Neue Streck & Trace-Plattform

Zum 1. Juli wechselt Streck Transport auf die neue Plattform „Conizi“ für die Sendungsverfolgung im Landverkehr. Damit können alle Informationen in Echtzeit abgerufen werden und die Daten werden in einem modernen Design präsentiert. Alle wesentlichen Informationen dazu finden sich auf unserer Homepage unter der Rubrik „Streck & Trace“.

[www.streck-transport.com](http://www.streck-transport.com)

[www.streck-transport.com](http://www.streck-transport.com)

[www.cargoline.de](http://www.cargoline.de)

[www.systemalliance.de](http://www.systemalliance.de)

[www.systemallianceeurope.net](http://www.systemallianceeurope.net)



# Seefracht – Situation bei FCL Transporten

Die aktuelle Situation bei FCL-Transporten, insbesondere hinsichtlich der Vor- und Nachläufe bleibt eine große Herausforderung für alle beteiligten Unternehmen. Die maritime Wirtschaft durchlief während der letzten Jahre einen außergewöhnlichen Konzentrationsprozess. Viele, auch alteingesessene, Reeder wurden von Wettbewerbern übernommen. Fast 50 Prozent der ehemals TOP 15 weltweit tätigen Reeder sind zwischenzeitlich vom Markt verschwunden und weitere Übernahmen sind nicht ausgeschlossen.

Im Zuge dieses Konzentrationsprozesses haben die Reeder umfangreiche Rationalisierungsprogramme aufgelegt, insbesondere sollen viele Prozesse digitalisiert werden. Leider sind die Ergebnisse für Kunden und Spediteure nicht immer zufriedenstellend und führen häufig zu höheren Kosten und reduzierten Container-Free-Times.

Weitere Belastungen entstehen in den See-Terminals, die regelmäßig überlastet sind. Immer größere Seeschiffe schränken die Flexibilität der Terminals ein. Bei der Abfertigung solcher ULCV (Ultra Large Container Vessel) sind alle Kapazitäten eingebunden, leider oft zum Nachteil der übrigen, in der Transportkette Beteiligten. Insbesondere die Anlieferer und Abholer der Container sind davon betroffen.

LKW-Bewegungen wurden größtenteils auf Slot-Systeme umgestellt, die allerdings nur bedingt funktionieren. Im intermodalen Verkehr mit Bahn und Binnenschiff entstehen noch viel größere Probleme. Bei Binnenschiffen betragen die Wartezeiten bis zu 72 Stunden und dies obwohl die Binnenschiffer Slot-Zeiten einkaufen. Das ist mittlerweile leider keine Ausnahme mehr und bringt die Terminplanung der Binnenschiffer für Anschlusstransporte komplett durcheinander und Termine für Schiffsabfahrten oder für die Auslieferungen im Import werden nicht erreicht.

Weiterhin haben die Terminals teilweise Minimal-Calls eingeführt, d.h. Binnenschiffe werden in den Seehäfen nur direkt abgefertigt, wenn eine gewisse Mindestmenge an Container für dieses Terminal erreicht wird. Das lässt sich im Voraus allerdings nur schwer planen.

Leider ist die Situation bei den Bahnen nicht viel besser. Die Netze sind überlastet und die teilweise marode Infrastruk-

tur in den Häfen macht es schwierig, Planungen zuverlässig auszuarbeiten. Auch an den Inlands-Terminals ist die Situation kritisch. Die Bahn-Terminals in Kornwestheim, Ulm, München und Weil am Rhein haben häufig keine geordneten Abläufe mehr, gleiches gilt auch für die Schweizer Terminals in Basel. Regelmäßig melden die Terminals, dass keinerlei Kapazitäten mehr vorhanden sind. Die LKW-Unternehmer bilden dann das Schlusslicht in der Kette und haben mit all den Unwägbarkeiten zu kämpfen. Zwar haben auch die Inlands-Terminals (Bahn und Binnenschiff) vielfach Slot-Systeme eingeführt, die allerdings nur die Arbeiten der Depots optimieren sollen, zum Leidwesen der Lkw-Unternehmer, da die verfügbaren Slot-Zeiten in den meisten Fällen nicht zu deren Disposition passen.

In Summe führen diese Punkte zu verspäteten und ungenauen Gestellungsterminen, verbunden mit entsprechenden Zusatzkosten. Leider ist derzeit nicht zu erwarten, dass sich die Rahmenbedingungen kurzfristig verbessern werden, sodass bei anhaltendem gutem Wirtschaftsklima, die verfügbaren Kapazitäten weiter unter Druck stehen. Erfahrungsgemäß kommt im 3. Quartal noch das Risiko des Kleinwassers für die Binnenschifffahrt hinzu, sodass die Schiffe nicht voll beladen fahren können.

Seien sie versichert, dass unsere Mitarbeiter an den bestmöglichen Lösungskonzepten arbeitet. Hierbei sind wir aber auf die Unterstützung und Flexibilität aller Beteiligten angewiesen, um die Lieferungen für Sie und Ihre Kunden, auch in dieser schwierigen Situation sicherzustellen. Dies schließt auch Versender und Empfänger mit ein.

Besten Dank für Ihr Verständnis und Ihre Unterstützung.

## » KONTAKT

### Freiburg

Michael Fleig  
+49 (0) 761 1305 - 497  
michael.fleig@streck.de

### Möhlín

Jörg Sutter  
+41 (0) 61 8551 - 415  
joerg.sutter@streck.ch

# Sicherer auf hoher See

Risiken auf hoher See lassen sich absichern. Dass eine Warentransportversicherung sehr sinnvoll sein kann, hat im März der Großbrand auf der „Maersk Honam“ gezeigt. Das über längere Zeit währende Feuer wurde zwar am 11. März weitgehend unter Kontrolle gebracht, das Schiff mit einer Kapazität von 15.262 Standard-Container konnte aber erst Ende Mai Dubai als Nothafen anlaufen.

Die dänische Reederei Maersk hatte zuvor die Große Haverei (Havarie Grosse, General Average) erklärt, so dass alle am Seetransport beteiligten Parteien im Verhältnis zu den geretteten Waren haften. „Glücklicherweise sind unsere Kunden nicht betroffen“, sagt Streck Transport-Geschäftsführer Gerald Penner. Der Reederei steht nämlich ein Pfandrecht an der Ware zu, und sie kann die unbeschädigte Ware so lange zurückhalten, bis der Eigentümer seinen Kostenanteil an der Großen Haverei bezahlt hat. Dieser wird Berichten zufolge bei 54 Prozent des Warenwerts liegen. Das bedeutet, Verloader die Waren mit einem Wert von 100.000 Euro an Bord hatten, müssen zunächst einen Betrag in Höhe von 54.000 Euro hinterlegen, bevor die Ladung freigegeben wird.

Besteht eine Transportversicherung, wird durch die Versicherungsgesellschaft per Havarie-Grosse-Verpflichtungsschein (Average Guarantee) sichergestellt, dass der Kostenanteil übernommen wird. Der Versicherer begleicht ihn nach Abschluss des nicht selten mehrjährigen Verfahrens. Wichtig ist, den Schaden oder Verlust unverzüglich zu melden. Ist das Gut nicht versichert, muss in der Regel bar bezahlt werden.

Gerald Penner unterstreicht die besondere Bedeutung einer Warentransportversicherung für Seefrachten, zusätzlich zur reinen Absicherung gegen Verlust oder Beschädigung während des Transports. „Gerade in einem solchen Fall haftet der Spediteur im Regelfall nämlich nicht“, betont er. Hinzu komme, dass in der Seefracht vielfach unfrei versendet werde (EXW, FCA, FOB), das heißt, das Risiko für die Seefrachtstrecke liegt beim Käufer oder Empfänger.

## » KONTAKT

### Lörrach

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



# Rücksicht an der Rampe

Die Verfügbarkeit von Rampenkapazitäten bleibt ein Dauerthema. Handel und Industrie sollten Anzahl der Rampen im Wareneingang und Warenausgang eine größere Bedeutung zuteil werden lassen. "Leider wird diesem Engpassfaktor auch bei Neuplanung nicht die entsprechende Bedeutung zugemessen," so Philipp Löffler, Leiter der nationalen Landverkehre bei Streck Transport. "Dabei hat die ausreichende Verfügbarkeit von Laderampen direkte Rückwirkung auf die innerbetrieblichen Prozesse," so Philipp Löffler weiter. Es komme aber auch vor, dass vollautomatische Anmeldesysteme nicht funktionierten und die Fahrer dann bis zu vier Stunden warten müssten. Das stellt nicht nur innerbetriebliche Abläufe in Frage und bringt die Lenk- und Ruhezeiten durcheinander, sondern verteuert die Transporte.

Das Problem existiert in Deutschland flächendeckend schon seit Jahren, und eine tiefgreifende Änderung ist derzeit nicht abzusehen, geht auch aus einem Marktbeobachtungsbericht des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) hervor. Hierfür wurden 778 deutsche und Kraftfahrer sowie 87

Rampenbetreiber befragt. Rund 47 Prozent der Kraftfahrer gaben an, dass sich die Wartezeit in den letzten fünf Jahren im Durchschnitt verlängert habe. Bei den Rampenbetreibern waren nur gut 16 Prozent dieser Ansicht, 43 Prozent kamen sogar zu einer gegenteiligen Einschätzung und hatten eine Verkürzung festgestellt.

Die unterschiedliche Wahrnehmung zeigte sich auch bei der Ladetätigkeit. Während fast 91 Prozent der Fahrer angaben, ihr Fahrzeug mehr oder minder häufig selbst entladen zu müssen, berichteten gut 40 Prozent der Rampenbetreiber, dass dies bei ihnen nie der Fall sei. Auffällig war die Unwissenheit in Bezug auf die Zuständigkeiten. So gaben 65 Prozent der befragten Fahrer und 32 Prozent der Rampenbetreiber an, nicht immer genau im Bilde zu sein, ob es eine vertragliche Regelung für die Zuständigkeit bei der Entladung gibt.

Zeitfenstermanagementsysteme werden von Fahrern, die damit zu tun haben, überwiegend positiv bewertet. Bei den Rampenbetreibern liegt die Zustimmung hierfür sogar bei fast 84

Prozent. Verbesserungsbedarf besteht dem Bericht zufolge jedoch im Hinblick über die voraussichtliche Ankunftszeit der Fahrzeuge. Knapp 61 Prozent der Fahrer und 60 Prozent der Rampenbetreiber gaben an, dass hier verbindliche Informationen nie oder nur selten flössen.

