



Verein Hamburger Spediteure e.V.

Jahresbericht 2016

anlässlich der Ordentlichen Mitgliederversammlung
vom 27. April 2016





Liebe Mitglieder,
sehr geehrte Leserinnen und Leser,

steigende Anforderungen an Verbände können nicht mit den Rezepten der Vergangenheit bewältigt werden. Diesem stetigen Wandel hat sich der Verein Hamburger Spediteure in den letzten 132 Jahren beständig gestellt und auch mit mir als neuem Geschäftsführer und meinem Team werden wir uns der Herausforderung stellen.

Wir haben alte Gewohnheiten überprüft, Prozesse optimiert und wichtige Weichen für die Zukunft gestellt. Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen, aber wir haben bereits heute einige Maßnahmen ergriffen, um weiterhin die starke Stimme der Spediteure in Hamburg zu sein. Um dieses Ziel zu erreichen, haben wir das Aufnahmeverfahren neu gestaltet. So ist es nun unbürokratisch möglich, Mitglied einer starken Gemeinschaft zu werden.

Auch fachlich haben wir uns durch die Gründung einer neuen Kommission für Containerfachspediteure gestärkt und optimiert durch den aus dem Fachausschuss Importspeidition und dem Fachausschuss Exportspeidition entstandenen Fachausschuss Seehafenspeidition.

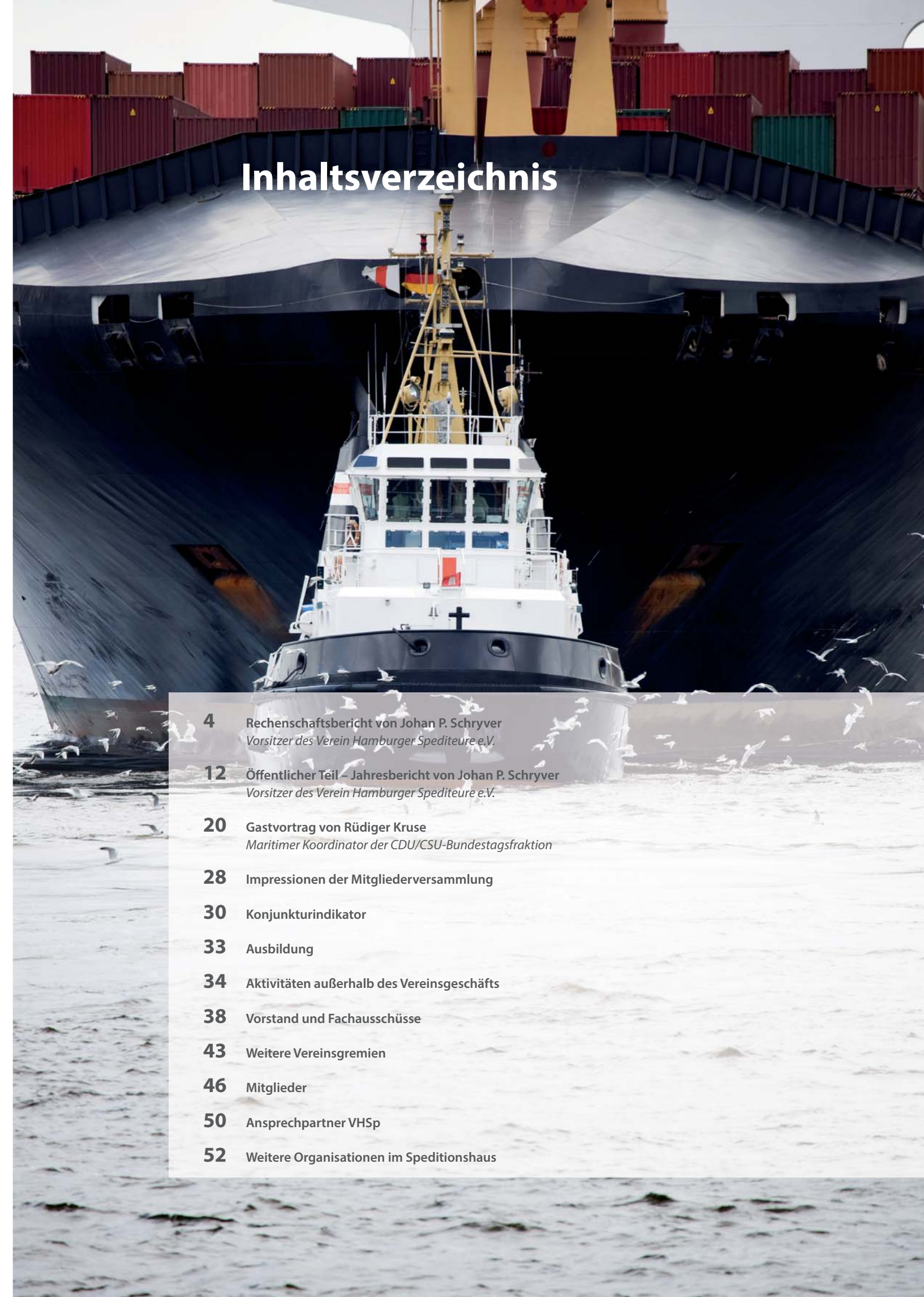
Als Mittel zur Kommunikation unserer Forderungen ist im vergangenen Jahr ein Positionspapier aufgestellt worden. Dieses sich stetig aktualisierende Papier dient uns bei unserem neuen regelmäßig stattfindenden „Senatorengespräch“ als auch bei den Gesprächen mit der Politik, nämlich die Interessen der Hamburger Spediteure zu kommunizieren.

Mit diesem Jahresbericht möchte der Verein Hamburger Spediteure darlegen, was im vergangenen Jahr erreicht wurde und er will aufzeigen, wo weiterer Handlungsbedarf besteht.

Herzliche Grüße Ihr

Stefan Saß





Inhaltsverzeichnis

- 4** Rechenschaftsbericht von Johan P. Schryver
Vorsitzer des Verein Hamburger Spediteure e.V.
- 12** Öffentlicher Teil – Jahresbericht von Johan P. Schryver
Vorsitzer des Verein Hamburger Spediteure e.V.
- 20** Gastvortrag von Rüdiger Kruse
Maritimer Koordinator der CDU/CSU-Bundestagsfraktion
- 28** Impressionen der Mitgliederversammlung
- 30** Konjunkturindikator
- 33** Ausbildung
- 34** Aktivitäten außerhalb des Vereinsgeschäfts
- 38** Vorstand und Fachausschüsse
- 43** Weitere Vereinsgremien
- 46** Mitglieder
- 50** Ansprechpartner VHSp
- 52** Weitere Organisationen im Speditionshaus

Rechenschaftsbericht



von Johan P. Schryver, Vorsitzender des Verein Hamburger Spediteure e.V.

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

ich darf Sie im Namen des Vorstandes des VHSp ganz herzlich zu unserer heutigen 132. Ordentlichen Mitgliederversammlung begrüßen. Bevor ich Ihnen einen Überblick über die Themen gebe, die uns in den vergangenen 12 Monaten besonders und ausschussübergreifend herausgefordert haben, möchte ich an die verstorbenen Mitglieder des VHSp erinnern, die uns in den letzten 12 Monaten verlassen haben. Ich möchte Sie bitten, sich zu Ehren der Verstorbenen zu erheben.

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Gedenken bewahren. Ich danke Ihnen, dass Sie sich erhoben haben.

Eines der brisantesten Themen beinhaltet die Containerverwiegung. Wie Sie vermutlich in einem der zahlreichen Rundschreiben unserer Geschäftsstelle gelesen haben, hat die Internationale Seeschiffahrtsorganisa-

tion (IMO) im November 2014 beschlossen, die Sicherheit der Seeschifffahrt erhöhen zu wollen. Dazu soll die Bruttomasse von Containern vor ihrer Stauung an Bord eines Schiffes verifiziert und bestätigt werden. Container ohne eine verifizierte Bruttomasse dürfen ab dem 1. Juli 2016 nicht mehr auf ein Seeschiff verladen werden. Was dieses Thema angeht, hat sich Deutschland – und damit namentlich das Bundesverkehrsministerium –

Verstorbene Mitglieder der letzten 12 Monate

Klaus Steffen (STERATRANS Internationale Spedition GmbH) 19.06.2015

Horst W. Mönke (Lagerhaus Harburg Spedition GmbH + Paletten Service Hamburg) 15.11.2015

Manfred Hachenberg (ehemals Vorstand VHSp) Kühne + Nagel (AG & Co.) KG 15.02.2016

Stefan Kaps (Embassy Freight Services Europe) 29.02.2016

Bernhard Bünck (Ehrenpräsident des DSLV und 25 Jahre Vorsitzender des Verbandes Spedition und Logistik Nordrhein Westfalen) 16.03.2016

wahrlich nicht mit Ruhm bekleckert. Viele Fragen waren bis zum März diesen Jahres – also mehr als 1 ¼ Jahre nach dem Beschluss der IMO – unbeantwortet geblieben.

Erst vor wenigen Tagen – genauer gesagt am 11. April – hat das Bundesverkehrsministerium erstmals öffentlich Stellung zu den vielen offenen Fragen genommen. Das hartnäckige „Am-Ball-bleiben“ und die Forderung nach praxisgerechten Lösungen verschiedenster Verbände und unserer Geschäftsstelle haben sich am Ende bezahlt gemacht. Ausgehend von den ersten Überlegungen im Sommer letzten Jahres hat sich vieles – soweit man dies in diesem Zusammenhang so sagen kann – zum Guten gewendet. Die BG Verkehr hat angekündigt, Stichprobenkontrollen „mit Augenmaß“ vornehmen zu wollen, da sie – nach eigenem Bekunden – nicht vorhabe, den Warenverkehr zu behindern oder gar Warenströme auf die Westhäfen umzulenken. Sie können versichert sein, dass wir die BG Verkehr an diesem Wort messen werden. Denn eines dürfte sicher sein: In den Ländern, in denen die vielfach beschriebenen „Gewichtsprobleme“ mit Containern tatsächlich auftreten, wird man sicherlich auch weiterhin kein Problem damit haben, eine passende Gewichtsbescheinigung zu bekommen.

Zur Steigerung des LKW-Durchlaufs wollen die Containerterminals Eurogate und HHLA ab November eine verbindliche elektronische Voranmeldung der Transportdaten einführen. Mithilfe dieser Voranmeldungen sollen Fuhrunternehmer und Terminals in die Lage versetzt werden, Containeranlieferungen und -abholungen exakter planen zu können. Bislang nutzen noch deutlich zu wenig Fuhrunternehmen, je nach Terminal zwischen 20 und 25 Prozent, die Möglichkeit eine Transportvoranmeldung vorzunehmen. Das ist auch nicht weiter verwunderlich, weil die begrenzte Infrastruktur im Hamburger Hafen es bislang kaum zulässt, für diese „geplanten Transporte“ einen echten Mehrwert zu schaffen. Denn wenn es auf den Straßen rund um die Containerterminals „stockt“, werden diese Fuhrunternehmen aufgrund des Fehlens echter „Schnellspuren/Fast Lanes“ genauso blockiert wie diejenigen Fuhrunternehmen, die keine Transportdaten vorab übermitteln. Diesen Umstand hatten wir bereits Mitte 2014 in unserem 12-Punkte-Papier für eine „smartere“ Hinterlandabfertigung thematisiert.

Wenn im November die Voranmeldung obligatorisch wird, wird man sehen, wie sich das System unter Vollast verhält und an welche Fallkonstellationen man beispielsweise noch nicht gedacht hat. Erst wenn diese „Kinderkrankheiten“ ausgeräumt worden sind, kann man über den zweiten Schritt – ein Slotverfahren, wie

es bereits im Schiffs- und Eisenbahnverkehr existiert – nachdenken. Die Planungen der Terminals sehen derzeit eine Einführung im 1. Halbjahr 2017 vor. Dabei müssen selbstverständlich die von den Fuhrunternehmen in die Diskussion eingebrachten Anregungen Berücksichtigung finden, um eine möglichst hohe Akzeptanz im Markt zu erlangen.

Meine verehrten Damen und Herren, die für den 2. Mai geplante Eröffnung des neuen Luftfrachtzentrum mit dem Namen „Hamburg Airport Cargo Center“ musste aufgrund unvorhergesehener Ereignisse nun auf den 26. Mai verschoben werden. Wenngleich diese Verzögerung für manche Firmen mit massiven Problemen verbunden ist, so ist doch festzuhalten, dass mit der Eröffnung die infrastrukturellen Rahmenbedingungen für eine moderne und effiziente Luftfrachtabfertigung geschaffen wurden und dieses mittelfristig dazu beitragen soll, dass wieder vermehrt Luftfracht über den Hamburger Flughafen abgewickelt wird.

Das neue Gesicht der Luftfracht am Hamburger Flughafen ist gleichzeitig auch der Abschluss eines jahrzehntelangen Konsultationsprozesses, nachdem das bisherige Luftfrachtzentrum aus den 60er-Jahren nicht mehr den steigenden

Anforderungen an eine schnelle Luftfrachtabfertigung entsprach. Insofern setzen nicht nur die Hamburger Luftfrachtspediteure darauf, dass mit dem neuen „Hamburg Airport Cargo Center“ die Luftfracht in der Metropolregion Hamburg in eine erfolgreiche Zukunft durchstarten kann. Die Hoffnung ist, dass die Achterbahnfahrt, die die Luftfrachttonnage in den letzten Jahren hatte – von 11 Prozent Wachstum in 2011 bis hin zu einem 16-prozentigen Minus in 2014 – ein positives Ende finden wird. Erfreulich ist hingegen die Entwicklung der geflogenen Luftfracht. Diese nimmt seit 2011 kontinuierlich zu und erreichte im letzten Jahr mit einem Wachstum von 7 Prozent einen beachtlichen Wert. Hält dieser Trend an und bekommt Hamburg noch zusätzliche Verbindungen nach Übersee, dann wird man sich vielleicht in nicht allzu ferner Zukunft über eine Erweiterung – die Möglichkeiten sind, zum Glück, vorhanden – Gedanken machen können. Aber nun wollen wir erst einmal die vorhandenen Kapazitäten auslasten.