Ein weiterer Punkt mit Verbesserungspotenzial seien Informationen an die Fahrer über voraussichtliche Wartezeiten. Fehlen sie, kann dies dazu führen, dass Fahrer mögliche Ruhezeiten nicht einlegen können. Lkw-Abufrsysteme könnten hier helfen, aber gut 64 Prozent der Kraftfahrer werden an Laderampen selten oder nie damit konfrontiert. Über 62 Prozent der Rampenbetreiber erteilen den Fahrern bei ihrer Ankunft nie oder nur selten verbindliche Informationen über ihre Wartezeit mit. Aus Sicht der Fahrer liegt dieser Anteil bei rund 71 Prozent.

Der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSL) verweist darauf, dass die Pflicht zur Entladung in der Regel in den Aufgabenbereich der Rampenbetreiber fällt. „Vor dem Hintergrund des

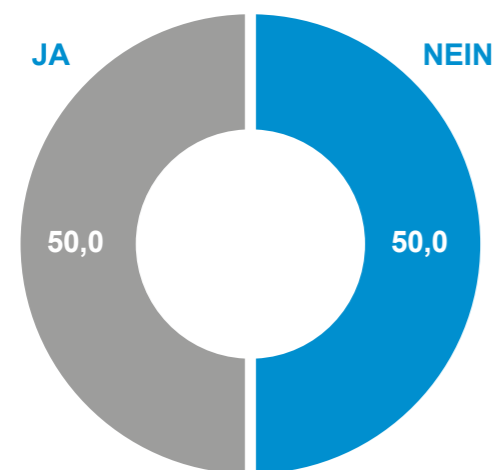
zunehmenden Fahrer Mangels muss die Organisation der Rampenabläufe durch deren Betreiber unbedingt verbessert werden“, betont der DSLV. Die Aufenthaltszeiten der Lkw müssten auf das Notwendigste beschränkt werden. Nur so könnten die Fahrer ihrer eigentlichen Aufgabe nachgehen – dem Transport von Gütern.

Der BAG-Bericht wurde im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums im Rahmen der Umsetzung des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik erstellt.

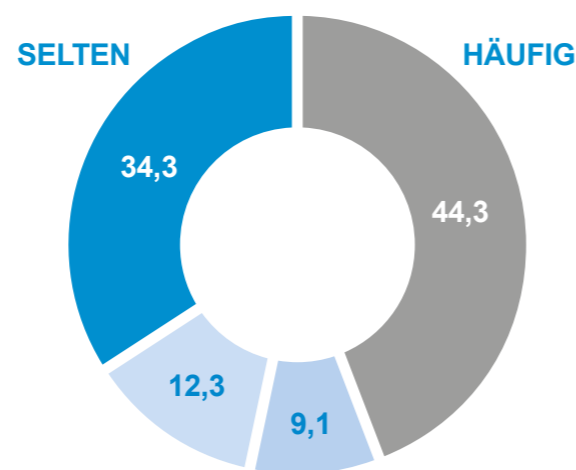
[www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de)

## » KONTAKT

**Freiburg**  
 Philipp Löffler  
 +49 (0) 761 1305 – 501  
 philipp.loeffler@streck.de



**ANWENDUNG VON ZEITFENSTERN DURCH RAMPENTREIBER**



**ZEITFENSTERKONTAKTE VON FAHRERN**

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr

## Schiffe sollen sauberer werden

Der Seeverkehr soll sauberer werden und seine Treibhausgasemissionen verringern. Die Mitgliedsstaaten der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) haben sich erstmals nach schwierigen Verhandlungen auf eine Strategie geeinigt. Danach sollen die Emissionen bis 2050 verglichen mit 2008 mindestens halbiert werden und dann so schnell wie möglich auf null sinken. Die Verpflichtung der 176 Mitgliedsstaaten wird aber kaum ausreichen, die Ziele des Pariser Klimaabkommens zu erreichen. Dafür müssten die Emissionen des Seegüterverkehrs bis 2050 um 70 bis 100 Prozent sinken, wie es auch die EU und das Bundesverkehrsministeriums gefordert hatten.



# Maut und Fahrermangel treiben Kosten weiter hoch

Durch die Ausweitung des mautpflichtigen Straßennetzes zum 1. Juli 2018 und die Einführung neuer Mautsätze zum 1. Januar 2019 werden die Abwicklungskosten im deutschen Speditionsmarkt spürbar steigen. Das ergab eine Studie im Auftrag des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSLVL). Pauschale Aussagen für den Speditionsmarkt könnten jedoch nicht getroffen werden, weil die Kosteneffekte von unternehmens-, sendungs- und regional-spezifischen Rahmenbedingungen abhängen.

Bereits die regionale Mautausweitung zum 1. Juli 2018 um 37.000 auf etwa 52.000 Kilometer verteuert die Abwicklungskosten einer durchschnittlichen Sendung im Sammelgutverkehr. Da die Bundesstraßen in Südbaden das Rückgrat des Straßennetzes bilden, trifft die Ausweitung des mautpflichtigen Straßennetzes unsere Region noch einmal mehr. „Das hat nicht unerhebliche Auswirkungen auf die Weiterberechnung dieser Kosten an die verladende Wirtschaft“, sagt Streck Transport Geschäftsführer Gerald Penner.

## Zum 1. Januar wird es nochmals teurer

Einen noch größeren Effekt als die Mautausweitung hat die Einführung neuer Mautsätze für Lkw ab 7,5 Tonnen zum 1. Januar 2019. Neben einem Kostenanteil für die Infrastruktur sollen damit auch die

externen Kosten in Abhängigkeit von der Lkw-Schadstoffklasse sowie Lärmemissionen berücksichtigt werden. Mit dem vom Bundeskabinett verabschiedeten Gesetzentwurf steigen die Kosten für einen Euro 6-Lkw mit fünf Achsen von derzeit 13,5 ct./km auf 18,7 ct./km. Das entspricht einem Plus von 38,5 Prozent, je nach Fahrzeug können es aber auch bis zu 60 Prozent sein.

Die Bundesregierung geht ab 2019 von jährlichen Mauteinnahmen in Höhe von etwa 7,2 Milliarden Euro aus. Das Plus von rund 2,5 Milliarden Euro im Vergleich zum Vorjahr entspricht einer Steigerung von insgesamt etwa 53 Prozent. Bei diesen Angaben handelt es sich um einen bundesweiten Durchschnitt, regionale Besonderheiten wie die Ausweitung der Mautpflicht auf die Bundesstraßen wurden dabei nicht berücksichtigt.

## Höhere Personalkosten im Jahr 2017

Vor allem die Ausgaben für Personal haben bereits im zweiten Halbjahr 2017 im Stückgutmarkt zu einer Kostensteigerung von insgesamt 7,6 Prozent geführt. Mit einem Anstieg um 12,2 Prozent pro Sendung lagen sie im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich vor der Teuerungsrate von Treibstoff (plus 4,5 Prozent), geht aus dem „Kostenindex Sammelgutspedition“ hervor, der im Auftrag des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSLVL) bei den führenden deutschen Stückgutnetzen ermittelt wurde. „Hier wurde der Mangel an Berufskraftfahrern sowohl im Fernverkehr, als

auch im regionalen Verteilerverkehr der Stückgutnetze deutlich spürbar“, betont der DSLVL.

Die Personalkosten trugen mit 6,2 Prozentpunkten zum Anstieg der Gesamtkosten bei, der Anteil der Treibstoffkosten lag bei knapp 0,5 Prozentpunkten. Eine relativ verhaltene Erhöhung gab es bei den Sachkosten, ein leichter Anstieg der Mautkosten um 1,2 Prozent geht demnach auf den vermehrten und ökologisch effizienteren Einsatz von 12 Tonnen-Lkw zurück, die im Nahverkehr bei der direkten Zustellung und Abholung von Waren bei Industrie und Handel zunehmend 7,5 Tonnen-Fahrzeuge verdrängen.

[www.toll-collect.de](http://www.toll-collect.de)

[www.dslvl.org](http://www.dslvl.org)

## » KONTAKT

### Freiburg

Thorsten Weiglein  
+49 (0) 761 1305 - 215  
thorsten.weiglein@streck.de

## Kostenindex Sammelgutspedition

Als Benchmark für den Stückgutmarkt wird der „Kostenindex Sammelgutspedition“ im Auftrag des DSLVL in Halbjahresabständen durch das Steinbeis Beratungszentrum Forwarding and Logistics Center (FORLOGIC) erstellt. An der Erhebung beteiligen sich annähernd 100 Depots der Stückgutnetze der Speditionen und Speditionskooperationen 24plus, CargoLine, Emons, Honold, IDS, ILN, ONLINE Systemlogistik, Schenker Deutschland, VTL und Zufall.

## Kontrollsystem

Toll Collect und das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) kontrollieren gemeinsam, ob die Maut ordnungsgemäß bezahlt wird. Neben 300 fest installierten Kontrollbrücken kommen dabei ab 1. Juli 2018 auch rund 600 Kontrollsäulen auf allen Bundesstraßen zum Einsatz, die ähnlich funktionieren und ein Übersichts-, ein Seitenansichts- und ein Kennzeichenbild erstellen. Das BAG setzt 300 mobile Teams ein und macht stichprobenartig bundesweit auch Betriebskontrollen.



# Kabotage im Fokus

In Deutschland wird vor Gericht darum gestritten, ob Kabotagetransporte ausländischer Unternehmen dem deutschen Mindestlohngesetz unterliegen, in der Schweiz machen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbände gegen eine Aufweichung des bestehenden Kabotageverbots mobil.

Für das Landgericht Ansbach war klar, dass der deutsche Mindestlohn bei der innerdeutschen Fahrt eines klagenden polnischen Unternehmens nicht gezahlt werden muss. Dies verstöße gegen die europäische Dienstleistungsfreiheit, so das Gericht. Der Fahrer habe sich nur kurzfristig in Deutschland aufgehalten und seinen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat. Dort sei der Lebensstandard noch deutlich niedriger, „so dass eine Anwendung des Mindestlohngesetzes nicht erforderlich ist“, hieß es zur Begründung. Bislang wurden jeweils Einzelfälle verhandelt, der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSL) fordert deshalb eine schnelle und rechtssichere Lösung auf europäischer Ebene.

„Brüssel muss nun zügig für eine verbindliche Regelung im europäischen Entsenderecht sorgen“, sagte Hauptgeschäftsführer Frank Huster. Der Verband schlägt vor, dass bei Kabotagetransporten Mindestlöhne gezahlt werden, grenzüberschreitende Transporte seien dagegen vollständig vom Entsenderecht auszunehmen, weil hier der Inlandsbezug fehle. „Eine staatlich gelenkte Angleichung regionaler Lohnunterschiede ist kein geeignetes politisches Instrument zur Neuordnung des europäischen Straßengüterverkehrsmarktes“, sagte Huster.

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG und Les Routiers Suisses haben unterdessen die Schweizer Regierung aufgefordert, bei Verhandlungen mit der EU auf dem bestehenden Kabotageverbot zu beharren. Grenzüberschreitende Fahrten seien generell für alle frei, aber für Lastwagen,

die im Ausland gemeldet sind, dürften gewerbliche Transporte innerhalb der Schweiz weiterhin nicht gestattet sein. „Das Transportgewerbe akzeptiert keinerlei Lockerung des Kabotageverbots“, betonte ASTAG-Zentralpräsident Adrian Amstutz auf einer Delegiertenversammlung in Luzern.

Der Verband befürchtet existenzbedrohende Folgen für das ansässige Transportgewerbe, weil Unternehmen aus Polen, Rumänien und Bulgarien aufgrund der Dumpinglöhne ihrer Chauffeure einen Kostenvorteil von bis zu 29 Prozent gegenüber Schweizer Mitbewerbern hätten, die ihrerseits das Lohnniveau einhalten müssten. Außerdem stehe die bewährte Verlagerungspolitik auf dem Spiel, wenn Billigst-Transporteure im Hochlohnland Schweiz intensiv Kabotage durchführten. Nach einer externen Studie der Ecoplan AG im Auftrag der ASTAG würde das Straßennetz zusätzlich belastet und die Stautunden würden weiter ansteigen.

Les Routiers Suisses rechnen mit einem Verlust von 25.500 bis 34.000 Chauffeur-Arbeitsplätzen. Zählte man 3,5-Tonner hinzu, könnten es bis 100.000 werden. „Tragen die Fahrzeuge eine ausländische Nummer, wird auch der Unterhalt nicht mehr bei uns gemacht. Getankt wird sowieso im Ausland, da günstiger“, unterstreicht Generalsekretär David Piras. Dank vereinfachter Zollverfahren werde sich auch die Logistik ins Ausland verlagern. Für die ASTAG gibt es nur eine Lösung: Endlich strenge und konsequente Kontrollen, höhere Bußen sowie klare Verantwortlichkeiten bei den zuständigen Behörden.

[www.astag.ch](http://www.astag.ch)

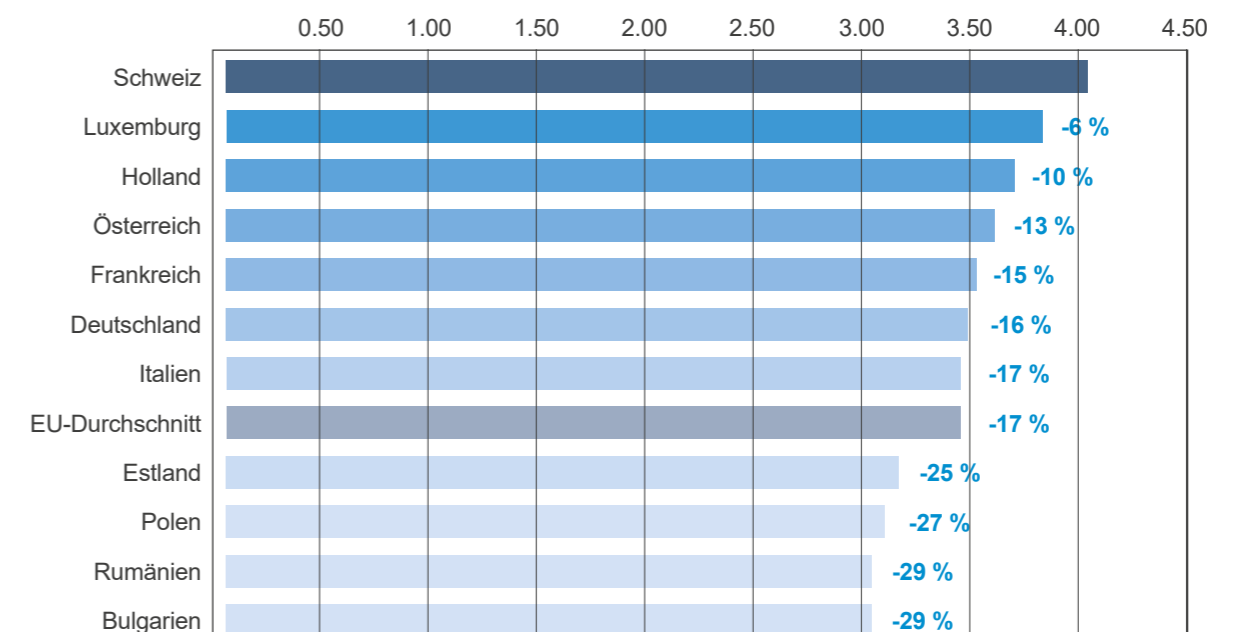
## » KONTAKT

### Lörrach

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

## VERGLEICH DER TRANSPORTKOSTEN<sup>1</sup> PRO KM IM GÜTERVERKEHR, 2014

Kosten pro Fahrzeugkilometer in CHF



Quelle: Berechnungen von Ecoplan basieren auf Daten von Eurostat und der ASTAG

<sup>1</sup> Die Transportkosten umfassen 4 Kostengruppen: Kilometerabhängige Kosten des Fahrzeuges, Fahrpersonalkosten des Fahrzeugführers, Betriebsgemeinkosten des Fahrzeuges und Verwaltungsgemeinkosten



## Zwei Milliarden Schaden durch Sperrung bei Rastatt

Die siebenwöchige Sperrung der Rheintalbahn bei Rastatt im vergangenen Jahr hat einen volkswirtschaftlichen Schaden in Höhe von zwei Milliarden Euro verursacht. Das ergab eine Untersuchung der Hanseatic Transport Consultancy (HTC). Fast die Hälfte davon entfiel auf Eisenbahnverkehrsunternehmen, Spediteure, Operateure oder Terminalbetreiber. Die DB Netz AG hatte trotz großer Baumaßnahmen keinerlei Vorbereitungen für einen möglichen Zwischenfall auf der Strecke getroffen.

### » KONTAKT

#### Freiburg

Roland Steinebrunner  
+49 (0) 761 1305 - 481  
roland.steinebrunner@streck.de



## Politische Lage gefährdet Italiens Wachstum

**Italien ist ein Schwergewicht innerhalb der Europäischen Union. Nicht nur weil das Land zu einem ihrer Gründungsstaaten gehört, sondern auch weil die nach Deutschland und Frankreich drittgrößte Volkswirtschaft der Eurozone im europäischen Gefüge unverzichtbar ist. Zwar ist die Wirtschaft 2017 nach Jahren der Krise das vierte Jahr in Folge gewachsen, das kann aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass Italien mit einem Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 1,5 Prozent zusammen mit Griechenland (1,4%) Schlusslicht der 19 Euro-Länder war, wo die Wirtschaft im Durchschnitt um 2,3 Prozent wuchs.**

Grundsätzlich hat sich die leichte Erholung der Wirtschaft im zweitwichtigsten Industrieland Europas 2018 zunächst einmal fortgesetzt. Die Industrie investiert wesentlich mehr in Ausrüstung, nicht zuletzt ausgelöst durch großzügige Steueranreize für die Digitalisierung der Produktion. Das hat den Importbedarf erhöht, und Experten gehen davon aus, dass die Nachfrage insbesondere für

Industriegüter mittelfristig bestehen bleibt; aber auch das Exportwachstum hält an und der Privatverbrauch steigt vorsichtig.

Nichtsdestotrotz ist die Wirtschaftsleistung pro Kopf der 61 Millionen Italiener berechnet heute geringer als zur Jahrtausendwende, im Vergleich dazu ist das BIP in Deutschland je Einwohner seitdem um ein Viertel gestiegen, so das Institut der deutschen Wirtschaft in Köln. Die Arbeitslosenquote ist zwar etwas gesunken, liegt aber immer noch bei fast 11 Prozent. Von den jungen Italienern bis 25 Jahren sind sogar 35 Prozent ohne Beschäftigung, im strukturschwachen Süden sind diese Zahlen noch einmal höher.

Italien hat insbesondere im Infrastruktursektor eine Reihe von Großprojekten angestoßen, die Investitionen im hohen zweistelligen Milliardenbereich erfordern. Dazu gehören nicht zuletzt Autobahnprojekte in der Reggio Calabria, der Lombardei und Venetien sondern auch der Brenner-Basistunnel und der Ausbau der Hochgeschwindigkeitsnetzes der Eisenbahn. Aber Italien befindet sich

bereits heute mit einer Verschuldung von 2,2 Billionen Euro tief in den roten Zahlen, lediglich die USA und Japan haben weltweit noch höhere Schuldenstände. Und die Staatsverschuldung ist mit 132 Prozent des Bruttoinlandsprodukts mehr als doppelt so hoch wie in der Eurozone zugelassen.

Die Sanierung des Haushaltes ist nicht populär, wäre aber dringend notwendig. Stattdessen verzeichnen europakritische Strömungen wachsenden Zuspruch, bis hin zu Diskussionen über einen Euro-Austritt. Ein solcher hätte kaum vorstellbare Folgen, ist doch Italiens Wirtschaft zehn Mal so groß wie die griechische. „Das größte Risiko für die wirtschaftliche Entwicklung stellt die politische Lage in Italien dar“, heißt es im Wirtschaftsausblick von Germany Trade & Invest. Die zarte Erholung stehe auf dem Spiel.