Sehr geehrte Damen und Herren, gleich zum Jahresbeginn mussten wir uns mit den neuen ADSp 2016 beschäftigen, nachdem im September 2015 – mit dem Scheitern der rund 2 Jahre andauernden Verhandlungen – die 90-jährige Geschichte der ADSp als ein gemeinschaftliches Bedingungsnetzwerk zwischen der verladenden Wirtschaft und der Transportwirtschaft bzw. Spediteuren zu Ende ging. Ob das schon das letzte Wort war, oder nicht doch noch über kurz oder

„Das hartnäckige ‚Am-Ball-bleiben‘ und die Forderung nach praxisgerechten Lösungen unseres Vereins haben sich am Ende bezahlt gemacht.“

lang ein Umdenken bei den Verladerverbänden stattfinden wird, bleibt abzuwarten. Wie dem auch sei, mit den ADSp 2016 handelt es sich erstmals nach rund 90 Jahren wieder um ein Klauselwerk, das allein vom Speditionsgewerbe getragen wird. Die von den Verladerverbänden herausgegebenen Deutschen Transport- und Lagerbedingungen (DTLB) sind zumindest aktuell keine wirkliche Alternative zu den ADSp 2016, wie unsere diesjährige Konjunkturumfrage gezeigt hat. Im Rahmen zweier Informationsveranstaltungen über die neuen ADSp 2016, die wir gemeinsam mit dem DSLV durchgeführt haben, konnten wir insgesamt rund 140 Teilnehmer begrüßen.

Eine weitere große Herausforderung, vor der wir in diesem Jahr stehen, ist der neue Unionszollkodex. Auch wenn das, was am 1. Mai an Veränderungen kommen wird, noch relativ begrenzt sein wird, kommt man nicht umhin, sich mit dem Thema zu beschäftigen. Das haben wir im VHSp – dank der intensiven Zusammenarbeit mit dem DSLV – frühzeitig und sehr ausführlich gemacht. So haben Ende März rund 120 Teilnehmer unsere Informationsveranstaltung zum Unionszollkodex besucht und dabei u.a. exklusiv die Sichtweise der in Hamburg ansässigen Generalzolldirektion zu den vorgesehenen Übergangsvorschriften zu hören bekommen. Dabei hat die Generalzolldirektion bestätigt, dass das für den Hamburger Hafen existenziell wichtige Umfuhrkonzept, welches nach der Auflösung des Freihafens installiert wurde, auch über den 1. Mai 2016 hinaus in seiner aktuellen Form bis auf Weiteres erst einmal erhalten bleibt. Dies war eine für den Logistikstandort Hamburg ungemein wichtige Zusage und hierfür gebührt der Generalzolldirektion unser ausdrücklicher Dank!

„Mit den ADSp 2016 handelt es sich erstmals nach rund 90 Jahren wieder um ein Klauselwerk, das allein vom Speditionsgewerbe getragen wird.“

Apropos Übergangsvorschriften: Ein Vorteil des neuen Unionszollkodex' sollte eigentlich darin liegen, die Zollvorschriften zu vereinfachen. Falls nicht bekannt: Der heutige Zollkodex umfasst 253 Artikel mit 50 Seiten sowie die dazugehörige Durchführungsverordnung mit noch einmal 1.100 Seiten. Der neue Unionszollkodex umfasst 288 Artikel mit rund 100 Seiten. Hinzukommen noch 900 Seiten Durchführungsverordnungen und noch einmal 320 Seiten Übergangsvorschriften, die man braucht, weil vieles, was man mit dem Unionszollkodex elektronisch machen soll, noch lange nicht fertig ist. Bis mindestens 2019 muss man also zwischen drei verschiedenen Vorschriften mit rund 1.300 Seiten hin- und herspringen.

Ich höre immer wieder aus der Regierung oder den Institutionen der EU, dass die Bürokratie unbedingt abgebaut und wirtschaftsfreundlich ausgelegt werden soll.

Davon ist man mal wieder weit entfernt und macht die Tätigkeiten mit Sicherheit nicht einfacher.

Meine Damen und Herren, bereits schon zum dritten Mal soll in diesem Sommer unter dem Motto „Zoll trifft Logistik“ ein Best-Practice-Workshop für Sachbearbeiter in der Packhalle der Containerprüfanlage stattfinden. Das Besondere an dieser Veranstaltungsreihe, die der VHSp gemeinsam mit dem Hamburger Zoll veranstaltet, ist, dass Sachbearbeiter auf Zoll- und Logistikseite, die sonst nur virtuellen oder bestenfalls telefonischen Kontakt haben, sich treffen, kennenlernen und in einen intensiven Informationsaustausch treten können. Im Rahmen des Workshops können so Frage- und Problemstellungen, die im Alltag immer mal wieder auftreten, angesprochen und Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Gleichzeitig kann von den vorhan-



denen Erfahrungen der anderen Teilnehmer profitiert werden. In den letzten beiden Jahren haben jeweils über 80 Teilnehmer an den Veranstaltungen teilgenommen und wir hoffen natürlich, dass wir auch in diesem Jahr, in dem das Thema Versandverfahren der zentrale Punkt des Workshops sein soll, eine ähnliche hohe Teilnehmerzahl begrüßen dürfen.



Gründungsmitglieder der Kommission Containerfachspedition: Hans Stapelfeldt, Oliver Matthiesen, Axel Kröger, Marcus Bönning, Dirk Graszt, Jan Wellmann, Stefan Saß (v.l.n.r.)

In den Gremien des Vereins gibt es ebenfalls einige Neuigkeiten zu vermelden. Im Laufe der Jahre haben sich die Themenbereiche in den Fachausschüssen Export und Import immer häufiger überlagert. Daher regt der Vorstand an, den Fachausschuss Importspedition in den Fachausschuss Exportspedition zu integrieren und zum Fachausschuss Seehafenspedition umzubenennen, um die Effektivität zu steigern. Hierauf werden wir im späteren Verlauf der Mitgliederversammlung unter dem Tagesordnungspunkt "Satzungsänderung" zurückkommen.

Des Weiteren hat der VHSp eine neue Kommission rund um die Interessen und Themen der Containerfachspedition gegründet; die insgesamt Fünfte neben den sieben Fachausschüssen. In dieser Kommission finden sich speziell die Firmen wieder, welche sich schwerpunktmäßig mit dem Trücken der Container beschäftigen und in der die Mitglieder über aktuelle Fragen diskutieren und sich für die Belange der Branche einsetzen. Zu den Gründungsunternehmen gehören Konrad Zippel, GDH Transport und Containerlogistik, CTD Container-Transport-Dienst, Heinrich Kröger Container Transport & Logistik, IGS Schreiner und die Walter Lauk Containerspedition. Zum Vorsitz wählten die Mitglieder Herrn Axel Kröger, GF der Firma Konrad Zippel. Sein Stellvertreter wurde Dirk Graszt, Geschäftsführer der GDH Transport und Containerlogistik. Meine Herren, auch an dieser Stelle noch einmal ganz offiziell meinen herzlichsten Glückwunsch. Wir freuen uns über diese neue Kommission und sind gespannt auf Ihr Wirken.

„Eine weitere große Herausforderung, vor der wir in diesem Jahr stehen, ist der neue Unionszollkodex.“

Zur weiteren Stärkung des Hafenstandorts Deutschland und leistungsfähiger land- und seeseitiger Hafenanbindungen hat das Bundeskabinett am 20. Januar 2016 das Nationale Hafenkonzept – kurz NHK-2015 – mit 155 Einzelmaßnahmen für See- und Binnenhäfen verabschiedet. Die Weiterentwicklung des Hafenkonzepts aus dem Jahr 2009 wurde erforderlich, da sich die deutschen See- und Binnenhäfen heute einer Vielzahl veränderter geopolitischer Herausforderungen stellen müssen, wie z.B. hoher Instandhaltungs- und Ausbaubedarf der Verkehrs- und Hafeninfrastrukturen sowie neue Anforderungen an die Suprastrukturen. Das Ergebnis ist ein neuer strategischer Leitfaden für die Hafenpolitik der nächsten zehn Jahre, der allen Beteiligten eine verlässliche Grundlage für politisches und wirtschaftliches Handeln verschaffen soll. Nun liegt es in den Händen des Bundes, der Länder und der Häfen, die gemeinsame Umsetzung der Maßnahmen zügig anzuschieben.

Ein weiterer wichtiger Schritt zur nachhaltigen Mobilitätssicherung für Deutschland war die Veröffentlichung des Bundesverkehrswegeplans 2030 am 16. März 2016. Damit leitete Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt die längst überfällige Diskussion zur nachhaltigen Investition in dringend erforderliche Infrastrukturprojekte ein. Anlässlich der letzten Mitgliederversammlungen habe ich immer wieder darauf hingewiesen und es auch mehrfach deutlich kritisiert, dass der Bund die norddeutsche Infrastruktur vernachlässige.

Dieses Jahr, meine verehrten Damen und Herren, kann unsere Verkehrswirtschaft mit dem Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 durchaus zufrieden sein. Der Entwurf enthält rund 1.000 Projekte mit einem Gesamtvolumen von rund 265 Milliarden Euro. Davon entfallen knapp 50 Prozent auf die Straße, gut 41 Pro-

zent auf die Schiene und etwas weniger als 10 Prozent auf Wasserstraßen. Von 2016 bis 2030 sollen 69 Prozent der

Gesamtmittel in den Erhalt der Infrastruktur fließen. Im veröffentlichten Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans hat das Bundesverkehrsministerium nahezu alle von Hamburg vorgeschlagenen Projekte sehr positiv bewertet. Wir begrüßen, dass so viele angemeldete Verkehrsprojekte – wie beispielsweise der Ausbau der A 26-Ost, die Fahrinnenanpassung oder der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals – Einzug in den Bundesverkehrswegeplan gefunden haben.

Apropos lang geplante Verkehrsprojekte: Wie wir kürzlich dem Hamburger Abendblatt entnehmen konnten, planen die Umweltverbände jetzt schon juristische Schritte z.B. gegen die Hafenquerspange einzuleiten – also die jetzige A 26-Ost – da das betroffene Gebiet unter anderem aus Feuchtbiotopen sowie Brach- und Hochstaudenfluren mit Rohrkolben und Schilffarealen

besteht, die beim Bau der südlichen Trasse angeblich zerstört würden. Auch die Untertunnelung der A 20 im Norden steht unter keinem guten Stern, denn auch dort wird von den Umweltverbänden aus allen möglichen Rohren gegen das Vorhaben geschossen. Nicht nur die Fledermäuse in Segeberg stehen dem Vorhaben immer noch entgegen, sondern nun wird auch noch das Vorhaben der Untertunnelung insgesamt unter Vorbehalt gestellt. Das alles erinnert mich ein wenig an den weltweit einmaligen Schierlings-Wasserfenchel.

„Und geradezu heuchlerisch ist die Kritik der Umweltverbände an den Kostenentwicklungen bei manchen Projekten.“

Und geradezu heuchlerisch ist die Kritik der Umweltverbände an den Kostenentwicklungen bei manchen Projekten. Sind sie es doch gerade, die mit ihren z.T. völlig überzogenen und weltfremden Vorstellungen für jahre- oder sogar jahrzehntelange Verzögerungen und damit einhergehende Kostenexplosion sorgen. Das ist in etwa so, als ob nachts ein Glaser durch die Gegend läuft, Scheiben einschmeißt, und sich am nächsten Tag darüber beklagt, dass er so viel zu tun hat.

Meine Damen und Herren, die Umschlagsentwicklung im Hamburger Hafen macht uns Sorgen und zeigt deutlich, dass die bekannten Projekte nunmehr endlich zügig realisiert werden müssen, damit diese nicht – wie bei der Elbvertiefung – um 10 Jahre oder sogar noch mehr verzögert werden.

Damit wir solche Projekte auch aktiv begleiten, hat die Geschäftsstelle ein neues Positionspapier erstellt, das konkrete Forderungen und Verbesserungsvorschläge für die Verkehrspolitik enthält. Auf dieser Grundlage hat sich der engere Vorstand im Herbst letzten Jahres mit Oppositionspolitikern von CDU und FDP getroffen und über deren Realisierungsmöglichkeiten diskutiert.

Darüber hinaus haben sich am 15. Februar dieses Jahres Vertreter des Vorstandes des VHSp zum ersten Senatorengespräch in der BWVI getroffen. Neben Senator Horch waren die Staatsräte Dr. Bösing und Rieckhof vertreten. Der VHSp wurde durch die Herren Heiken, Pläß, Tews, Saß und mir vertreten. Dieses erste Senatorengespräch soll der Auftakt für einen regelmäßigen Austausch auf Behördenleitungsebene sein.

Themen in dem einstündigen Gespräch waren unter anderem die Veterinärabfertigung im Hamburger Hafen und der Ausbau der Bille-Achse. In dem Gespräch hat uns Senator Horch versichert, dass durch den Ausbau der Bille-Achse die dort ansässigen Logistikunternehmen keine Eingriffe durch die Wohnbebauung zu erwarten hätten. Unabhängig davon wolle der Senat dafür Sorge tragen, dass der Hamburger Hafen weiterhin effizient genutzt werden kann und der Wirtschafts-

verkehr nicht beeinträchtigt wird. Das Senatorengespräch wurde von beiden Seiten durchweg positiv aufgenommen und soll in regelmäßigen Abständen wiederholt werden. Der nächste Austausch ist für Ende 2016/Anfang 2017 geplant.