Die neue Regierung in Italien, die 65. in den 73 Jahren nach Kriegsende, könnte Reformen ihrer Vorgänger, die gerade angefangen haben Früchte zu tragen, wieder rückgängig machen. Dabei geht



es um so wichtige Themen wie Rente und Arbeitsmarkt. Das alles ist vor dem Hintergrund sehr enger wirtschaftlicher Verknüpfungen Deutschlands mit dem südeuropäischen Nachbarn zu sehen.

Mit einem Anteil von 12,6 Prozent an den italienischen Exporten und 16,3 Prozent an den italienischen Importen ist Deutschland wichtigster Handelspartner. Italiens Handel mit Deutschland ist 2017 um 7,4 Prozent gewachsen und hat damit zum dritten Mal in Folge einen Rekordwert erreicht. Für Deutschland steht Italien als Handelspartner an sechster Stelle. Autos, Chemie- und Pharmaerzeugnisse sowie Maschinen sind die wichtigsten Produkte und machen fast die Hälfte aller deutschen Ausfuhren aus. Norditalien und insbesondere die Lombardei liegen dabei vorne und importieren aus Deutschland so viel wie ganz Russland.

Damit wäre zugleich ein tiefgreifendes Problem des Landes angesprochen: das starke wirtschaftliche Nord- Südgefälle, das bislang noch keine Regierung in den Griff bekommen hat. Hier müssten weitere Maßnahmen ergriffen werden, betont der Geschäftsführer der Deutsch-Italienischen Handelskammer, Jörg Buck. Positiv sei, dass es inzwischen mehr Mobilität auf dem Arbeitsmarkt gebe, mehr Beschäftigung und mehr Festanstellungen. Dringenden Reformbedarf gebe es aber auch noch beim Abbau der Bürokratie.

Grundsätzlich böten sich für Unternehmen, ob groß oder klein, zahlreiche Chancen, so Buck. Er geht, wie andere auch, davon aus, dass der Handel zwischen Deutschland und Italien weiter wachsen wird: „Beide Länder haben zahlreiche mittelständische Firmen, die sich hinsichtlich des Branchenmixes auch noch sehr gut ergänzen.“ Dies sei eine hervorragende Basis, um Geschäfte miteinander zu machen. Zudem gebe es bereits zahlreiche länderübergreifende Wertschöpfungs-

ketten, die sehr dicht ineinander verwoben seien.

Die Bedeutung Italiens für die deutsche Wirtschaft zeigt sich auch bei Streck Transport. „Wir haben eine hohe Netzwerkdicke“, unterstreicht Stefano Turturici von der Streck Transport-Teamleitung Europa. Von Freiburg aus werden täglich Direktabfahrten angeboten, Tracking und Tracing sind dabei selbstverständlich. Die Handelsgüter für Firmen gelangen via Stückguttransport nach Italien. „Wenn es schneller gehen soll, können wir je nach Kundenwunsch auch per Premiumdienst und Express Services innerhalb von 48 Stunden nach Norditalien und bis nach Rom zustellen, per Sonderfahrt dauert es lediglich 24 Stunden“, sagt Turturici. Zu 90 Prozent laufen die Italien-Verkehre durch die Schweiz, bei Komplettladungen, die in den Raum Verona gehen, wird der Brennerpass genutzt. Gefahrgüter werden von Freiburg und Lörrach aus auf der Rollenden Landstraße durch die Schweiz nach Italien geschickt.

Auch Streck Transport Schweiz bietet täglich Transporte nach Mailand an. „Es ist wichtig zu wissen, dass für bestimmte Stahl- und Aluminiumwaren, die nach Italien exportiert werden, an der Grenze eine radiometrische Kontrolle erfolgen muss“, erläutert Sandra Trinler, Leitung Export Landverkehre in Möhlin. Transportiert wird alles: Gefahrgut, Thermo oder auch besondere Maße. „Unsere Disponentin Laura Ballardin freut sich auf jede Herausforderung, die sie mit Ihnen gemeinsam lösen möchte.“

#### » KONTAKT

##### Freiburg

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

##### Möhlin

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

## Steckbrief Repubblica Italiana



### Staatsform:

Parlamentarische Republik

### Staatsoberhaupt:

Präsident Sergio Mattarella

### Regierungschef:

Giuseppe Conte

**Einwohner:** 60,5 Millionen

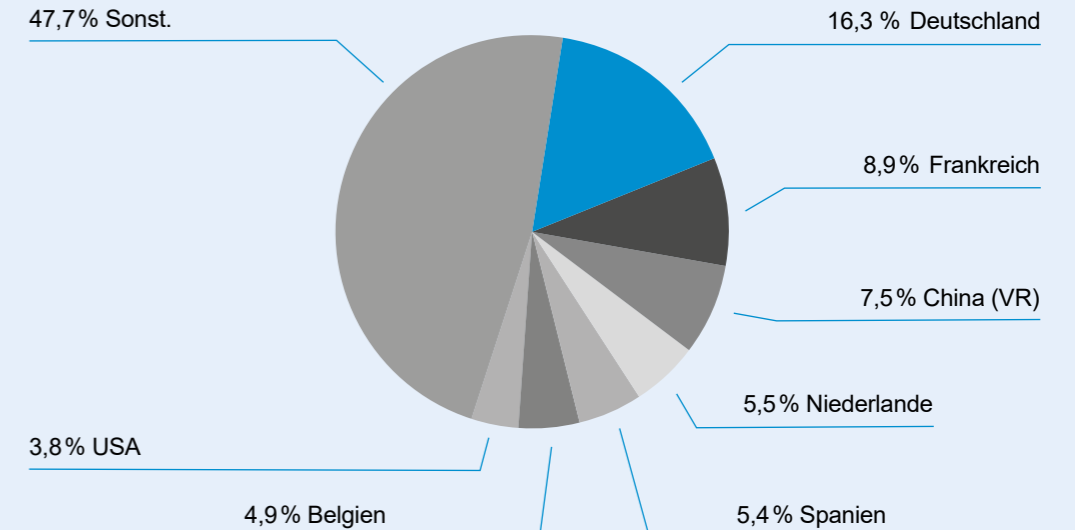
**Hauptstadt:** Rom

**Weitere Grossstädte:** Mailand, Neapel, Palermo, Venedig, Turin, Bologna

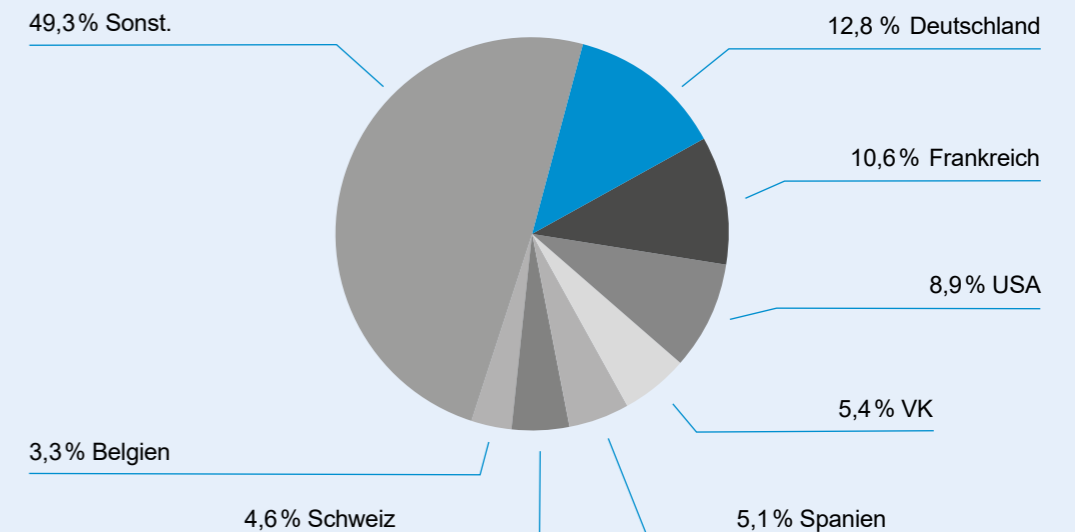
Italien ist Gründungsmitglied der Europäischen Union und zählt als Industriestaat zu den höchstentwickelten Ländern der Erde. In der achtgrößten Volkswirtschaft der Welt ist die Schattenwirtschaft traditionell sehr hoch und wird bei der Ermittlung des Bruttoinlandsprodukts per Schätzung mitberücksichtigt. Das Land hat einen hohen Lebensstandard, die Gesellschaft wird aber bei einer sehr hohen Lebenserwartung und einer niedrigen Geburtenrate weiter altern.

Wichtigster Handelspartner Italiens ist Deutschland, gefolgt von Frankreich. Zu den Exportmärkten für italienische Produkte gehören an vorderer Stelle auch die USA, Großbritannien und Spanien. Die meisten Importe bezieht Italien aus Deutschland und Frankreich gefolgt von China, den Niederlanden und Spanien. Deutschland liefert insbesondere Kfz und Kfz-Teile, Maschinen, Nahrungsmittel sowie Elektrotechnik und Kunststoffe.

### HAUPTLIEFERLÄNDER 2016; Anteil in %



### HAUPTABNEHMERLÄNDER 2016; Anteil in %



# Sicherheit und Design



Vom „Käbele“ im Keller zu einer namhaften Firma in der Schweizer Elektrohandelsbranche – die A. Steffen AG mit Sitz im schweizerischen Spreitenbach hat sich von der maßgeschneiderten Kabelkonfektionierung für Industriekunden zu einem bedeutenden Anbieter elektrotechnischer Produkte entwickelt. Das 1963 gegründete Unternehmen punktet beispielsweise auch mit Eigenentwicklungen von Steckkontakten, Steckdosenseisten oder Kabelrollen.

„Die Steffen AG gehört heute im Bereich Industrie, Fachhandel und Retail zu den bedeutendsten Anbietern von Elektroartikeln“, sagt Geschäftsführer Egon Heule nicht ohne Stolz. Rund 65 Mitarbeiter und Lernende leisteten vollen Einsatz, um bestmögliche Resultate zu erzielen und den Kundenwünschen gerecht zu werden. Die Zusammenarbeit mit sozialen Institutionen aus der Umgebung gewähre zusätzlich Flexibilität, Schnelligkeit sowie soziales Engagement. Das Erfolgsrezept der Firma ist die stetige Weiterentwicklung von Produkten und Sortimenten, betont Egon Heule. Außerdem versuche man, sich durch hohe Flexibilität und einen ausgeprägten Dienstleistungssinn von den Mitbewerbern abzusetzen.

Innovationskraft, Differenzierung von Mitbewerbern und Produkte mit Mehrwert sind der Schlüssel zum Erfolg. Die Steffen AG bietet ihren Kunden Erzeugnisse namhafter Hersteller, bei ihren Eigenprodukten liegt der Fokus auf zusätzlichem Nutzwert, wichtig ist aber auch ein ansprechendes Design. Grundsätzlich werden auch spezielle Kundenwünsche umgesetzt und maßgeschneiderte Lösungen ermöglicht. Auch zusätzliche Dienstleistungen wie Montage und Fertigung, Rackjobbing und Merchandising sowie Layout-Beratung und Shop-in-Shop Konzeptionen gehören zum täglichen Geschäft und heben das Unternehmen von der Konkurrenz ab.

Die Steffen AG stellt hohe Erwartungen an die Qualität und Sicherheit der Produkte und legt deshalb besonderen Wert auf eine nationale Fertigung und Produktionsstandorte im europäischen Raum. Auch Artikel aus Übersee werden streng überwacht und überprüft, um eine hohe Qualität garantieren zu können. Langjährige Partner und Lieferanten bilden hierfür zusammen mit anerkannten Prüfstellen das Fundament.

Streck Transport beliefert im Auftrag der Steffen AG im Export nach Deutschland namhafte Kunden wie Bauhaus und Hornbach und auch innerhalb der Schweiz erfolgt die komplette Distribution schweizweit über das eigene Speditionsnetzwerk. Streck Transport übernimmt auch die Pakettiefen und speist diese direkt bei DPD ein, außerdem werden die Fernostimporte abgewickelt. Dazu gehören neben der reinen Seefracht auch die Entladung der Container, Palettierung und termingerechte Anlieferung bei der Steffen AG. Dabei ist eine perfekte Koordination wichtig, denn so können mit einem Fahrzeug die Inland- und Exportsendungen sowie Pakete abgeholt werden. Das macht in doppelter Hinsicht Sinn: Die Umwelt wird geschont und beide Partner sparen Kosten.

Als Mitglied der Electrosuisse (SEV) und deren Normen-Komitee will die Steffen AG zur kontinuierlichen Verbesserung und Fairness am Markt

beitragen. Es soll deutlich gezeigt werden, dass nicht nur von Sicherheit geredet, sondern auch viel dafür geleistet wird. Das Unternehmen ist seit 1997 ISO-9001-zertifiziert, um kundenorientierte Prozesse sicherzustellen und ein professionelles Managementsystem zu gewährleisten. Technische Helfer sollen den Alltag bereichern und entlasten. Hauptanliegen der Steffen AG ist deshalb, veränderte Bedürfnisse im Markt frühzeitig zu erkennen und einzuschätzen. Das ermöglichte auch in einer schnelllebigen Zeit innovative Produktentwicklungen und ihre erfolgreiche Vermarktung, ist sich Egon Heule sicher und zitiert Cicero: „Aus einem kleinen Anfang entspringen alle Dinge.“

#### » KONTAKT

##### Möhl

Christine Haas

Tel. +41 (0) 61 8551 - 125

christine.haas@streck.ch

## Eigenprodukte

Das Kernstück der Produktvielfalt sind Eigenprodukte, welche durch Qualität, Funktionalität und Design überzeugen. Neben patentierten USPs (Unique Selling Propositions) wie dem Lock System, das ein unbeabsichtigtes Ausziehen eines Netzkabels verhindert, bietet die Steffen AG Eigenprodukte für jede Situation im Alltag. Dazu gehören moderne Gartenartikel zur Dekoration, Arbeitslicht für ein sicheres und effizientes Arbeiten oder Lighthvision Lichtschläuche, die durch ihre modulare Bauweise individuelle Wunschdekorationen ermöglichen.

[www.steffen.ch](http://www.steffen.ch)



Egon Heule, Geschäftsführer



## Qualität im Mittelpunkt



### Bestätigung und Verpflichtung

Die Monate März und April standen bei Streck Transport unter anderem ganz im Zeichen externer Audits und Assessments. So stand am 20. März für Streck Transport Schweiz das Rezertifizierungsaudit zum Thema BRC (British Retail Consortium) an. Mit dieser Zertifizierung leistet Streck Transport seinen Beitrag für einen sicheren Transport von verpackten haltbaren Lebensmitteln und Verpackungsmaterialien für Lebensmittel. Die Zertifizierung wurde dabei mit der höchsten Klassifizierung „AA“ für angemeldete Audits abgeschlossen.

„In Deutschland und der Schweiz haben wir uns vom 12. bis 23. März zudem einem Re-Assessment im Bereich SQAS (Safety and Quality Assessment for Sustainability)

gestellt. Bereits seit 2006 beweisen wir erfolgreich, dass wir den hohen Anforderungen dieses Verfahrens genügen, um ein zuverlässiger und transparenter Partner für die gesamte chemische Industrie zu sein.“, so Roland Kehm, Qualitätsbeauftragter bei Streck Transport Schweiz.

Abgerundet wurden die externen Validierungen durch die Re-Zertifizierungs-Audits in den Bereichen Qualitätsmanagement (ISO 9001) und Umweltmanagement (ISO 14001). Vom 4. bis 13. April wurde die Rezertifizierung nach der jeweils revidierten Fassung der Normenreihen aus dem Jahr 2015 durchgeführt. „So wurde für die

gesamte Unternehmensgruppe bescheinigt, dass wir die damit einhergehenden Änderungen in allen Bereichen erfolgreich umsetzen konnten“, erläutert Stephan Bleckmann, Qualitätsbeauftragter bei Streck Transport Deutschland.

Die verschiedenen Zertifizierungen sind dabei der externe Nachweis für das intensive und ausgefeilte interne QRS-System (Qualität-Risiko-Sicherheit) bei Streck Transport und bieten Kunden eine wertvolle Orientierungshilfe ganz im Sinne unseres Leitbilds:

**„Wir streben die bestmögliche Qualität unserer Leistung an und verbessern diese kontinuierlich.“**

### » KONTAKT

#### Möhlis

Roland Kehm

Tel. +41 (0) 61 8551 - 155

roland.kehm@streck.ch

#### Lörrach

Stephan Bleckmann

+49 (0) 7621 177 - 144

stephan.bleckmann@streck.de

# Datenschutz ist uns wichtig!

## Streck Transport Newsletter – schnell informiert!

Das Thema Datenschutz hat bei Streck Transport einen hohen Stellenwert, wir legen viel Wert auf Transparenz und insbesondere auf den korrekten Umgang mit personenbezogenen Daten. Aber ohne Daten können wir die Verträge mit unseren Kunden nicht erfüllen. Genau wie Sie brauchen wir Daten zur Auftragsabwicklung, Abholung, Lieferung, Kommissionierung, um mit Ihnen Kontakt aufzunehmen, zur Retourenbearbeitung, für den Zahlungsverkehr oder um gegebenenfalls Stornierungen und Erstattungen abzuwickeln – kurz gesagt: zur Erfüllung und Weiterentwicklung unserer Logistik- und Speditionsdienstleistungen.

Damit im Zusammenhang mit den Änderungen beim Datenschutz alles seinen Gang geht, haben wir zunächst alle bisherigen Interessenten in Deutschland gebeten, ihre Anmeldung zu unserem Newsletter erneut zu bestätigen. Wir sind überzeugt, dass in unserer schnelllebigen Branche E-Mails ein sehr guter Weg sind, um zielgerichtet aktuelle Informationen zu Streiks, Sperrungen oder anderweitigen Informationen von Streck Transport oder der Logistikbranche weiterzugeben. Mit unserem Newsletter halten wir Sie außerdem über Kundenveranstaltungen, Sonderfahrpläne sowie besondere gesetzliche Änderungen auf dem Laufenden.

Sollten Sie unsere Bitte nicht erhalten haben oder noch gar nicht angemeldet sein, können Sie das ganz einfach über unsere Homepage vornehmen. Einfach im Menü auf Kundeninformationen und Newsletterservice klicken oder QR-Code scannen und Anmeldeinformationen eingeben.

[www.streck-transport.com](http://www.streck-transport.com)

## Sind Logistikleistungen Auftragsverarbeitung?

Haben Sie sich auch schon gefragt ob Sie jetzt mit uns als Ihrem Spediteur einen Vertrag zur Auftragsverarbeitung schließen müssen?

Wir meinen nein. Schließlich beauftragen Sie uns nicht „Daten zu verarbeiten“ sondern „Waren zu transportieren“. Nach unserer Auffassung handelt es sich bei der Erbringung unserer Speditions- und Transportleistungen für Sie, nicht um eine Auftragsverarbeitung im Sinne des Bundesdatenschutzgesetzes (BDSG) bzw. der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO), sondern um die Inanspruchnahme einer fremden Fachleistung.



Keine Auftragsverarbeitung, sondern die Inanspruchnahme fremder Fachleistungen bei einem eigenständig Verantwortlichen, für die bei der Verarbeitung (einschließlich Übermittlung) personenbezogener Daten eine Rechtsgrundlage gemäß Artikel 6 DS-GVO gegeben sein muss, sind beispielsweise in der Regel die Einbeziehung eines

- Berufsgeheimnisträgers (Steuerberater, Rechtsanwälte, externe Betriebsärzte, Wirtschaftsprüfer)
- Inkassobüros mit Forderungsübertragung
- Bankinstituts für den Geldtransfer
- Postdienstes für den Brieftransport und vieles mehr

Quelle: Kurzpapier Nr. 13 – Auftragsverarbeitung, Artikel 28 DS-GVO, unabhängigen Datenschutzbehörden des Bundes und der Länder (Datenschutzkonferenz – DSK)

Und trotzdem ist der Schutz der personenbezogenen Daten – aber auch aller anderen – ein wichtiger Punkt. Mit den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp), welche unseren Dienstleistungen als Geschäftsbedingungen zugrunde liegen, haben Sie bereits eine entsprechende Geheimhaltungsverpflichtung mit uns geschlossen.