Meine lieben Kolleginnen und Kollegen, dazu kann ich im Namen des VHSp nur sagen „Gefällt mir!“ und damit sind wir auch schon bei einer weiteren Entwicklung,

die beim VHSp stattgefunden hat. Der Verein ist jetzt seit einem Jahr auch auf Facebook vertreten. Die Geschäftsstelle stellt den Nutzerinnen und Nutzern von Facebook aktuelle Meldungen und die wichtigsten Informationen rund um die Hamburger Logistikbranche bereit. Des Weiteren wurde ein neuer Aufnahmeantrag für die Mitgliedschaft im Verein Hamburger Spediteure eingeführt. Das uns bisher bekannte mehrseitige Schreiben wurde auf wenige Seiten verschlankt und es bestehen noch weitere Optimierungsmöglichkeiten, über die wir später beim Tagesordnungspunkt „Satzungsänderung“ entscheiden können. Die vorgenommenen

Positionspapier – Aktuelle Themen

- Ausbau der Bille-Achse – Gewerbe und Wohnflächen rücken zusammen, Einschränkungen für die Logistik?
- Bessere Baustellenplanung in Hamburg?
- Bundesverkehrswegeplan 2030
- Hamburg wird zur Fahrradstadt – Radverkehr zu Lasten des Wirtschaftsverkehrs?
- GVZ Altenwerder – Südliche Straßenanbindung
- Einfuhr-Umsatzsteuer
- Verifizierte Bruttomasse – wirtschaftsfreundliche Umsetzung in Deutschland angemahnt
- Hafenkooperation - Politisches Wunschdenken?
- Fahrrinnenanpassung – Was bringt die Fahrrinnenanpassung und was nicht?
- Veterinärabfertigung im Hamburger Hafen – Ein behördliches Stiefkind benötigt mehr Fürsorge
- NOK – Einschränkungen bis 2028?
- Schwefel- und Stickoxid-Emissionen – Wenn Umweltschutz zum Wettbewerbsnachteil für die deutschen Häfen wird
- Mindestlohn – Ein Gesetz mit Mängeln



Download der aktuellen Version unter: www.vhsp.de



Hamburger Spediteure beziehen Position

Neuerungen scheinen bei den Unternehmen gut anzukommen, denn der Verein konnte seitdem einen Zuwachs von 14 neuen Mitgliedern verzeichnen.

Wie ich schon in den vergangenen Jahren berichtet habe, hat der VHSp seine Bemühungen verstärkt, junge Leute für die Ausbildung in unserer spannenden Branche zu begeistern, namentlich für die Ausbildungsberufe Berufskraftfahrer, Fachkraft für Lagerlogistik, Kaufleute für Spedition- und Logistikdienstleistung und das Duale Studium Hamburger Logistik-Bachelor. Unsere

Referenten, die Herren Brandenburg und Strube, besuchen jährlich an die 40 Schulen in Hamburg und Umgebung. Häufig werden sie dabei von Mitarbeitern oder Auszubildenden unserer Mitgliedsfirmen unterstützt. Ich möchte mich im Namen des VHSp bei den Herren ganz herzlich bedanken. Dennoch kann der VHSp diese Arbeit nicht allein leisten. Wir haben immerhin 220 allgemeinbildende Schulen in Hamburg. Deshalb mein Appell an Sie: Engagieren Sie sich selbst auch in diesem Bereich. Motivieren Sie Ihre Auszubildenden, an ihre alten Schulen zu gehen. Motivieren Sie Ihre Mitarbeiter, an die Schulen ihrer Kinder zu gehen und dort bei Berufsorientierungsveranstaltungen für die Ausbildung in

Unsere Referenten, die Herren Brandenburg und Strube, besuchen jährlich an die 40 Schulen in Hamburg und Umgebung.

der Logistikbranche zu werben. Suchen Sie sich selbst eine Schule in der Nähe Ihrer Firma oder Ihres Privathauses. Der Zeitaufwand hält sich in Grenzen: Ein, zwei Schulbesuche im Jahr für wenige Stunden reichen dafür aus. Dies ist auch besonders für kleinere Unternehmen eine gute Möglichkeit zur Nachwuchsgewinnung. Und niemand kann die jungen Leute besser für unseren Beruf begeistern als wir, die wir mit so viel Herzblut bei der Sache sind.

Aber Sie sollen die Arbeit natürlich nicht allein machen: Der VHSp unterstützt seine Mitgliedsfirmen aktiv bei der Suche nach geeigneten

Auszubildenden durch die Ausbildungsplatzbörse auf unserer Homepage, die Verbreitung der durch die Mitgliedsfirmen angebotenen Praktikums- und Ausbildungsplätze und die in 2016 zum ersten Mal durchgeführte Ausbildungsmesse in Zusammenarbeit mit der Jugendberufsagentur Hamburg. Immer öfter wird von den Schulen die Möglichkeit einer Betriebsbesichtigung nachgefragt. Über 20 unserer Mitgliedsfirmen bieten diese inzwischen an. Der VHSp und seine Mitgliedsfirmen sind zudem auf zahlreichen weiteren Messen in Hamburg vertreten wie Einstieg, karriere:dual, Hanseatische Lehrstellenbörse und Logistik-Jobbörse in der BallinStadt. Außerdem informieren wir die Berufs-

berater der Arbeitsagentur Hamburg über die Ausbildungsmöglichkeiten in Spedition und Logistik. Dies geschieht in regelmäßigen Informationsveranstaltungen im Speditionshaus und bei Betriebsbesichtigungen bei unseren Mitgliedsfirmen. Die Zusammenarbeit mit der Agentur für Arbeit ist in den letzten Jahren insgesamt intensiviert worden.

Meine Damen und Herren, nicht zuletzt möchte ich darauf hinweisen, dass der VHSp mit seiner Akademie Hamburger Verkehrswirtschaft eine Vielzahl von Weiterbildungsmöglichkeiten in der Speditions- und Logistikbranche anbietet. In direktem Zusammenhang mit dem Thema Ausbildung steht natürlich das in letzter Zeit zugegeben etwas überstrapazierte Thema „Integration von Flüchtlingen“. Sie alle kennen die demografische Entwicklung, die Warnungen vor Fachkräftemangel, Pflegenotstand, leeren Rentenkassen. Wir benötigen den Zuzug von jungen Leuten aus dem Ausland und haben es selbst in der Hand, diese für den Arbeitsmarkt fit zu machen. Im Juni werden die Wirtschaftsbehörde und diverse Logistikverbände – natür-

lich auch der VHSp – eine Informationsveranstaltung speziell für unsere Branche zu dem Thema anbieten. Sie sollen bei dieser Gelegenheit konkrete Informationen darüber erhalten, wie Sie junge Leute als Praktikanten bzw. Auszubildende einstellen können. Zu dieser Veranstaltung lade ich Sie bereits heute herzlich ein.

Im Übrigen möchte ich es nicht versäumen, auf unseren Veranstaltungskalender unserer Homepage hinzuweisen, auf dem sämtliche Veranstaltungen des VHSp aufgelistet sind.

So, meine Damen und Herren, das waren die wesentlichen Themen, die wir in den vergangenen 12 Monaten vorangetrieben haben. Nicht alles ist zu unserer Zufriedenheit geregelt, ausgefallen oder durchgeführt worden. Aber Verbandsarbeit ist wichtig und unverzichtbar, um unsere Positionen deutlich zu machen. Auf einige Themen werde ich im Anschluss in meiner öffentlichen Rede noch Bezug nehmen. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit. Für weitere Fragen stehen ich bzw. der Vorstand gern zur Verfügung.







Jahresbericht

von Johan P. Schryver, Vorsitzender des Verein Hamburger Spediteure e.V.

Sehr geehrter Herr Kruse,
Sehr geehrter Herr Staatsrat Rieckhof,
Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,
Meine Damen und Herren,

alljährlich im April – kurz vor unserem Hafengeburtstag – heiße ich Sie heute im Namen des VHSp zum öffentlichen Teil unserer Jahreshauptversammlung herzlich willkommen. Vor Ihnen sitzt ein soeben neu gewählter Vorstand. Neben den bekannten Gesichtern begrüßen wir heute 3 neue Mitglieder: Herrn Bernd Themann von der Lagerhaus Harburg Spedition GmbH, Herrn Pay-Andres Lüders von der Firma Lüders & Stange KG und Herrn Jürgen Tonak von der Kühne + Nagel (AG & Co.) KG. Ich beglückwünsche die Herren hiermit zu ihrer Wahl und freue mich auf die zukünftige vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Ich begrüße insbesondere unseren heutigen Gastredner, Herrn Rüdiger Kruse, Hamburger, langjähriges CDU-Mitglied und neben vielen anderen Aufgaben,

die er für seine Partei in Bund und Land wahrnimmt, Beauftragter der CDU/CSU-Bundestagsfraktion für die Maritime Wirtschaft. Herr Kruse, herzlich Willkommen, ich danke Ihnen, dass Sie sich bereit erklärt haben, auf unserer Mitgliederversammlung zu sprechen, und wir alle freuen uns nachher auf Ihre Ausführungen über den aktuellen Stand der Maritimen Wirtschaft.

Meine Damen und Herren, zwei Themen beherrschten uns im letzten Jahr und nahmen auch einen breiten Raum in meinem Vortrag ein: die damals noch weit vor uns liegende Entscheidung der Hamburger für eine offizielle Olympia-Bewerbung und der Anfang 2015 eingeführte Mindestlohn.

Die Debatte um den Mindestlohn hat sich in der Öffentlichkeit weitestgehend gelegt. Die Problematik der Haftung ist jedoch weiter eminent und sollte keinesfalls ausgeblendet werden, nur weil die Diskussionen abgeflaut sind. Wir müssen die weitere Entwicklung abwarten.

Die Entscheidung in Sachen Olympia ist gefallen, daher müssen wir uns mit diesem Thema in den nächsten Jahren nicht mehr beschäftigen. Nichtsdestoweniger würden wir uns riesig freuen, wenn die Hamburger Teilnehmer in Rio erfolgreich abschneiden und vielleicht mit der einen oder anderen Medaille nach Hause kommen.

Aber die infrastrukturellen Aufgaben für Bund und Land sind weiter akut und haben nicht an Aktualität verloren. Im Gegenteil: Eigentlich könnten die verantwortlichen Stellen jetzt ihre ganze Kraft den Themen widmen, die uns auf den Nägeln brennen, ohne auf Olympia Rücksicht nehmen zu müssen. Straße, Schiene und Wasserwege müssen bei der Instandhaltung, Sanierung und Neubau weiterhin höchste Priorität genießen. Der Bund ist bekanntlich für die Autobahnen zuständig. Da sind wir, was die A7 angeht, auf einem guten Weg. Und Herr Fuchs, den ich hiermit auch ganz herzlich begrüße, wird auch in den kommenden Jahren hoffentlich dafür Sorge tragen können, dass die Staus nicht überhandnehmen.

Immens wichtig ist der weitere Ausbau der Hafen-Hinterland-Verbindungen. Hierzu wird uns sicherlich Herr Kruse in seiner anschließenden Rede Konkretes berichten können, nachdem ja auch der neueste Bundesverkehrswegeplan Etliches enthält, was dem Norden zugutekommen soll – alles natürlich wie immer unter Vorbehalt der Finanzierung! Aber das kennen wir ja schon. Ich begrüße die bisherigen Anstrengungen der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, den Sanierungsstau auf den städtischen Straßen abzarbei-

ten und Engpässe zu beseitigen. Da ist in den letzten 12 Monaten Etliches geleistet worden und dafür gebührt der Behörde Dank und Anerkennung.

Gleichzeitig bitte ich als Vertreter des Verein Hamburger Spediteure und damit Teil der Hamburger Verkehrswirtschaft, die Mittel hierfür auch im laufenden wie in den kommenden Jahren in ausreichender Höhe bereitzustellen, um den vielfältigen Aufgaben nachzukommen. Dabei bitten wir, darauf zu achten, dass die verschiedensten geplanten Baustellen mit der Wirtschaft abgestimmt werden, so dass es nicht dazu kommt, dass gleichzeitig zu viele Arbeiten beginnen und der Verkehr dann in Teilbereichen zum Stillstand kommt. Denn allein durch die Großbaustelle A7 sind die städtischen Achsen bereits jetzt massiv zusätzlich belastet und können kaum noch weiteren Verkehr aufnehmen. Aber jede Medaille hat ja bekanntlich 2 Seiten, die eine Seite glänzt meistens, die andere Seite ist weniger attraktiv.

Und damit bin ich bei der von der Koalition beschlossenen Umsetzung des Ausbaus der Fahrradwege. Keine Frage: Das Fahrrad ist ein Verkehrsmittel, welches in der heutigen Zeit vermehrt auch für die Fahrt zum Arbeitsplatz benutzt wird und damit nicht nur dem Freizeitvergnügen dient. Viele unter uns sind sicherlich auch Fahrradfahrer und wünschen sich in der Substanz einwandfreie Fahrradwege. Aber müssen deswegen auf vielen Hauptverkehrsadern Fahrradstreifen entstehen, die den flüssigen Wirtschaftsverkehr teils erheblich belasten oder sogar einschränken, die Unfallgefahr für alle Beteiligten, und insbesondere die Fahrradfahrer, erhö-

DAS SPEDITIONSHAUS *Neu im Vorstand: P.-A. Lüders, B. Themann, J. Tonak*



hen und Verkehrsführungen teils recht unübersichtlich gestalten? Ein Beispiel: Da gibt es auf der Bebelallee einen Fahrradweg in einem breiten Grünstreifen, den man ohne großen Aufwand hätte sanieren und verbreitern können, aber nun sollen die Fahrradfahrer auf die vielbefahrene Straße ausweichen. Und wenn Sie heute dort mit Ihrem Auto fahren, werden Sie feststellen, dass ein nicht unerheblicher Anteil der Fahrradfahrer weiterhin auf den Fußwegen fährt und nicht auf den markierten Fahrradwegen. Und übrigens in beide Richtungen. Kontrolle – wahrscheinlich Fehlanzeige. Hier hätte ich mir eine andere Lösung gewünscht. Die absolute Zwangsbeglückung wird uns allerdings nach den Vorstellungen des AFC jetzt mit dem Straßenzug An der Alster/Harvestehuder Weg bevorstehen. Nachdem das Amerikanische Konsulat ausgezogen ist, soll der gesamte Straßenzug zu einer reinen Fahrradstraße mit versenkbaren Pollern werden und nur noch für Anlieger, Straßenreinigung, Polizei und Notfallfahrzeuge befahrbar sein. Das bedeutet nichts anderes, als dass die parallel laufenden Straßenzüge Mittelweg und Rothenbaumchaussee zusätzlichen Verkehr aufnehmen

„Es ist für die Verkehrswirtschaft nicht nachvollziehbar, warum wir uns mit einer Stadt wie Münster messen wollen, die nun doch erheblich kleiner ist als Hamburg.“

men müssten – Straßen, die heute schon extrem belastet sind. Ich frage mich dann: Wie sollen dann die doch so gern in Hamburg gesehenen Touristen ihre Tour auf den Bussen an unserer schönen Außenalster durchführen, wenn diese dort ihre Tour nicht mehr durchführen können?