## ADSp 2017., Nr. 31:

Die Parteien sind verpflichtet, sämtliche ihnen bei der Durchführung des Verkehrsvertrages bekannt werdenden, nicht öffentlich zugänglichen Informationen vertraulich zu behandeln. Die Informationen dürfen ausschließlich zum Zwecke der Leistungserbringung genutzt werden. Die Parteien haben andere Rechtspersonen, deren sie sich bei Erfüllung ihrer verkehrsvertraglichen Pflichten bedienen, diese Geheimhaltungsverpflichtung aufzuerlegen.

## » KONTAKT

### Lörrach

Stephan Bleckmann  
+49 (0) 7621 177 -114  
[stephan.bleckmann@streck.de](mailto:stephan.bleckmann@streck.de)



## Neue Überprüfung und längere Wartezeiten

### Herausforderung für die Luftfracht

Die Änderungen des deutschen Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG) sind für Verlagerer und Logistiker eine große Herausforderung und haben erhebliche Auswirkungen auf die sichere Lieferkette. Das wurde bei einem Treffen der verladenden Industrie in der Freiburger Niederlassung von Streck Transport Anfang Mai deutlich. Nach der gelungenen Premiere im Vorjahr konnte Streck-Geschäftsführer Ralph Diring bei dem Workshop erneut auf die Unterstützung des Luftfahrtbundesamtes zählen. Das Wissen von Behördenvertretern um die praktische Umsetzung hat in einer solch wichtigen Runde einen ganz besonderen Stellenwert, denn vor der Novellierung des Luftsicherheitsgesetzes im Februar 2017 bestanden bei Exporten nach Übersee grundsätzlich andere Voraussetzungen.

Seit dem 4. März 2018 müssen alle Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen in luftsicherheitsrelevanten Bereichen oder auch bei Tätigkeiten im Bereich von Zugangskontrollen und Sicherheitskontrollen an Fracht und Post zwingend über eine behördliche Zuverlässigkeitsüberprüfung verfügen. Diese ist deutlich umfangreicher als die bisherige innerbetriebliche „beschäftigungsbezogene Überprüfung“, bei der die Mitarbeiter vor dem Einsatz in diesen sensiblen Bereichen geprüft und der Lebenslauf der vergangenen fünf Jahre genau angeschaut wurde.

Die neue Zuverlässigkeitsüberprüfung, bei der Personal auf mögliche Straffälligkeiten in den vergangenen zehn Jahren genau „durchleuchtet“ wird, wird zudem durch das Regierungspräsidium in Stuttgart ausgestellt. Zum Ärger einiger Betriebe

führte diese Zentralisierung weg von Freiburg dazu, dass sich die Wartezeit auf die Ergebnisse von wenigen Wochen auf drei bis sechs Monate erhöhte. Phasenweise war bei der Behörde anhand der Flut der Anträge „Land unter“, und viele tausende Anträge konnten nur noch schleppend bis massiv verzögert abgearbeitet werden. „Für hunderte von exportierenden Unternehmen eine schier unerträgliche Last“, beklagt Diring.

### Zu wenig Personal bei den Behörden

Für eine weitere Verschärfung sorgte das LuftSiG mit der neuen und deutlich strengeren Regelung in Sachen Fremdpersonal: Hier wurde festgelegt, dass insbesondere bei den Beteiligten der sicheren Lieferkette Arbeitskräfte von anderen Unternehmen im Rahmen solch sicherheitsrelevanter Tätigkeiten dem eigenen Personal gleichzusetzen ist. Mit Blick auf die sichere Lieferkette seien diese Neuerungen zwar zunächst durchaus als positiv zu bewerten. Allerdings ist es versäumt worden, bei den ausführenden Behörden entsprechende Kapazitäten zu schaffen, um dem Ansturm auf diese Zuverlässigkeitsüberprüfungen in einem Zeitfenster von vier Wochen gerecht zu werden.

Noch schwieriger ist die Umsetzung des neuen § 9a im LuftSiG, in dem nun erstmals auch die sogenannten „Transporteure“, sprich in der Regel das Lkw-Unternehmen, welches die Frachtsendung beim bekannten Versender übernimmt, ebenfalls eine behördliche Zulassung anstreben muss. Große Dienstleister wie Streck Transport sind bereits seit vielen Jahren behördlich zugelassen und erfüllen alle notwendigen Voraussetzungen. Aber jetzt geht es auch um die Sub-Unternehmer,

sprich Abholfahrer, die bisher lediglich einer recht einfachen europäischen Regelung unterlagen. Die Crux hierbei: Nur deutsche Transporteure unterliegen dieser verschärften Vorgabe, ausländische können weiter mit der vereinfachten europäischen Regelung in Deutschland arbeiten.

„Als kritisch waren stets die Fahrer und Abholfahrzeuge zu sehen, genau an der Stelle greifen die gesetzlichen Änderungen aber nicht oder nur bedingt“, stellt Diring fest. Wenn nun ein deutsches Unternehmen eine sichere Luftfracht von einem bekannten Versender übernimmt, braucht es selbst eine behördliche Zulassung und zudem muss der Fahrer zuverlässigkeitsüberprüft sein sowie eine entsprechende Schulung vorweisen können. Diese Nachweise muss der Fahrer mit sich führen, um sie bei einer Kontrolle vorweisen zu können. Für den Versender einer sicheren Luftfrachtsendung oder den abfertigenden Spediteur besteht aber keine gesetzliche Verpflichtung, dies zu überprüfen.

### Keine Überprüfung durch Versender oder Spediteure

Ob nun der eigentliche Fahrer auf dem Lkw alle gesetzlichen Vorgaben erfüllt, stehe folglich in den Sternen, kritisiert Diring. Behördliche Kontrollen dieser Fahrer von „zugelassenen Transporteuren“ würden angesichts der Vielzahl der Fahrzeuge auf deutschen Straßen wohl ein Wunschtraum bleiben. „Das ist ein trauriges Ergebnis einer ganz wichtigen Neuerung im LuftSiG“, so Diring. Hier hätte lediglich sowohl der bekannte Versender bei der Übergabe als auch der Spediteur im Rahmen der Annahme verpflichtet werden müssen, eine Überprüfung vorzunehmen und zu dokumentieren, um ein gutes Ergebnis zu

erreichen: „Hätte man an dieser Stelle besser mal die Profis gefragt“, sagt der Luftfracht-Geschäftsführer.

Des Weiteren wurde im Workshop Luftsicherheit auch das Thema der Haftung bei nachträglichen Kontrollen an Frachtsendungen beleuchtet – ein durchaus zentraler Punkt angesichts immer noch wackeliger Strukturen in der sicheren Lieferkette. Es ist rechtlich noch unklar, ob es sich bei solchen Kontrollen an Frachtsendungen durch einen Spediteur um eine sogenannte „speditionelle Nebenpflicht“ handelt oder ob sie eher als „speditionsuntypische Leistung“ einzustufen sind. Auch ist im Zusammenhang mit solchen Kontrollen durch Dritte immer die Frankatur und damit verbunden die jeweilige Rolle von Verkäufer und Käufer mit zu betrachten.

Am Ende dieses Workshops im Kundeninformationszentrum von Streck Transport standen weitere spannenden Themen und neben einer spürbaren Portion Frustration auch der Wille aller Beteiligten, die Ärmel hochzukrempeln und die Herausforderungen anzunehmen.

### » KONTAKT

**Freiburg**  
Ralph Diring  
Tel. +49 (0) 761 1305 – 482  
ralph.diring@streck.de

## Luftfrachtperte geländegängig unterwegs

**Eigentlich ist er Experte für alles, was fliegt: Alex Witzigmann ist Leiter der Luftfrachtabteilung bei Streck Transport in Freiburg. „Die weite Welt ist mein Feld“, sagt er. Aber seit knapp zehn Jahren hat er einen sehr erdgebundenen und geländegängigen Gegenpol gefunden. Er begeistert sich für ein „Universal-Motor-Gerät“, besser bekannt unter dem Namen „Unimog“.**

Das Fahrzeug, das von Daimler 1949 auf den Markt gebracht wurde, hat sich als Oldtimer inzwischen zu einem Kultobjekt entwickelt. Ursprünglich war es für die Landwirtschaft gedacht und hatte eine Spurweite von 1.270 Millimetern – das passende Maß für zwei Kartoffelreihen – und einen Motor mit 25 PS. Später wurde der Klein-Lkw auch beim Militär, für kommu-

nale Aufgaben oder in der Katastrophenhilfe eingesetzt, und es kamen mittelschwere und schwere Modelle mit leistungsstärkeren Motoren hinzu.

Zu Alex Witzigmann haben zwei Exemplare gefunden, ein Modell der Baureihe 406 und ein Scheunenfund der Baureihe 411, die beide ohne Dach konzipiert sind. „Ich liebe es, mit dem Cabrio zum Kaffeetrinken auf den Kandel zu fahren“, sagt Witzigmann. Die Fahrzeuge sind ein echter Hingucker und für ihn eine Herzenssache.

Ein ganz besonderes Erlebnis aber war eine längere Tour. Im September 2015 hat Witzigmann mit Freunden von Emmendingen aus die Alpen überquert. In drei Etappen ging es nach Mandello am Comer See mit dem Ziel, die Moto Guzzi Fabrik zu

besuchen. Unterwegs waren zwei Unimog 1 und ein Modell 421 sowie eine Moto Guzzi Ercole.

„Wir sind keinen Meter Autobahn, sondern nur Landstraßen gefahren“, schwärmt der Luftfrachtperte. „Und wenn es einen passenden Parkplatz für uns gab, haben wir einen feinen schweizer oder italienischen Espresso getrunken.“ Er hat bei dieser Tour viele neugierige und gastfreundliche Menschen getroffen und nach zwei Wochen kamen alle mit ihren historischen Fahrzeugen wieder ohne nennenswerte Pannen in der Heimat an. „Die Alpenüberquerung war eine meiner schönsten Reisen“, sagt Witzigmann.

Das Hobby ist noch ausbaufähig. Witzigmann, der seit 34 Jahren bei Streck Transport beschäftigt ist, freut sich auf die

die Gründung eines Unimog-Clubs. Die ist noch für dieses Jahr vorgesehen, denn das Fahrzeug hat noch zahlreiche weitere Liebhaber. Zu einem ersten Interessententreffen in Gundelfingen kamen 70 Personen.

### » KONTAKT

**Freiburg**  
Alex Witzigmann  
Tel. +49 (0) 761 1305 - 471  
alex.witzigmann@streck.de



Alex Witzigmann mit Nathalie Witzigmann und seinen beiden Unimogs.



### System Alliance

Beim Qualitätsranking der Stückgutkooperation System Alliance hat Streck Transport Deutschland den 3. Platz belegt. Bei gesteigerter Menge wurde die Qualität verbessert: Es wurden 24.267 Premiumdienste im Eingang abgewickelt, wovon 24.225 Sendungen termingerecht zugestellt wurden. „Wir haben die Aufgabe der Qualitätssicherung abteilungsübergreifend auf mehrere Schultern verteilt. In den letzten Jahren konnten wir so unter anderem unsere Reklamationsquote senken“, erläutert Philipp Löffler, Leiter der nationalen Landverkehre. Insgesamt konkurrierten 43 Regionalbetriebe miteinander.

#### Die Top 3 im Jahr 2017 waren:

- **1. Platz:** Hellmann Worldwide Logistics, Osterweddingen
- **2. Platz:** Hellmann Worldwide Logistics, Wittlich
- **3. Platz:** Streck Transportgesellschaft, Freiburg



[www.systemalliance.de](http://www.systemalliance.de)

#### » KONTAKT

##### Freiburg

Philipp Löffler  
Tel. +49 (0) 761 1305 - 564  
[philipp.loeffler@streck.de](mailto:philipp.loeffler@streck.de)

### SystemPlus

Beim jährlichen Qualitätsranking von SystemPlus, dem europäischen Road-Express-Netzwerk, landete Streck Transport Schweiz ebenfalls unter den Spitzenplätzen innerhalb der gesamten Kooperation. Hier konnte in Summe für die Schweiz ein erster und dritter Platz unter allen Betrieben und Ländern erreicht werden.

Die Awards wurden beim Jahresmeeting in den Niederlanden verliehen und wurden von Stephen Kraus Bereichsleiter Import Streck Transport Schweiz entgegengenommen.

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



[www.systemplus.com](http://www.systemplus.com)



3. Platz: Oliver Rüter (Vorsitzender Lenkungsausschuss System Alliance Europe) und Wassili Poliwanow (Bereichsleiter Landverkehr Streck Transport Deutschland) (v. l.)

### System Alliance Europe

Beim Qualitätsranking der Stückgutkooperation System Alliance Europe (SAE) hat Streck Transport Schweiz wie in den Vorjahren wieder eine Spitzenplatzierung für das Jahr 2017 in der Kategorie Qualität über 10.000 Sendungen belegt.

Hierbei wird monatlich die Leistung der 180 SAE-Betriebe in verschiedenen Kriterien bewertet, aus der sich die Jahres-Gesamtquote ergibt. Bei der Preisvergabe wird nach Betrieben größer und kleiner 10.000 Sendungen pro Jahr differenziert.

Bei der jährlichen Gesellschafterversammlung die im Mai in Amsterdam stattfand, wurden die leistungsstärksten Partner von System Alliance Europe geehrt. Die Auszeichnung für die Streck Transport AG nahm Wassiliy Poliwanow, Bereichsleiter Landverkehr Streck Transport Deutschland stellvertretend für Manfred Haas, Direktor Streck Transport Schweiz entgegen.

**Ein herzliches Dankeschön an alle Mitarbeiter, die sich täglich engagieren und zu diesem guten Ergebnis beigetragen haben.**



[www.systemallianceeurope.net](http://www.systemallianceeurope.net)

#### » KONTAKT

##### Möhlis

Stephen Kraus  
Tel. +41 (0) 61 8551 - 714  
[stephen.kraus@streck.ch](mailto:stephen.kraus@streck.ch)



# Richtiger Sitz

## Gesundheitsförderung – nicht nur für Kraftfahrer

Der menschliche Körper ist dafür gemacht, in Bewegung zu sein. Wo das – wie hinter dem Steuer eines Kraftfahrzeugs – nicht möglich ist, hat ein kleiner Handgriff oftmals eine große Wirkung. „Die richtige Einstellung des Sitzes kann eine ergonomischere Haltung und somit wahre Wunder bewirken“, sagt Tobias Wehrle, Sportwissenschaftler bei der Reha Rheinfelden. Für Curativa, das Ambulante Zentrum der Reha Rheinfelden, Schweiz, veranstaltet er auf Anfrage Workshops bei Streck Transport in Möhlin. Diesmal standen Anfang 2018 die Chauffeure im Mittelpunkt.

Wer viel sitzt, braucht zum Ausgleich Bewegung, um sich wohl zu fühlen. Das gilt nicht zuletzt auch für Kraftfahrer, die bei der Veranstaltung einseitigen Belastungen auf die Spur kommen konnten und Ratschläge zum Ausgleich erhielten. Diese sind auch auf andere Situationen im Alltag übertragbar – so ist ein gut eingestellter Sitz auch im eigenen Auto ein großes Plus. „Die Sitze in den Lkw sind in der Regel sogar noch besser justierbar als im Pkw, auch aufgrund einer ganz anderen Sitzhöhe“, sagt Wehrle. Wichtig

sind aber auch die Kopfstütze oder die Neigung der Rückenlehne, mit der sich der Winkel der Hüfte öffnen lässt. Das wirkt sich nicht nur positiv auf die Wirbelsäule aus, sondern kommt auch den inneren Organen zugute.

Wehrle empfiehlt außerdem darauf zu achten, wie Lasten transportiert werden, wie auf- und abgeladen wird. „Habe ich daran gedacht, meine Hilfsmittel mitzunehmen weil ich sonst viel Handarbeit verrichten muss? Das ist eine wichtige Frage“, betont der Experte. Es sei auch ein großer Unterschied, ob ein Chauffeur mehrere Stunden am Stück nur fahre, oder ob er zwischendurch immer wieder anhalte und aus- und einsteige und folglich viel in Bewegung sei. „Wer acht oder neun Stunden sitzend verbringt, sollte sich anders ernähren und bewegen, als jemand, der durch den Job in Bewegung kommt“, rät er.

Vielfach muss erst ein Bewusstsein dafür geschaffen werden, wieder vermehrt auf die eigene Gesundheit zu achten und etwas für sich zu tun. Im Bürobereich würden ja auch vielfältig verstellbare Drehstühle oder Sitz-/Stehtische genutzt, um Wirbelsäule und Muskeln zu unter-

stützen. „Viele Fahrer denken jedoch gar nicht daran, dass sie mit dem Fahrersitz auch einen Super-Stuhl haben“, sagt Wehrle. Eine große Erleichterung für den Körper sei es zudem, ganz bewusst öfter die Position zu wechseln oder in der Pause nicht sitzend einen Kaffee zu trinken, sondern sich auch aktiv zu bewegen.

Generell gilt: Bewegung tut gut. Sie senkt nicht nur das Herzinfarktrisiko, beugt Diabetes vor und verhindert Rückenschmerzen, sondern hebt auch die Laune. „Eine halbe Stunde täglich ist eine gute Basis. Es können auch Alltagsaktivitäten sein“, betont der Experte. Wichtig sei es, überhaupt erst einmal anzufangen. Dabei lautet die Maxime: „Besser spät, als nie.“ Auch wer keine Sportskanone sei, könne dadurch bis ins hohe Alter fit und beweglich bleiben.

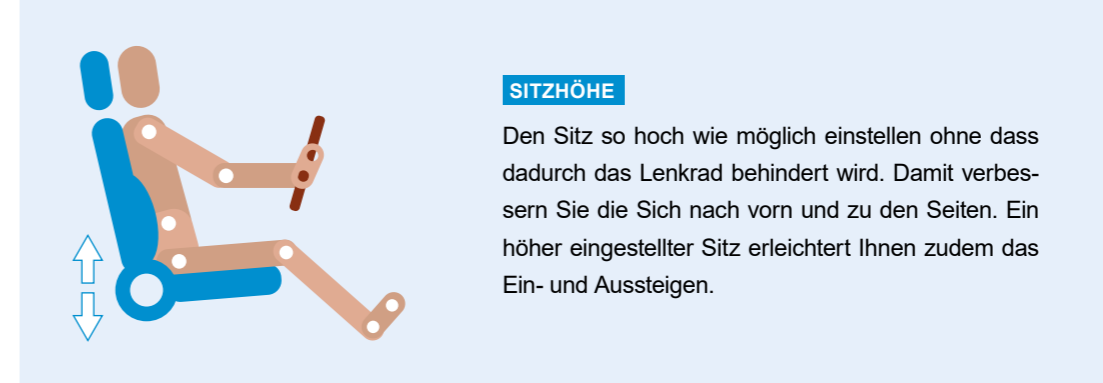
## » KONTAKT

### Möhlin

Hendrik Caspar  
+41 (0) 61 8551 - 401  
hendrik.caspar@streck.ch

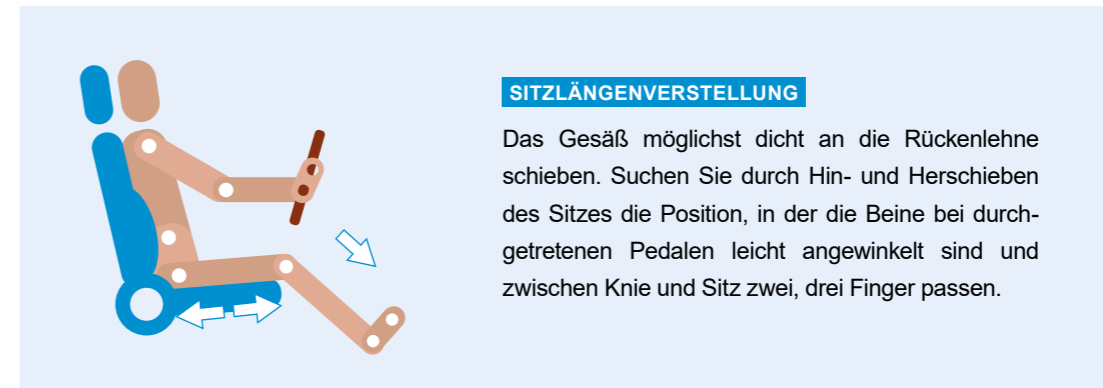
Die Reha Rheinfelden berät bei der Streck Transport AG, Schweiz nicht nur das Fahrpersonal, sondern auch alle anderen Berufsgruppen. Dies geschieht im Rahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung; Gesundheitstage oder Einzelabklärungen gehören dazu. Die Streck Transport-Mitarbeitenden können alle therapeutischen Leistungen im ambulanten Bereich der Reha Rheinfelden in Anspruch nehmen.