Einerseits generiert der florierende Tourismus inkl. der Kreuzfahrer zusätzliche Einnahmen und Umsätze und damit auch Steuereinnahmen. Andererseits wird die Infrastruktur an Land ein-

geengt oder sogar zurückgefahren mit dem Ergebnis, dass sich die Verkehrsbelastung weiter extrem erhöht. Es ist für die Verkehrswirtschaft nicht nachvollziehbar, warum wir uns mit einer Stadt wie Münster messen wollen, die nun doch erheblich kleiner ist als Hamburg. Zwar ist Münster auch ein großer Verwaltungs- und Universitätsstandort, aber doch keine Handelsmetropole. Handel, Hafen und Industrie generieren zwangsläufig Verkehr. Es hat für mich den Anschein, dass aus reiner Koalitionsrason und damit auch aus ideologischen Gründen nun partout alle Fahrräder auf die Straße gebracht werden sollen, unabhängig von einer sinnvollen

Aus dem Vorstand ausgeschieden: W. Przybisch und A. Heik



Umsetzung. Unserer Ansicht nach sollten vorhandene Fahrradwege ertüchtigt und ausgebaut werden, bevor man weiteren Fahrradverkehr auf die jetzt schon hoch belasteten Straßen bringt.

Wir als Verein Hamburger Spediteure richten deshalb die Bitte an die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, mit Augenmaß die geplanten Veränderungen im Straßennetz durchzuführen. Berücksichtigen Sie bitte Kritik und Einwendungen von Bewohnern, Verbänden, Firmen und Institutionen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, wohin steuert der Hafen? Mit Sorge blicken wir aus den großen Fenstern hier im Saal über die Elbe in den Hafen. Nachlassendes Wirtschaftswachstum in China und einigen Schwellenländern, einbrechende Rohstoffpreise in vielen überseeischen Gebieten, politisch eingeführte Handelsbarrieren gegen Russland haben viele Handelspartner in massive Schwierigkeiten gebracht. Erhebliche Einbußen im Umschlag und insbesondere im Containerverkehr sind die Folge. Das ist aber nur die eine Seite, wenngleich nicht unerheblich. Hausgemacht sind aber auch andere Probleme, die zum Rückgang von Umschlag geführt haben. Die leidige Elbvertiefung



ist nur ein Punkt. Da warten wir weiterhin mit Geduld – obwohl inzwischen reichlich überstrapaziert – auf die Entscheidung des Gerichtes in Leipzig. Die Entwicklung des mittleren Freihafens, die im letzten Jahr und Anfang 2016 drohende Hafenverschlickung, ein zu hohes Kostenniveau im Hafen selbst sind Argumente für Reeder, sich Alternativen zu suchen. Die ARA-Häfen lassen grüßen und haben weitaus weniger Rückgänge zu verzeichnen als Hamburg.

Es ist uns unverständlich, dass vor wenigen Monaten noch verkündet wurde, man hätte mit Schleswig-Holstein nun endlich ein Übereinkommen hinsichtlich der Verklappung des Hafenschicks gefunden. Nun liest man vor wenigen Tagen in der Presse, dass die endgültige Verständigung mit dem Nachbarland immer noch aussteht.

„Wir als Verein Hamburger Spediteure richten deshalb die Bitte an die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, mit Augenmaß die geplanten Veränderungen im Straßennetz durchzuführen.“

Was passiert mit dem Gelände im Mittleren Freihafen? Die am Jahresende 2016/Anfang 2017 frei werdende Fläche sollte unseres Erachtens nach für die weitere Entwicklung im Stückgutverkehr oder für hafennahe Industrie bereit gehalten und nicht für ein mögliches zusätzliches Kreuzfahrtterminal ins Auge gefasst werden. Muss nicht auch der letzte Hafenentwicklungsplan aufgrund schwächelnder Umschlagszahlen und ver-

änderter weltweiter Handelsströme und neuer Hafenkonkurrenz dringendst überarbeitet werden? Ich vermisste hier einen Masterplan, eine Vision, wie wir Hamburg voranbringen können. Ich kann mich des

Gefühls nicht erwehren, die Schockstarre hinsichtlich der weiteren Entwicklung in Hamburg hat sich nach der negativen Olympiaentscheidung noch immer nicht aufgelöst.

Bei aller Veränderung des wirtschaftlichen Umfeldes, der Hafen ist und bleibt eine tragende Säule unserer Wirtschaft, unseres Wohlstandes und bedarf eines besonderen Augenmerks bei Investitionen und Bedingungen für Hamburg, für Deutschland, für die gesamte Maritime Wirtschaft. Wir haben doch auch einiges zu bieten: eine hervorragende Hinterlandanbindung auf der Schiene (gerade als State of the Art in Europa ausgezeichnet), eine wachsende Handelsmetropole mit großem eigenen Aufkommen, eine IT-Infrastruktur von DAKOSY im Hafen, die auf der Welt ihres Gleichen sucht – nur um einige positive Aspekte zu nennen.

Bei dieser Gelegenheit sei auch darauf hingewiesen, dass die Terminals in Verbindung mit den Speditionen im Containerverkehr durch die geplanten Voranmeldungen den Zu- und Abfluss zu den Terminals beschleunigen wollen und dazu erste Maßnahmen umgesetzt werden. Alles, was zur Steigerung der Leistungsfähigkeit unseres Hafens erforderlich ist, wollen wir unterstützen. Jedoch geht noch einmal unser Appell an die Terminals, unsere Bedenken und Anregungen zu berücksichtigen und uns in die Planung mit einzubeziehen. Auch stehen wir der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation gern bei der zukünftigen Entwicklung zur Seite. Lassen Sie uns wissen, bei welchen Projekten wir intensiv zusammenarbeiten können – packen wir's an!

Meine Damen und Herren, mit Sorge sehen wir die Schifffahrtskrise in das sechste oder sogar siebte Jahr segeln. Es scheint keine Besserung in Sicht. Nun könnte man meinen, nach 7 fetten Jahren kommen 7 magere Jahre und dann müsste eigentlich die Krise spätestens Ende 2017 zu Ende sein. Nur allein daran fehlt mir der Glaube. Nicht nur, dass Eigner, Charterer, Linienreeder jeden Tag mehr graue Haare bekommen, auch die Ver-

lader, sprich Spediteure, haben massiv unter den Bedingungen zu leiden.

In meinem letzten Jahresbericht hatte ich die Hoffnung geäußert, dass mit einer Besserung der Frachtraten im Überseeverkehr gerechnet wird. Ich musste mich eines Besseren belehren lassen. Betriebswirtschaftlich mehr als notwendig, um endlich das Tal der Tränen zu verlassen, so sehr sind wir davon weit entfernt. Im Gegenteil: Frachtraten tendieren auf breiter Front weiterhin nach unten und decken in einigen Fahrtgebieten weder Betriebskosten, geschweige denn die Kapitalkosten. Und von Gewinnen wollen wir erst gar nicht reden. Es fehlt wie eingangs erwähnt das Volumen im Im- und Export, die Linienreeder

unterbieten sich weiterhin mit Ratenreduzierungen, setzen munter auf große und größere Einheiten, um den Kostenfaktor pro Einheit zu senken. Aber ich frage mich: wenn ich die großen Einheiten nicht mehr füllen kann, wie soll ich dann den Vorteil pro Einheit erwirtschaften, wenn schon die etwas kleineren Einheiten nicht optimal ausgelastet werden konnten?

Auch die seit 2011 immer wieder neu formierten Allianzen scheinen nicht das Allheilmittel zu sein. Gerade letzte Woche konnten wir von der geplanten Fusion zwischen Hapag-Lloyd und UASC lesen. Sicherlich ist dies für Hapag-Lloyd eine neue interessante Konstellation, hätte man dadurch doch jetzt schon den Zugriff auf die 18.000 TEU Schiffe von UASC, die man selbst zurzeit noch nicht hat. Was ich mich jedoch dabei frage, wo werden die 18.000 TEU Schiffe in Hamburg gelöscht? Bisher wurden die Schiffe von Hapag-Lloyd in Altenwerder abgefertigt - ist dieses auch für die 18.000 TEU Schiffe möglich? Es bleibt spannend, auch für unseren Hafen.

Aber zurück zum Thema. Die niedrigen Frachtraten führen heute zu der absurden Konstellation, dass der Transport einer 20'-Box von Hamburg nach Santos in der reinen Seefracht billiger ist als eine Taxifahrt von hier nach Wedel. Kommt es noch so weit, dass der Verlader in absehbarer Zukunft noch einen Bonus erhält, wenn er mit einer speziellen Reederei verlädt? Die Entwicklung spiegelt sich auch in unserer diesjährigen Konjunkturumfrage wider. Einmal im Jahr, anlässlich unserer Jahreshauptversammlung, befragen wir unsere Mitgliedsunternehmen zur aktuellen wirtschaftlichen Lage. Der Hamburger Konjunkturindikator – so der Name der Umfrage – bildet die Geschäfts- und Marktentwicklung sowie aktuelle Trends des Hamburger Speditionsgewerbes ab und liefert wichtige Informationen über die Hamburger Speditionsbranche. Die diesjährige Umfrage fand im Zeitraum März/April 2016 statt. Insgesamt wurden 326 ordentliche Mitgliedsun-

ternehmen anonym befragt. Von diesen haben sich 135 Unternehmen an der Umfrage beteiligt, was einer beeindruckenden Beteiligungsquote von rund 41 Prozent entspricht.

In unserem Konjunkturindikator berichten im Seefrachtbereich drei Viertel der Firmen von sinkenden Frachtraten, im Luftfrachtbereich knapp 40% – wohlge-merkt nur im ersten Quartal. Die Erwartungen für die kommenden Monate sind kaum besser. Allenfalls werden die Aussichten mit stabil bezeichnet.

„Die niedrigen Frachtraten führen heute zu der absurden Konstellation, dass der Transport einer 20'-Box von Hamburg nach Santos in der reinen Seefracht billiger ist als eine Taxifahrt von hier nach Wedel.“

Steigende Umsätze für die weiteren Monate erwarten nur etwas mehr als 35%, zwei Drittel der Firmen rechnen maximal mit stabilen bzw. sinkenden Umsätzen. Bei den Gewinnen ist die Situa-

tion noch negativer: Nur ca. 27% der Firmen erwarten höhere Erträge, zwei Drittel erwarten maximal gleiche bzw. zurückgehende Gewinne. Die komplette Konjunkturumfrage können Sie über unsere Homepage anfordern.

Meine sehr verehrten Damen und Herren der Linienreeder, wie lange wollen Sie an der Schraube noch weiter drehen, bis wir alle kein Geld mehr verdienen, sondern nur noch ausschließlich der handelnden Industrie Vorteile verschaffen? Wir werden uns aber nicht nur langfristig, sondern schon sehr bald den eigenen Ast absägen, auf dem wir alle gemeinsam sitzen. Ich widme diesem Thema heute besonderes Augenmerk, weil die Ergebnisse bekanntlich überall einbrechen, die ersten – ausländischen – Reeder vor der Insolvenz stehen und andere folgen werden, wenn nicht endlich Vernunft in den Etagen der Reedereien einkehrt und dies zu einer akzeptablen Ratenstruktur führt. Eine ähnliche Entwicklung verfolgen wir übrigens auch in der Luftfracht.

Die Spedition ist an stabilen Frachtraten mehr als interessiert. Mit unserer Dienstleistung, die wir u.a. auch für die Reeder erbringen, leben wir vom Ein- und Verkauf der Leistung. Wir segeln in ihrem Kielwasser und wenn der eine oder andere Reeder die Segel einholt, sind auch wir als Spediteure davon massiv betroffen.

Digitalisierung der Industrie, sich verschiebende Märkte, Wegfall von Massenprodukten, die über tausende von Kilometern verschifft werden, Umwälzungen durch die 3-D-Druck-Industrie und andere Komponenten werden dazu führen, dass ein größeres Mengenwachstum in der Containerschifffahrt in naher Zukunft nicht mehr stattfinden wird. Studien diverser Institutionen und anerkannter Personen weisen immer wieder auf diese Situation hin. Ja, es wird sogar die Frage gestellt, ob wir 20.000 TEU-Schiffe in Zukunft überhaupt noch wirtschaftlich einsetzen können. Da halten sich Pro und



Der Flughafen hat endlich sein neues Hamburg Airport Cargo Center

Contra sicherlich noch die Waage, aber das Thema wird bei anhaltendem schwachem Weltwirtschaftswachstum in absehbarer Zeit erneut die Gazetten füllen.

Meine Damen und Herren, schon im letzten Jahr habe ich die politischen und damit verbundenen wirtschaftlichen Probleme aufgezeigt. Hoffnung hatte sich bei uns breit gemacht, dass die Welt nicht aus den Fugen gerät. Leider muss man konstatieren: Es ist nicht besser geworden, nein, die Welt ist noch unsicherer geworden. Flüchtlingsdramen in und um Europa herum zeigen uns die Probleme auf, die wir schnellstens lösen müssen. Kriege in Nahost, zerfallende politische Strukturen in dieser Region sowie die letzten schrecklichen Attentate in verschiedenen Regionen haben das erneut sichtbar gemacht.

Ölpreisverfall und der allgemeine Rückgang der Rohstoffpreise haben viele Länder in arge Probleme gebracht. Auch dies schlägt sich in Deutschland nieder. Wir freuen uns alle über niedrige Tankstellenpreise, aber damit verbunden ist mittelfristig ein erheblicher Rückgang unserer Exporte in diese Länder, die im Wesentlichen von ihren erheblichen Einnahmen für ihre Rohstoffe leben. Russland, der Nahe Osten, Brasilien, Venezuela, Angola – die Liste der betroffenen Länder ließe sich fortsetzen.

Es ist schon seltsam: Nur noch 56 Prozent der Bundes-

bürger halten intensiveren Handel für eine gute Sache, 27 Prozent für eine schlechte, wie eine aktuelle Studie der Bertelsmann-Stiftung zeigt. Besonders ablehnend stehen die Deutschen dem geplanten Handels- und Investitionsabkommen TTIP zwischen der EU und den USA gegenüber: 33 Prozent der Befragten fänden das Abkommen schlecht, nur 17 Prozent gut, so die Studie. Doch gerade für uns Deutsche, für uns Spediteure und letztlich auch für die Linienreedereien geht es um viel. Unsere Exportquote hat sich seit Anfang der Neunzigerjahre verdoppelt. Bestand früher eine Fixierung auf die Eurozone, resultiert inzwischen unser gigantischer außenwirtschaftlicher Überschuss zu drei Viertel aus dem Austausch mit dem Rest der Welt, wie kürzlich die OECD vorrechnete.

Zu diesem Rest der Welt zählen – wie bereits am Anfang erwähnt – im Augenblick nicht gerade China oder Russland, sondern es ist die USA, Deutschlands größter Exportmarkt. Fakten, die Fragen aufwerfen. Warum lehnen 33 Prozent das TTIP-Abkommen ab, obwohl die deutsche Wirtschaft insbesondere davon profitieren würde? Für mich eine irrationale Entscheidung der Befragten. Ich hingegen denke rational.

Es gibt aber auch Positives für den Hamburger Raum zu vermelden. Trotz geringer zeitlicher Verzögerung wird nun Ende Mai am Flughafen das neue Hamburg Cargo Center eröffnet. Endlich bekommt Hamburg ein den Er-

forderungen angemessenen Frachtterminal auf hohem Niveau. Herzlichen Glückwunsch an Sie, Herr Eggen-schwiler! Gemeinsam werden wir nun am 26. Mai 2016 den Terminal eröffnen. Ich freue mich darauf. Lange haben die Hamburger Luftfrachtagenten für diesen Terminal gestritten – aber wie sagt man so schön: was lange währt, wird endlich gut.

Mit Spannung kann man auch die Entwicklung im Iran beobachten. Nachdem die ersten Sanktionen gegenüber Iran aufgehoben worden sind und sich hoffentlich auch bald die Finanzströme wieder normalisieren, würden wir es begrüßen, wenn wir in Hamburg wieder das Iran-Zentrum in Deutschland werden könnten. Der Anfang, oder besser gesagt, der Neuanfang ist dieser Tage mit dem Anlauf des ersten IRISL-Schiffes gemacht, und wir hoffen, dass diese Reederei auch zukünftig wieder zu den regelmäßigen Gästen unseres Hafens gehört. Auch dieses Thema hatten wir in unserer Konjunkturumfrage angesprochen: Obwohl nur 25% der Firmen, die geantwortet haben, im Iran-Geschäft tätig sind, haben 70% positive Erwartungen an zukünftige Geschäfte mit dem Iran.

Wir wollen doch das Tor zur Welt sein und können aufgrund schwächelnder anderer Märkte gut und gern wieder einen boomenden Außenhandel mit dem Iran gebrauchen. Natürlich bedeutet dies auch, dass der Iran seine Atomwaffenpläne aufgeben muss – Voraussetzung für eine Normalität in den Außenbeziehungen.

Auch wenn der Strom der Flüchtlinge aus dem Nahen Osten z. T. rückläufig ist, die Integration tausender Neuankömmlinge ist weiterhin eine Mammutaufgabe. Um erst keine Banlieues entstehen zu lassen – siehe Frankreich – sind wir alle gefordert, den Menschen eine Perspektive aufzuzeichnen. Zumindest denen, die hier in Deutschland bleiben können und wollen. Die Spedition kann dort helfen, wo für einfache Tätigkeiten kein adäquates Angebot an deutschen Bewerbern

vorhanden ist. Hier können wir den Asylbewerbern und anerkannten Flüchtlingen, die doch meist mit wenig Deutschkenntnissen gekommen sind, den Einstieg in den Arbeitsmarkt erleichtern. Wir haben es selbst in der Hand, diese Menschen für unsere Branche fit zu machen. Ich möchte daher noch einmal auf die Veranstaltung im Juni hinweisen, auf der die Wirtschaftsbehörde mit verschiedenen Logistikverbänden, unter anderem auch dem VHSp, Möglichkeiten und Chancen speziell für unsere Branche aufzeigen werden.

Verehrte Damen und Herren, ich habe mich bemüht, Ihnen einen kurzen Überblick über Themen zu geben, die uns nicht nur im VHSp beschäftigen, sondern unsere Branche insgesamt betreffen. Es hat in den vergangenen 132 Jahren seit dem Bestehen des VHSp Krisen, Kriege und Kleinkarierte gegeben, die uns das Leben schwer gemacht haben. Die große Familie der Spedition hat sich immer den Anforderungen der Zeit gestellt, Lösungen für die Probleme zu finden und daraus gestärkt hervorzugehen.

Meine Damen und Herren, Sie haben mir lange zugehört. Ich habe versucht, Ihnen unsere Hoffnungen und Erwartungen zu überbringen. Wir leben in einer Welt, die sich immer schneller dreht und verändert und was heute war, ist morgen schon der bekannte Schnee von gestern. Wir werden auch die schwierigen Zeiten meistern und ich freue mich auf die weitere Zusammenarbeit mit Ihnen.

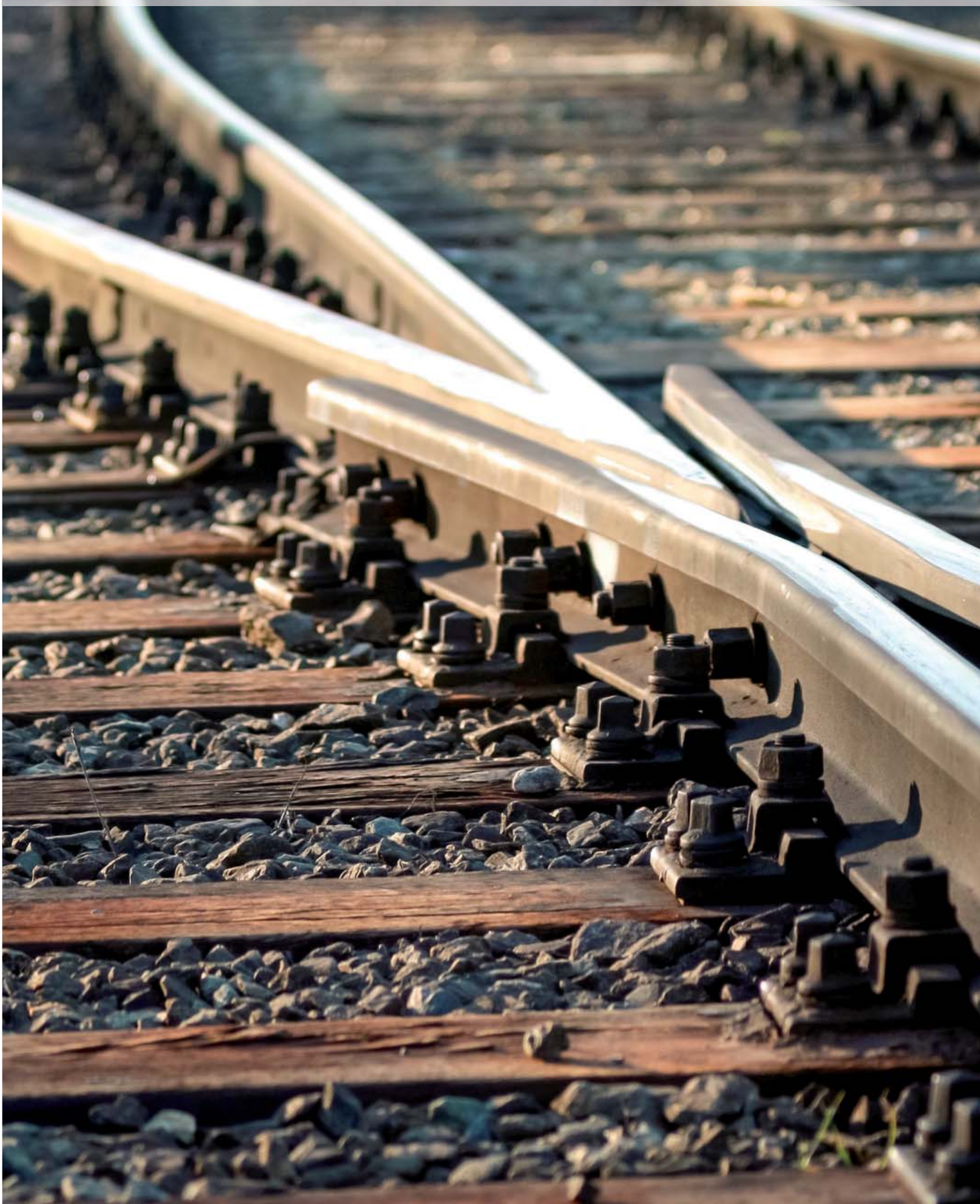
Lieber Herr Kruse, nochmals besten Dank für Ihr Kommen. Sie werden uns sicherlich Aktuelles aus der Politik mitgebracht haben, was für unsere Transportbranche wichtig ist. Was können wir für Hamburg und den Norden erwarten? Was bringt uns der neue Bundesverkehrswegeplan?

Herr Kruse, Sie haben das Wort.



Nach der Wahl: Alter und neuer Vorsitz Johan P. Schryver

Entlastung der Hafenstraßen durch Nutzung alternativer Verkehrsträger



Gastvortrag Rüdiger Kruse

Maritimer Koordinator der CDU/CSU-Bundestagsfraktion



Herzlichen Dank Herr Vorsitz!

Was bringt Ihnen der neue Bundesverkehrswegeplan? Sie haben es in Ihrer Rede gesagt, nur Gutes. Denn wäre er nicht gut, hätten Sie es ja erwähnt. Und Sie haben sich auf die Fahrradwege in Hamburg konzentriert, d.h. etwas haben wir dieses Mal in Berlin richtig gemacht.

Es gibt nun einen neuen Verkehrswegeplan mit einem wesentlich größeren Volumen als in der Vergangenheit. Das ist nicht nur der Kostensteigerung geschuldet, sondern natürlich auch den Versäumnissen der Vergangenheit. Sie haben in den vergangenen zwanzig / dreißig Jahren einen Stillstand im Bereich der Infrastruktur erlebt, das muss man Ihnen, glaube ich, gar nicht groß erläutern. Und zwar letztendlich, weil eine Brücke, die nicht mehr so gut ist, man auch noch in der nächsten Legislaturperiode anfasen kann. Denn das merkt ja auch erst einmal keiner. Weder Sie mit Ihrem Wagen, noch der Student mit seinem Car2Go und selbst die Bundeskanzlerin mit der gepanzerten Limousine wird immer über diese Brücke kommen.

Es merken aber die Spediteure, die größere Dinge transportieren wollen und der Hamburger Hafen, wenn plötzlich große Industriegüter nicht mehr über Hamburg verschifft werden, sondern über niederländische Häfen. Es hat lange gedauert, bis ein Bewusstseinswandel eingetreten ist. Ich würde sagen, dass dieser Bewusstseinswandel u.a. auch Ihrer Verbandsarbeit und dem Schulterschluss mit anderen Verbänden geschuldet ist.

In der Vergangenheit war es so, dass jede Branche für sich etwas gefordert hat. Und das ist ein großes Konzert, und dann passiert es natürlich, dass die Dinge, die

es abends in die Tagesschau schaffen, als erstes abgearbeitet werden. Und in den letzten zehn Jahren – würde ich mal sagen – ist es gelungen, dass die Wirtschaft ein Thema oben hielt – die oberste Priorität hat die Infrastruktur.

Das und der Bereich Bildung und Forschung. Wenn Sie schauen, was unter der Kanzlerschaft von Angela Merkel im Forschungsbereich gemacht worden ist – eine Verdopplung der Forschungsgelder – ist das schon beeindruckend. Und es trägt Früchte. Die Früchte Ihrer Lobby-Arbeit, so muss man es ja sagen, zeigen sich inzwischen auch, und zwar im Bundesverkehrswegeplan. Gerade der Norden wird im Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt, wie man es eigentlich nicht erwarten konnte, weil wir in einer Demokratie leben. Und das bedeutet eben, dass 1,8 Mio. Hamburger weniger sind als

18 Mio. Bürger in Nordrhein-Westfalen.

Und als Vorsitzender der Landesgruppe Hamburg merke ich das auch selber.

Es gibt 16 Landesgruppen-Vorsitzende und wir sprechen natürlich auf Augenhöhe. Ich mit meinen fünf Leuten und Peter Hintze mit seinen 78 Leuten aus NRW und so wird natürlich auch abgestimmt. Nein, selbstverständlich nicht. Wir sind ja nicht im Bundesrat, sondern die Landesgruppen mit sehr vielen Leuten haben ein höheres Gewicht. Und in der Vergangenheit war es dann eben so, dass sehr schnell eine Ortsumgehung in Baden Württemberg oder eben in Nordrhein-Westfalen Vorrang vor jeder Hafenhinterland-Investition hatte, die wir hier im Norden tätigen wollten.

Aber teilweise waren wir im Norden auch selbst schuld, weil wenige Pläne in den Schubladen lagen, während Bayern für alles, was es an Subventionen geben könnte, gewappnet war. Ein Drittel aller EU-Subventionen, die

„Der neue Verkehrswegeplan ist den Versäumnissen der Vergangenheit geschuldet.“

nach Deutschland fließen, fließen nach Bayern. Ich finde, das sagt etwas aus. Die haben in der Vergangenheit immer dafür gesorgt, dass sie das Bundesverkehrsministerium und die Ausschüsse dominieren, wenn sie regieren. Das haben sie schon klug gemacht.