Von Vergünstigungen im integrierten Medical Fitness oder bei verschiedenen Kursangeboten profitieren sie zusätzlich. Ansprechpartner sind bei Streck Transport Schweiz die Mitglieder des Arbeitskreises „Gesund@Streck“ Hendrik Caspar, Roland Kehm und Harold Meisch.



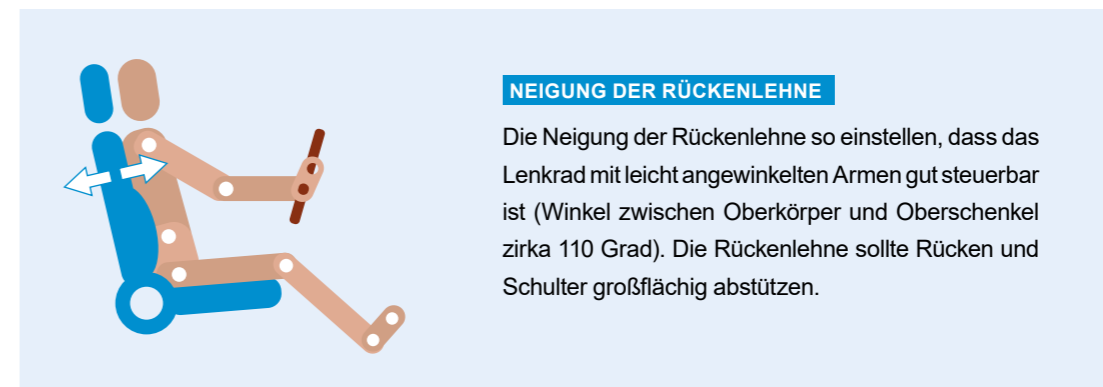
### SITZHÖHE

Den Sitz so hoch wie möglich einstellen ohne dass dadurch das Lenkrad behindert wird. Damit verbessern Sie die Sicht nach vorn und zu den Seiten. Ein höher eingestellter Sitz erleichtert Ihnen zudem das Ein- und Aussteigen.



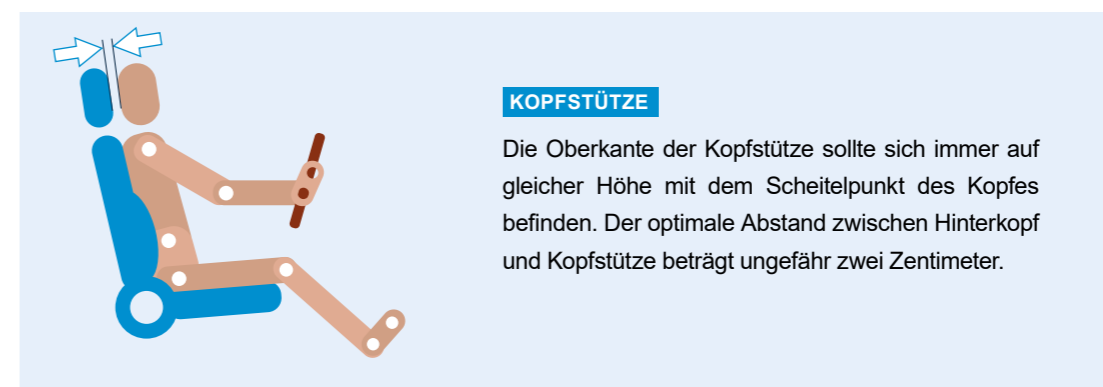
### SITZLÄNGENVERSTELLUNG

Das Gesäß möglichst dicht an die Rückenlehne schieben. Suchen Sie durch Hin- und Herschieben des Sitzes die Position, in der die Beine bei durchgetretenen Pedalen leicht angewinkelt sind und zwischen Knie und Sitz zwei, drei Finger passen.



### NEIGUNG DER RÜCKENLEHNE

Die Neigung der Rückenlehne so einstellen, dass das Lenkrad mit leicht angewinkelten Armen gut steuerbar ist (Winkel zwischen Oberkörper und Oberschenkel zirka 110 Grad). Die Rückenlehne sollte Rücken und Schulter großflächig abstützen.



### KOPFSTÜTZE

Die Oberkante der Kopfstütze sollte sich immer auf gleicher Höhe mit dem Scheitelpunkt des Kopfes befinden. Der optimale Abstand zwischen Hinterkopf und Kopfstütze beträgt ungefähr zwei Zentimeter.

Drei Fragen an Daniela Kaiser, die das dreiköpfige Team Projektmanagement (PM) leitet

## Projektmanagement bei Streck Transport – ein Einblick

### Was macht eigentlich das Team PM?

Immer wenn es komplex wird, sind wir dabei – wenn ein einmaliges Vorhaben umgesetzt werden soll, an dem mehrere Personen aus unterschiedlichen Abteilungen, Niederlassungen oder Ländern beteiligt sind. Wir steuern unterschiedliche Projekte, die Umsetzung von Kundenprojekten, Optimierung von Prozessen oder die Einführung einer neuen Software. Wir gehören zum Bereich ITS (Integrierte Services), der Streck Transport gruppenübergreifend ausgerichtet ist, und bewusst eine Vielzahl von Kompetenzen bündelt. ITS entstand 2010 durch die Zusammenführung und Neuausrichtung der Abteilungen Informatik und Projektmanagement. Das Ziel war die Bündelung der Kompetenzen in einer zentralen Einheit, um gemeinsam mit den Fachbereichen eine effizientere Umsetzung von IT Dienstleistungen und Projekten zu ermöglichen. Wir vom Team PM bringen Kunden, Dienstleister und interne Arbeitsgruppen zusammen und erarbeiten mit allen Beteiligten auf Basis eines definierten Vorgangsmodells, Ziele, Projektstrukturen, Projektpläne und das Vorgehen im Projekt.

### Was ist dabei Ihre aktuelle Aufgabe?

Im Moment planen und steuern wir zum Beispiel die Einführung des neuen CRM-Systems (Customer-Relationship-Management), der neuen Finanzbuchhaltungssoftware AX CargoSuite Finance und des neuen Transportmanagement – Systems (TMS). Unsere Aufgabe ist es für eine erfolgreiche Umsetzung der Projekte zu sorgen. Hierfür haben wir auf der Basis unserer langjährigen Erfahrungen verschiedene Methoden für alle

Phasen entwickelt. Von der Projektplanung mit Zielklärungsraster, Projektauftrag und Projektstrukturplan über die Realisierung mit Statusbericht und Plan-/Ist-Vergleichen bis zum Projektabschluss nutzen wir die Werkzeuge zur effizienten Steuerung der Teams und Projekte. Der Mensch kommt dabei nie zu kurz. Wir sorgen für ein reibungsloses Miteinander und haben stets ein offenes Ohr für die Projektmitglieder.

### Das hört sich etwas trocken an...

das ist es aber gar nicht. Statt einem typischen Arbeitsablauf mit starren Aufgaben und Konzepten erwarten uns stets neue Themen und Herausforderungen. Unser Job ist es den Überblick zu bewahren und uns auch für unvorhergesehene Ereignisse bestens zu wappnen. Wir haben erprobte Methoden und Techniken, um auch die Meetings freier und dynamischer zu gestalten, damit die Beteiligten nicht nur passiv teilnehmen. Wir bringen gern frischen Wind mit. Ohnehin sind wir bei Streck Transport nicht nur theoretisch an Projekten beteiligt, sondern gehen teilweise auch sehr tief mit in die Praxis hinein. Das ist unter anderem der Fall, wenn wir Supply Chain Management-Plattformen mit unseren Kunden entwickeln. Da wirkt das Projektmanagement bei der Ausarbeitung und Gestaltung der einzelnen Prozesse bis hin zur Schulung der Kunden mit. Somit übernehmen wir nicht nur administrative und koordinierende Funktionen. Ich sitze eher selten am Schreibtisch, sondern bin in Meetings und bei Dienstleistern unterwegs und bin auch schon auf der Halle gestanden und habe Scan-Tests gemacht.



### Streck Transport-Modell

Unser „Herzstück“ ist das Streck Transportspezifische Vorgangsmodell, das auf Basis des Projektmanagementmodells der IPMA (International Project Management Association) und aus der langjährigen Erfahrung von über 250 Projekten in der Unternehmensgruppe entwickelt wurde. Von Anfang an war uns die Meinung und Einschätzung unserer Projektteammitglieder wichtig. Die obligatorische Projektzufriedenheitsumfrage und Entwicklungen am Markt nutzen wir gezielt um unser Vorgehen kontinuierlich zu verbessern.

### » KONTAKT

#### Möhl

Daniela Kaiser

+41 (0) 61 8551 - 156

daniela.kaiser@streck.ch

# Die Firma läuft

Zum internationalen Freiburg-Marathon am 8. April hatten sich rund 10.000 Sportler gemeldet. Die Läufer aus 80 Nationen stellten sich bei großer Hitze der Herausforderung.

Auch beim Firmenlauf B2RUN in Freiburg und Basel waren Streck Transport-Sportler in ihren blauen Trikots dabei. In Freiburg legten etwa 6.500 Teilnehmer eine fünf Kilometer lange Strecke zurück, der schnellste Läufer von Streck Transport erreichte in 26:38.1 Minuten die Ziellinie. In Basel liefen über 3.000 Teilnehmer mit, Streck Transport war hier mit 17 Mitarbeitern vertreten.

Die betriebliche Gesundheitsförderung wird bei Streck Transport besonders unterstützt. Unter dem Motto „Streck bewegt“ nehmen die Mitarbeitenden regelmäßig an Sportveranstaltungen teil.



## » KONTAKT

### Freiburg

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

### Möhlín

Hendrik Caspar  
+41 (0) 61 8551 - 401  
hendrik.caspar@streck.ch



## 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,

### » Beiratsvorsitzender:

Dr. Bernd Lieberoth-Leden

### » Handelsregister:

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

Streck Transport AG  
Industriestrasse 30  
CH-4313 Möhlín  
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  
© MAGNIFIER - fotolia.com / © am - fotolia.com  
© Jag\_cz - fotolia.com / © Stockninja - fotolia.com  
© beatrice prève - fotolia.com  
© sdecoret - fotolia.com