Was uns jetzt gelungen ist, ist ein Schulterschluss im Norden. Wir haben uns auf die wesentlichen Projekte konzentriert. Die Frage, was wir haben wollen, haben wir in der letzten Legislatur beantwortet. Sie erinnern sich an den Nord-Ostsee-Kanal, wo wir in einer Haushaltssitzung, in der berühmten Bereinigungsnacht, das Geld für die Schleusen bereitgestellt haben. Das war ein ganz kurzer Vorlauf. Als ich mich mit dem Thema der Schleusen am Nord-Ostsee-Kanal beschäftigt habe, konnte ich feststellen, dass ein Bundesverkehrsminister bereits schon vorher einmal gesagt hat, dass diese Schleusen dringend erneuert werden müssen. Das war im Jahr 1968!

Und so viel Veränderung gab es nicht. Dann haben wir noch mal schnell geprüft, ob eigentlich die Ingenieure, die das damals gebaut haben, was jetzt kaputt ist, noch in Haftung genommen werden könnten. Aber wir haben sie leider nicht gefunden. Die Überlegung, 350 Mio. € singular für die Schleusen im Nord-Ostsee-Kanal zu bekommen, da haben mir meine norddeutschen Kollegen sofort gesagt, das kriegen wir nicht hin. Da schreien sofort die Bayern und Baden-Württemberger auf. Der haushaltspolitische Sprecher kam aus Baden-Württemberg, der Finanzminister kommt sowieso daher und der Fraktionsvorsitzende auch noch. Wir haben dann vielleicht auch ein typisch hanseatisches Geschäft gemacht. Wir wollen 350 Mio. €, also bekommen die 600 Mio. €. Das hat funktioniert. Manche Dinge kann man eben doch mit Geld und gutem Gewissen lösen. Denn sie können davon ausgehen, dass auch die 600 Mio. € im Süden vernünftig investiert werden, nämlich in die Infrastruktur. Ich kann Ihnen auch genügend Projekte nennen, die Rheintalbahn oder Ähnliches, wo man wirklich sagen muss, dass da dringend investiert werden muss. Insofern kann man nicht sagen, ein gutes Projekt im Norden und irgendwelche B- oder C-Projekte im Süden sind gemacht worden.

Die Frage der Infrastruktur ist nur eine von vielen. Aber Sie müssen auch die Gesamtheit sehen und darüber nachdenken – wir reden viel darüber und das ist ja auch richtig – wie wir leben wollen. Privat, in dieser Stadt, die Lebensqualität haben soll. Wir müssen mehr darüber reden, wovon wir eigentlich leben wollen. Das muss entschieden werden, weil das die Grundlage ist. Wir müssen die Dinge erst verdienen, bevor wir sie ausgeben können. Das heißt, wenn Sie sich überlegen, mit meinem Geld möchte ich dieses oder jenes tun, dann ist das vollkommen richtig. Wir müssen aber auch gucken, wo es denn herkommen soll.

Hamburg hat vor langer Zeit eine Entscheidung getroffen und sie muss jedes Mal neu getroffen werden. Sind wir eine Hafen- und Handelsmetropole oder sind wir es nicht? Wir sind von der Natur begünstigt, und zwar so sehr begünstigt, dass selbst jahrzehntelange sozialdemokratische Regierungen nichts daran ändern konnten. Und wir sind natürlich an einem Ort, der traditionell hochgradig geeignet ist für Handel. Natürlich kann man sich auch überlegen, ob wir nach 800/900 Jahren mal etwas anderes machen sollten z.B. Sport-Event-Stadt werden. Aber wir haben dann festgestellt, das können wir dann doch nicht und kommen wieder darauf zurück, dass der Hafen und der Handel doch mehr unser Brot- und Butterjob ist. Insofern muss man allerdings auch die Weichen richtig stellen.



Ich denke, dass wir das über die letzten Jahre oder Jahrzehnte sogar ganz gut hinbekommen haben. Etwas im Herzen der Hamburger zu behalten, was eigentlich gar nicht mehr zeitgemäß ist. Etwas, was man riechen kann, was man hören kann, was man sieht. Also nicht die klassische räumliche Trennung von Arbeit, Wohnen und Freizeit. Mitten im Herzen dieser Stadt kann man offen sehen, womit diese Stadt ihr Geld verdient. Und das ist gut, weil es ein Stück weit dabei hilft, dass wir hier einen Motor der Entwicklung haben, der von allen mitgetragen wird. Und wie wichtig dieses Mittragen ist, merken wir ja immer dann wieder, wenn es um irgendwelche Abstimmungen geht. Ein Beispiel dieses Mittragens – Herr Schryver, Sie haben es erwähnt – betrifft TTIP. Der Nutzen von TTIP ist schwierig zu beschreiben und bei Abstimmungen oder bei Meinungsumfragen müssen die Leute immer über Dinge abstimmen, über die sie wenig informiert sind. Das ist auch ganz normal. Das tun wir in vielen Dingen ja auch alle selber. Aber hier ist der Bezug herzustellen. Wir brauchen den Bezug zum konkreten Leben. Der muss immer wieder erklärt werden. Sonst funktioniert es nicht. So etwas fällt in einer Hafenstadt immer noch leichter. Das ist zum Beispiel auch ein Grund gewesen – vielleicht haben Sie es ja mitbekommen – dass wir im Haushaltsausschuss so etwas Nettes gemacht und ein Hafen- und Handelsmuseum nach Hamburg auf die Reise geschickt haben. Das ist keine touristische Motivation, sondern die Idee dahin-



Der Hamburger Hafen ist die Quelle des Wohlstandes

ter ist, zu zeigen, dass wir verschiedene Quellen unseres Wohlstandes in Deutschland haben. Das ist zum einen die Energie mit der Zeche Zollverein oder zum anderen die Industrie, mit dem Stahlwerk Völklinger Hütte. Dass, was noch nicht dargestellt wurde, aber auch ganz wesentlich ist für die Weiterentwicklung Deutschlands ist, das ist der Handel.

Handel lässt sich insbesondere in einer Hafenstadt sehr gut darstellen und begreifen. Und wenn das auch noch in einem funktionierenden Hafen passiert, dann lässt sich das Thema Globalisierung auf eine faszinierende Art und Weise darstellen, so wie wir es alle mögen. Wenn Sie in ein Museum gehen und dann sehen, wie die Phönizier Handel betrieben haben, oder die Hamburger Kaufleute mit ihren Schiffen, die auch mal Piraten gejagt haben usw., dann ist das nett und alle finden das auch charmant. Das war alles Globalisierung.

Als Hamburg angefangen hat, war das hier ein unwirtli-

ches Quartier, wo selbst ein Papst einige Jahre überlebt hat. In diesem Quartier ist immer Globalisierung betrieben worden, genauso wie die Leute in Venedig das gemacht haben. Man hat immer die Welt globalisiert. Es hat nie eine Grenze gegeben, von der wir wussten, dahinter gibt es noch etwas. Das heißt Europa, deswegen ist die Skepsis eigentlich unverständlich, hat die Globalisierung erfunden. Das haben doch nicht die Indianer in Amerika erfunden, sonst wäre das Spiel ja andersherum ausgegangen, sondern wir haben es erfunden. Mit unserem Drang, ständig über die Grenzen zu gehen und innerhalb dieses Geflechts das zu tun, was wir gut können: nämlich Handel zu betreiben.

Das heißt, eigentlich liegt es dem Menschen im Blut und hier ist dann auch einer der Versuche zu sagen: Ok, daran müssen wir anknüpfen. Wir müssen endgültig mit der Illusion aufräumen, als würden wir in der post-industriellen Gesellschaft leben. Wir leben vielleicht in der Industrie 4.0 oder so etwas, aber in einer reinen

Dienstleistungsgesellschaft leben wir garantiert nicht. Und jedes Land in Europa, das versucht hat, diesen Weg zu gehen, ist gescheitert.

Manche Leute haben ja die Schwäche, Zeitungen nicht wegzuerwerfen, sondern in der Garage zu stapeln. Und wenn Sie vielleicht dazu gehören, dann nehmen Sie sich mal die Wirtschaftswoche von 2008. Da steht dann drin, dass die kommende Krise, damals die Finanzkrise, Deutschland natürlich nicht überlebt. Am liebsten war mir dann das Titelblatt der Wirtschaftswoche vor drei Jahren „Deutschland hat es geschafft, zum letzten Mal“. Das hat aber auch etwas Gutes. Das Gute daran ist die Mischung aus Perspektiven und gleichzeitig Zurückhaltung und das gewisse Nörglerische, das wir manchmal haben. Ich glaube, dass wir nicht so gut aufgestellt wären, wenn wir schneller glücklich wären, wenn wir schneller glücklich wären. Ich meine, es wäre schöner, wenn wir schneller glücklich würden, aber wir sind es halt nicht. Und das sehen Sie z.B. auch an unseren Industrieprodukten.

Warum sind wir eigentlich so gut? Weil wir so tierisch unzufrieden sind. Wenn ein Amerikaner ein Auto haben will, dann will er vier Räder, ein Steuerrad, eine Stereoanlage und Klimaanlage. Wenn das Ding auch noch rückwärtsfahren kann ohne zu wackeln, dann findet er das ganz gut. Wir erwarten von einem Auto, dass man 300 km/h fahren kann, und sollte man dabei den Brückenpfeiler treffen, möchte man gern noch selbst aussteigen können. Daran arbeiten wir, und wenn es nicht erreicht ist, sind wir unzufrieden.

Wenn die Franzosen einen Schnellzug bauen, dann guckt der Präsident auf die Landkarte und sagt „Paris - Lyon“ und zieht einen Strich. Dann sind alle Bauern enteignet und schon fährt der Zug. Weil wir aber föderalistisch sind, kann unser ICE auch in der Kurve schnell fahren. Wir machen auch so einen Plan und wollen von Hamburg nach München fahren und dann kommen vierzehn andere Ministerpräsidenten und sagen: „Das ist wunderbar, doch meine Hauptstadt muss auch angebunden werden“.

Und wenn dieses Problem gelöst ist, dann kommen die Grundeigentümer, mit denen Sie gestern noch auf einem gemeinsamen Parteiabend waren und ihnen dort gesagt haben, wie wichtig es sei, dass Deutschland weiterentwickelt wird, und sagen: „Aber nicht durch meinen Wald“. Dann lösen Sie das alles und haben Sie so ein Gerät wie unseren ICE, aber der kommt dann halt zehn Jahre später, und dann sind wir natürlich noch immer nicht zufrieden.

Heute waren alle im Zug zufrieden, weil der Zug pünktlich in Hamburg angekommen ist. Aber Sie kennen das

vermutlich auch, wenn Sie auf dem Bahnsteig stehen und die Bahn hat fünf Minuten Verspätung. Dann beginnt das Genöhl. Da kann Herr Grube gar nichts gegen machen. Die Bahn hat eine Quote von 3 Prozent unpünktlicher Züge. Umgerechnet sind das 76.000 Menschen pro Tag, die genervt sind und dies weiter erzählen.

Zur maritimen Wirtschaft. Wir haben im letzten Jahr eine Nationale Maritime Konferenz gehabt, wo uns als Abgeordneten irgendwie im Vorfeld klar war, nur mit Lyrik kommen wir da nicht mehr gut über die Runden. Natürlich hätte man auch wieder Beschlüsse machen können, dass wir eine deutliche Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schifffahrt wollen. Das ist auch mehrheitsfähig und dann kann man darauf warten, was die Bundesregierung in der Textexegese daraus macht.

Wir wollten aber etwas anderes, weil die Branche verständlicherweise nach dieser langen Krise auch keine Geduld mehr hat. Es nützt ja nichts, wenn nur wir davon überzeugt sind, dass wir etwas gut gemacht haben. Wir haben uns dann gefragt, was sind die Zielvorgaben? Was muss geschehen, um diese zu erreichen?

Dann haben wir mit den Reedern, um diese einmal beispielhaft herauszugreifen, gesprochen und gefragt, was sind eure Punkte, wenn wir das Ziel haben, Deutschland als führende Schifffahrtsnation erhalten

„Ich glaube, dass wir nicht so gut aufgestellt wären, wenn wir schneller glücklich wären.“



zu wollen. Das waren dann der vollständige Einbehalt der Lohnsteuer, Wegfall der 183 Tage-Regelung, die Sozialversicherungsabgaben, die Flexibilisierung der Schiffsbesatzungsverordnung und die Befreiung von der Versicherungssteuer auf Erlöspools. Und wir haben noch einmal nachgefragt und gesagt, wenn wir das alles machen, dann kriegen wir wochenlang nur Umflagungen? Ja, kriegt ihr, war die Antwort der Reeder.

Wir haben jetzt den Lohnsteuereinbehalt von 100 Prozent. Vorher waren es 40 Prozent. Wir hätten ja auch auf 60 Prozent gehen können, schließlich wäre das noch einmal die Hälfte oben drauf. Aber es hätte nicht gereicht, weil die Reeder Wettbewerbsbedingungen brauchen, wie sie in Dänemark und den Niederlanden bestehen. Daher haben wir all diese Punkte konkret beschlossen und überwiegend auch schon umgesetzt. Und das ist genau das Gleiche, was ich Ihnen empfehle.

Wir müssen in einem Dialog feststellen, was ist jetzt nach dem Bundesverkehrswegeplan der nächste Schritt? Was brauchen wir, um als Handelsnation vorne zu bleiben, um eine gute Logistik gewährleisten zu können? Welche Punkte müssen wir in den nächsten Jahren umsetzen? Wir haben jetzt nur noch einen Aufschlag, was die Haushaltsgestaltung angeht. Das ist der Haushalt 2017. Alles andere schiebt sich dann in den nächsten Koalitionsvertrag – mit wem auch immer wir den abschließen. Von daher ist es wirklich empfehlenswert, ein größeres Zahlenwerk zu entwerfen.

Politik hat ja immer die berühmten vier Jahre. Wenn Sie Investitionsentscheidungen haben, dann sind die oftmals wesentlich länger. Wenn Sie sich Industriekonzerne angucken, dann sind das nicht Entscheidungen, die sich in drei Jahren amortisieren müssen, sondern vielleicht in 25 Jahren.

Auch wenn Sie vielleicht nicht so begünstigt im Fokus der öffentlichen Wahrnehmung liegen, brauchen Sie eine Planungssicherheit. Das heißt, was wir in Deutschland brauchen, ist ein gesellschaftspolitischer Vertrag. Wir müssen ein Ziel entwickeln, wie dieses Land aussehen soll. Wie wollen wir leben?

Darüber müssten wir viel mehr reden und dann darüber entscheiden – das habe ich vorhin schon einmal gesagt – wie wollen wir das finanzieren? Ich kann nur empfehlen, dass wir unsere Industriegesellschaft weiterentwickeln, weil wir dann die höchste Wertschöpfungstiefe in Europa haben. Und das bedeutet, dass wir Rahmenbedingungen feststecken müssen, die Regierungen überdauern.

Ich sage Ihnen jetzt etwas, was Sie überraschen wird: In 25 Jahren wird Angela Merkel nicht mehr Kanzlerin sein. Es muss jetzt ja auch keiner schreiend und weinend rausrennen, aber Sie müssen die Sicherheit haben, dass gewisse Dinge in unserem Land fest vereinbart sind, egal wer den Kanzler oder die Regierung stellt.

Darauf muss man sich einlassen. Es gab solche Dinge immer z.B. die Einbindung in das transatlantische Bündnis war immer eine sehr feste Position. Und immer, wenn sie anfangen daran zu wackeln, dann wackelt das ganze Land, wackelt die ganze Struktur, weil Sicherheiten verloren gehen. Und das brauchen wir auch in Bezug auf das Regelwerk, mit dem wir unserer Wirtschaft begegnen.

Es ist für Sie alle kein Problem – auch wenn vielleicht erst einmal dagegen ankämpfen wollen – wenn jetzt festgelegt werden würde, dass die nächsten 20 Jahre lang eine durchschnittliche Steigerung der Energiekosten um 3 oder 5 Prozent stattfinden würde. Damit könnten Sie planen.

Welche Punkte müssen wir in den nächsten Jahren umsetzen?





Aber wenn wir alle eineinhalb Jahre am EEG rumbasteln, wenn wir alle zwei Jahre in Europa neue CO₂-Abgaben beschließen, dann wäre die Ausnahmegenehmigung von gestern morgen widerrufen. Dann gibt es da keine Sicherheit. Das bedeutet nicht, dass in Deutschland keine Geschäfte mehr gemacht werden, aber es wird nur erst mal nichts mehr reinvestiert.

Das sieht man am Anfang gar nicht mal, weil die Bilanzen ja so nett aussehen. Und dann, nach 10 oder 15 Jahren haben Sie das Problem, weil sich der technologische Vorsprung, den wir mal hatten, deinstalliert hat. Das heißt, in diese Richtung müssen wir gemeinschaftlich arbeiten.

Sie haben jetzt mal wieder eine große Chance, weil es gesellschaftspolitische Problemstellungen gibt, die wir nur mit dem Deutschen Mittelstand lösen können. Wer glauben Sie denn, wird die Flüchtlinge, die hier bleiben, integrieren? Der Staat? Die Großunternehmen?

Mercedes hat ja in der Phase „refugees welcome“, erklärt, dass das genau die Leute seien, die wir brauchen. Man werde sie einstellen und mit ihnen arbeiten. Dummerweise hat ein Journalist da mal nachgefragt, wie viele Flüchtlinge Mercedes bisher eingestellt hat. Zwölf!

Das ist auch nicht schlimm, weil es immer so sein wird. Derjenige, der das tut, ist der mittelständische Unternehmer, der vielleicht zwanzig oder auch dreihundert Mitarbeiter hat, und sich sagt, ein oder zwei weitere Mitarbeiter sind in Ordnung, das funktioniert.

Mein Kollege aus dem Haushaltsausschuss, Andreas Mattfeldt, hat eine bemerkenswerte Bundestagsrede gehalten, die Herrn Oppermann von der SPD dazu bewegt hat, als er seine Rede begann, zu sagen: „Ich war davon ausgegangen, vor mir redet ein Mitglied der Regierungsfraktion“.

Mit harten Worten hat der CDU Abgeordnete Andreas Mattfeldt unsere Kanzlerin kritisiert, aber eine Woche später, weil er auch Unternehmer ist, hat er dann folgendes gemacht: Er ist mit seinem Vorarbeiter in ein

Flüchtlingslager gefahren und hat gefragt, wer von euch ist länger als drei Monate hier? Da haben sich vier gemeldet,

weil sie nicht wussten, was das jetzt wieder bedeuten soll. Und dann hat er gefragt, wer will denn arbeiten? Dann haben sie gefragt, was gibt es denn? Da hat er gesagt 12,30 € und plötzlich hatte er zwanzig Meldungen. Vier hat er eingeladen, ist zum Amt gefahren und hat für sie den Papierkram erledigt. Zwei davon, weil sie unter 18 sind, sind jetzt Auszubildende, die anderen Hilfsarbeiter. Nur so wird es funktionieren! Und als Gegenleistung dafür muss die Gesellschaft, und da kommt dann auch der Staat wieder ins Spiel, dafür sorgen, dass die Rahmenbedingungen stimmen, um genau das tun zu können. Das ist unsere Aufgabe.

Ich habe heute bei der Hinfahrt – kennen Sie ja – wenn man auf dem Bahnsteig steht und wartet, einem dieser kleinen Unternehmer, die Obdachlosen-Zeitungen verkaufen, ein Exemplar abgekauft. Das mache ich immer und manchmal lese ich auch darin. Da stand drin, dass

„Wer glauben Sie denn, wird die Flüchtlinge, die hier bleiben, integrieren?“

Optimismus immer auch etwas Dynamisches hat. Es ging zwar um ein Theaterprojekt, aber das ist vollkommen egal. Es ist in der Tat so. Sie erwarten eine Dynamik der Gesellschaft und der Politik in der Anpassung auf die Folgen der Globalisierung. Wir sollen Dinge ermöglichen, an die wir vor fünfzehn Jahren noch nicht geglaubt haben, dass wir das machen müssen. Diese Anpassung fordern Sie. Das ist auch richtig so.

Was man aber nicht machen kann, ist gleichzeitig – und das gilt für jeden von uns – in dem einen Bereich eine Dynamisierung zu verlangen und in dem anderen, aus Sehnsucht nach der guten alten Zeit, die es aber nie gab, soll alles so bleiben, wie Sie es gewohnt sind.

Man muss sich optimistisch darauf einstellen, dass sich ständig alles ändert und dementsprechend muss man auch für Prozesse, an denen man vielleicht selber gar nicht so sehr beteiligt ist, offen sein. Sie können nicht die Grenzen für Menschen dicht machen und für LKWs offen halten. Entweder sind wir eine Gesellschaft, die mit der ganzen Welt in Kontakt steht oder wir schotten uns irgendwie ab. Beides würde nicht funktionieren.

Genau das ist das Problem aller diktatorischen Länder. Sie können nicht darauf setzen, dass ihre jungen Leute kreativ sind, tolle technische

Lösungen produzieren, und wenn sie aus dem Büro oder der Firma rausgehen, ihren Geist ausschalten und alles akzeptieren, was die ihnen über ihren Mainstream-verteiler erzählen wollen. Das wird das große Problem von Herrn Erdogan sein.

Er hat die Türkei wirtschaftspolitisch erfolgreich aktiviert und versucht jetzt gleichzeitig, wirtschaftlich modern und in allen anderen gesellschaftspolitischen Bereichen - freundlich ausgedrückt – reaktionär zu sein. So etwas wird nicht gut gehen. So etwas würde auch in Deutschland nicht gut gehen. Und das heißt, wir brauchen von Ihnen ein Bekenntnis. Sie müssen sich zu uns bekennen.

Jetzt meine ich damit nicht meine Partei, sondern zu den Aufgaben dieses Landes. Wir können nicht separat sagen, wir stemmen die große Aufgabe Infrastruktur, und die gesellschaftspolitischen Themen gucken wir nicht an. Genauso, wie man nicht sagen kann, wir müssen jetzt die gesellschaftspolitischen Themen lösen, aber wir schauen nicht danach, wie es der Wirtschaft geht.

Ich bitte Sie deswegen darum, weil ich das Vertrauen darin habe, dass von Ihnen wesentlich schneller dieses Bewusstsein kommt, als von jenen, die immer nur von

Sozialpolitik reden. Sonst wäre ich auf einem anderen Kongress.

Das ist die Botschaft, die auch in dem steckt, was Frau Merkel gesagt hat. Wir schaffen das! Das ist doch auch Ihr Credo, wenn Sie morgens aufstehen. Oder stehen Sie jeden Morgen auf und sagen „Oh Gott“. Manchmal fragen Sie sich vielleicht hinterher, wie haben wir das eigentlich geschafft. Aber bevor Sie darüber zu lange nachdenken können, haben Sie ja schon die nächste Problemstellung vor sich und sind wieder gefordert.

Das ist mit der Attitude gemeint, wir schaffen das. Und man muss sich auch nur ein Bild vorstellen. Sie sind in Ihrer Firma in einer schwierigen Lage und Sie stellen sich vor einen Mitarbeiter und sagen „Wir schaffen das nicht“. Was passiert dann?

Möchten Sie eine Regierung haben, wo die Chefin sich hinstellt und sagt „Das können wir nicht“?

Es ist der Auftrag der Regierung, es zu schaffen. Und wir können es nur gemeinsam schaffen - dessen sind wir uns bewusst - deswegen heißt es ja auch „wir“. Die Kanzlerin hat sich ja nicht hingestellt und gesagt „ich“.

Das ist die Qualität von uns. Das ist die Qualität, die Deutschland nach vorne gebracht hat. Ich hätte nie geglaubt, dass

wir eines der dynamischsten Länder Europas sind. Ich hätte nie unterschrieben. Aber wenn ich nach Frankreich schaue, die haben in den letzten 30 Jahren keine einzige Reform auf den Weg gebracht. Und zwar egal, ob die Regierung links oder rechts war.

Sie erinnern sich an Sarkozys – jetzt geht ein Ruck durch Frankreich. Wahrscheinlich hat er unseren früheren Bundespräsidenten zugehört mit dem „Ruck“, der durch die Gesellschaft gehen muss. Aber passiert ist gar nichts. Vierzehn Tage später waren alle seine arbeitsmarktpolitischen Dinge wieder erledigt.

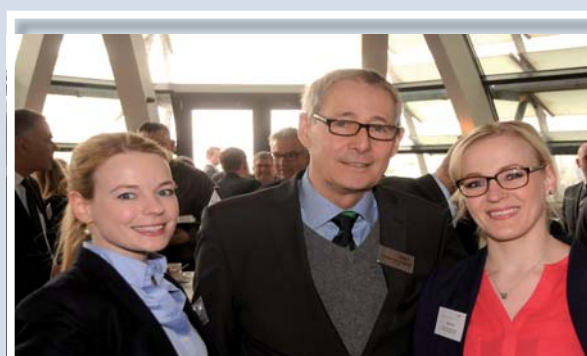
Der jetzige Wirtschaftsminister hat ein wunderbares „Bonmot“ geprägt. Er hat gesagt „Frankreich ist jetzt wie Kuba, nur ohne Sonne“. Ich glaube, solche Bonmots sind Sache der Franzosen. Das können die einfach besser. Wir sollten uns darauf konzentrieren, was wir gut können, nämlich eine erfolgreiche Wirtschaftsnation zu sein, die gesellschaftspolitisch durch den Konsens, mit all den Schwierigkeiten, so gefestigt ist, dass wir diese Hindernisse meistern.

Für Ihre Mitarbeit und Ihre Unterstützung danke ich Ihnen!

„Sie können nicht die Grenzen für Menschen dicht machen und für LKWs offen halten.“



IMPRESSIONEN





Konjunkturindikator

Frühjahrsumfrage 2016



Einmal im Jahr - anlässlich seiner Jahreshauptversammlung - befragt der Verein Hamburger Spediteure e.V. seine Mitgliedsunternehmen zur aktuellen wirtschaftlichen Lage. Der Hamburger Konjunkturindikator – so der Name der Umfrage – bildet die Geschäfts- und Marktentwicklung sowie aktuelle Trends des Hamburger Speditionsgebietes ab und liefert wichtige Informationen über die Hamburger Speditionsbranche.

Der VHSp repräsentiert das komplette Speditions- und Logistikgewerbe der Hansestadt. Dies spiegelt sich auch in der Verteilung der Hauptgeschäftsfelder wider. 63 Prozent der Unternehmen, die sich an der Umfrage beteiligt haben, sind hauptsächlich im Bereich der Seehafenspedition tätig, 40 Prozent im Straßenverkehr, 21 Prozent im Bereich der Lagerei und Distributionslogistik sowie 30 Prozent im Luftverkehr. Im Bereich der KEP-Dienste und des Bahnverkehrs sind 3 Prozent bzw. 6 Prozent der Unternehmen schwerpunktmäßig tätig. In der Binnenschifffahrt sind schwerpunktmäßig rund 2 Prozent der Unternehmen tätig. In der Umfrage konnten maximal zwei Hauptgeschäftsfelder angegeben werden.

Hauptgeschäftsfelder

Seefracht	Straßenverkehr	Luftfracht
63%	41%	32%

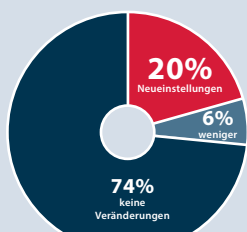
In den drei wichtigsten Hauptgeschäftsfeldern sind das Gros der Mitgliedsfirmen in der Seefracht tätig.

Der VHSp schließt als Arbeitgeberverband mit den zuständigen Gewerkschaften Lohn- und Gehaltstarife für die knapp 14.000 Beschäftigten im Speditions- und Logistikgewerbe ab. Gemessen an der Zahl der Beschäftigten haben sich mit 7.426 knapp über 50 Prozent der Vereinsmitglieder an der Umfrage beteiligt. Dass das Speditions- und Logistikgewerbe noch eher mittelständig orientiert ist, zeigt sich auch daran, dass 73 Prozent der Unternehmen, die sich an der Umfrage beteiligt haben, bis zu 50 Beschäftigte haben.

Das Speditions- und Logistikgewerbe hat in der Hansestadt auch weiterhin die Funktion des Jobmotors. So planen 21 Prozent der befragten Unternehmen im laufenden Jahr Neueinstellungen im Personalbereich. Bereits im letzten Jahr hatte jedes vierte Unternehmen neue Beschäftigte eingestellt. Darüber hinaus gehen drei Viertel der Unternehmen davon aus, dass sie die Personalstärke in 2016 stabil halten werden.

Bei über 1.200 Auszubildenden kommt der Nachwuchsförderung im Speditions- und Logistikgewerbe eine be-

Personalplanung

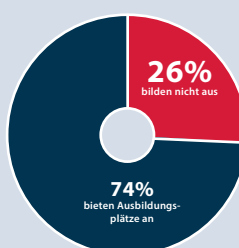


1/5 der befragten Unternehmen plant in 2016 neues Personal einzustellen. Stellenabbau ist in den wenigsten Unternehmen vorgesehen (6%).

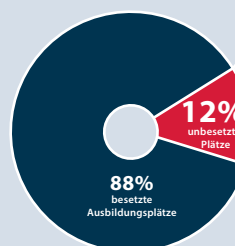
sondere Bedeutung zu. Das bestätigt auch die Umfrage und dokumentiert, dass die Ausbildungsbereitschaft der Unternehmen unverändert hoch ist. So bieten 74 Prozent der befragten Unternehmen Ausbildungsplätze an.

Eine Ausbildung wird überwiegend in den Berufsfeldern Kaufmann / Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistung (98 Prozent), Fachkraft für Lagerlogistik (32 Prozent) und Berufskraftfahrer/-in (10 Prozent) angeboten. Aber auch Ausbildungen für Kaufleute im Büromanagement bzw. Bürokommunikation sind in den Unternehmen weit verbreitet.

Ausbildung



Erfreulicherweise bieten rund 3/4 der befragten Unternehmen Ausbildungsplätze an. Fast alle bilden Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung aus. 12 % der Plätze konnten leider nicht besetzt werden.



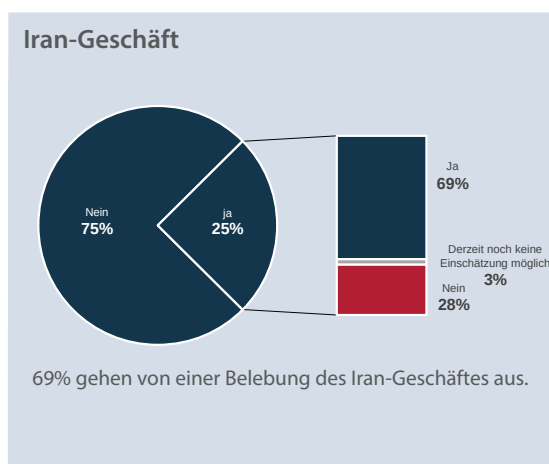
83% Qualifikation unzureichend
33% zu wenig Bewerber
17% sonstige Gründe

58 Prozent der Unternehmen, die ausbilden, haben bis zu 4 Auszubildende. Weitere 21 Prozent haben bis zu 10 Auszubildende. Nicht unerwähnt bleiben darf in diesem Zusammenhang aber auch, dass immerhin 13 Prozent der Ausbildungsbetriebe angegeben haben, dass sie nicht alle angebotenen Ausbildungsplätze besetzen konnten, weil nicht genügend Bewerber/Bewerberinnen zur Verfügung standen oder aber diese nicht ausreichend qualifiziert für einen Einstieg in das Berufsleben waren.

Hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung sind die Unternehmen durchaus zuversichtlich. So erwarten fast 73 Prozent der Unternehmen stabile bzw. sogar steigende Umsätze für das aktuelle Geschäftsjahr. Auch bei den Gewinnerwartungen sind die Unternehmen recht positiv eingestellt. Immerhin 67 Prozent der befragten Unternehmen erwarten stabile bzw. steigende Gewinne im Geschäftsjahr 2016. Nur jedes zwanzigste Unternehmen befürchtet Verluste für das laufende Jahr.

Was die Entwicklung der Transportpreise und Frachtraten in 2016 angeht, so gehen 21 Prozent der KEP-Dienstleister, 25 Prozent der Seefrachtspediteure sowie 27 Prozent der Luftfrachtspediteure von steigenden Transportpreisen und Frachtraten aus. Im Bereich des Straßengüterverkehrs, der Binnenschifffahrt, des Bahnverkehrs sowie in der Lagerei und Distributionslogistik geht die weit überwiegende Mehrzahl der Unternehmen von stabilen Transportpreisen und Frachtraten aus.

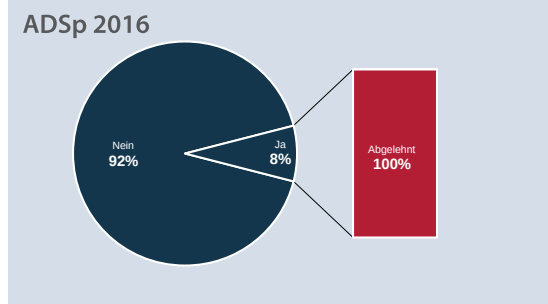
Die spürbaren Lockerungen der Wirtschaftssanktionen gegen den Iran werden positiven Auswirkungen auf die Iran-Verkehr tätigen Unternehmen haben. Davon sind rund 70 Prozent Unternehmen überzeugt. Immerhin jedes vierte Unternehmen ist im Warenverkehr mit dem Iran tätig.



In den letzten 12 Monaten sind hundertausende von Flüchtlingen in Deutschland eingetroffen. Diese nach ihren individuellen Möglichkeit auszubilden, weiterzubilden und in Arbeit zu bringen, ist eine der zentralen Forderungen der Politik an die Wirtschaft. Die Hamburger Spediteure sind gern bereit ihre sozialen Verantwortung gerecht zu werden. So gaben immerhin 58 Prozent der befragten Unternehmen an, dass sie bereit wären, Flüchtlinge auszubilden oder einzustellen.

In der Praxis zeigt sich aber, dass die Bereitschaft und

der gute Wille der Unternehmen allein oftmals nicht ausreichend ist. So bringen viele Flüchtlinge nicht die Voraussetzungen mit, um direkt eine Arbeit oder Ausbildung beginnen zu können. Aber auch rechtliche Hürden stellen einen häufig genannten Hindernisgrund dar. Problematisch ist hier vor allem der rechtliche Status eines Flüchtlings, denn nicht jeder darf ohne weiteres eingestellt werden. Hier ist es an der Politik, entsprechende Vorgaben zu definieren.



Mit den neuen ADSp 2016, die seit dem 1. Januar 2016 vom Deutsche Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLVL) zur Anwendung empfohlen werden, wurde ein modernes Bedingungsmerk herausgegeben, das an die bestehende Gesetzeslage angepasst wurde und die neuere Rechtsprechung ebenso berücksichtigt wie aktuelle Entwicklungen in der speditionellen Praxis. Diese Modernisierung hat sich auch in der Praxis erfolgreich bewährt. So berichten rund 75 Prozent der befragten Unternehmen, dass sie bereits auf die neuen ADSp 2016 umgestiegen sind. Damit bewahrheitet sich, dass auch die neuen Geschäftsbedingungen in wenigen Monaten eine überragende Marktakzeptanz erreicht haben und damit auch weiterhin die am häufigsten in Spedition und Logistik verwendeten Geschäftsbedingungen darstellen.

Die von den Verladerverbänden einseitig zugunsten der Auftraggeber entwickelten „Deutschen Transport- und Lagerbedingungen (DTLB)“ haben für die Praxis überhaupt keine Bedeutung, so dass repräsentative Ergebnis der Mitgliederbefragung.

Ausbildung

Der Verein Hamburger Spediteure e.V. unterstützt Ausbildung

Der Verein Hamburger Spediteure ist in vielerlei Hinsicht im Bereich „Ausbildung in Spedition und Logistik“ aktiv, indem er über die Berufe Berufskraftfahrer, Fachkraft für Möbel-, Küchen- und Umzugsservice, Fachkraft für Lagerlogistik und Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung informiert.

Der VHSp unterstützt die Mitgliedsfirmen aktiv bei der Suche nach geeigneten Auszubildenden durch die Ausbildungsplatzbörse auf www.vhsp.de, die Veröffentlichung der durch die Mitgliedsfirmen angebotenen Praktikums- und Ausbildungsplätze und die in 2016 zum ersten Mal durchgeführte Ausbildungsplatzmesse in Zusammenarbeit mit der Jugendberufsagentur Hamburg.

Die Referenten, Herr Brandenburg und Herr Strube, besuchen in Zusammenarbeit mit unseren Mitgliedsfirmen jährlich an die 40 allgemeinbildende Schulen in Hamburg und Umgebung. Dabei werden interessierte Schüler und Schülerinnen an Gymnasien, Stadtteil- und Handelsschulen über Ausbildungsmöglichkeiten in Spedition und Logistik informiert.

Der VHSp und seine Mitgliedsfirmen sind auf zahlreichen Messen in Hamburg vertreten, wie Einstieg, karriere:dual, Hanseatische Lehrstellenbörse, Logistik-Jobbörse in der BallinStadt. Der VHSp informiert Berufsberater der Arbeitsagentur Hamburg über die Ausbildungsmöglichkeiten in Spedition und Logistik. Dies geschieht in regelmäßigen Informationsveranstaltungen im Speditionshaus und bei Betriebsbesichtigungen bei unseren Mitgliedsfirmen vor Ort.

Bei allen Fragen zum Thema Ausbildung steht der VHSp gern für Informationen zur Verfügung.

Der VHSp bietet mit der Akademie Hamburger Verkehrswirtschaft eine Vielzahl von Weiterbildungsmöglichkeiten in der Speditions- und Logistikbranche an. Das duale Studium Hamburger Logistik-Bachelor integriert die berufliche Ausbildung und ein stark praxisorientiertes Studium auf ideale Weise.



Ausbildungsreferent Hans Brandenburg und Mitarbeiterinnen unserer Mitgliedsfirma Dachser auf dem Messestand.



Aktivitäten außerhalb des Tagesgeschäfts

SpedBiker, SpedGolf, SpedSail – Veranstaltungen „außer der Reihe“

Wir möchten Ihnen gern die Veranstaltungen vorstellen, die in und um das Speditionsgewerbe für und mit unseren Mitgliedsfirmen stattfinden. Lassen Sie uns gemeinsam die Eckdaten betrachten. Vielleicht können wir Sie dazu animieren, das nächste Mal teilzunehmen?

Der VHSp wurde 1884 gegründet. Berechnen wir die Quersumme, so ergibt sich 21. Zum einundzwanzigsten Mal hat das Neujahrssessen im Überseeclub stattgefunden. Erstmals lud unser neuer Geschäftsführer Stefan Saß dazu ein. Welche Ableitung können wir herstellen? Vielleicht lädt Herr Saß weitere 21 Mal zum



Neujahrssessen ein – vom Alter kommt es hin; vielleicht dauert es 21 Monate, bis das Thema Elbvertiefung abgeschlossen ist – könnte vom Zeitaufwand hinkommen, die Uhren drehen langsam; vielleicht beschäftigt sich die Stadt Hamburg in 21 Jahren mit der Austragung der Olympiade 2044? Möglich ist alles.

Zurück zu unseren Veranstaltungen. Traditionell lädt der Verein Hamburger Spediteure e.V. rund 150 Gäste aus Politik und dem Speditionsgewerbe sowie Mitarbeiter der Mitgliedsfirmen zum allbewährten **Neujahrssessen** im Januar ein. Unser Vorsitzter Johan P. Schryver (H.J. Schryver & Co. (GmbH & Co.)) hält zwischen den Menüängen eine kleine Begrüßungsrede und gewährt einen Rückblick in das vergangene „Speditionsjahr“. Ein After-Dinner-Speaker, traditionell ist dies ein Herr aus den eigenen Reihen des Vorstandes, berichtet sodann von seinem Unternehmen und persönlichen Werdegang. Erstmals wurde in diesem Jahr das Reglement gebrochen und der VHSp durfte Frank Huster, den Hauptgeschäftsführer des DSLV, begrüßen. Der Termin für das nächste Neujahrssessen steht bereits fest: Mittwoch, 11. Januar 2017.

Womit wir überleiten zu den sportlichen Aktivitäten des Verein Hamburger Spediteure. Unser vorgabewirksames **SpedGolf-Turnier** jährt sich bereits zum 14ten Mal. Wir spielen auf unterschiedlichsten Golfanlagen in und um Hamburg. Bis vor einem Jahr hat das Turnier an einem August-Wochenende stattgefunden. Aus den Ergebnissen eines an die Golf-Teilnehmer gerichteten Fragebogens resultieren kleine Änderungen im Turniermodus. U.a. wählen wir nun den Juni als Austragungsmonat. An dem Turniertag beginnen wir mit einem gemeinsamen Kaffee und Einweisung in die

Regularien des Golfturniers. In 4er-Flights gehen die Golfer auf die Runde, um im Anschluss ein gemeinsames Essen zu sich zu nehmen. Durchschnittlich liegt die Anzahl des Teilnehmerkreises bei 45 Personen. Wir verzeichnen jährlich ca. an die 10 Sponsoren, die es uns ermöglichen, wertvolle Preise zu verteilen. Die Teilnahme und das Sponsoring von Hans Delfs (Delfs & Associates GmbH) jährt sich bereits zum 10ten Mal. Für das beste Netto- sowie für das beste Bruttoergebnis überreichen wir den Siegern einen von der Firma H.J. Schryver & Co. (GmbH & Co.) und a. hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG gestifteten Wanderpokal, wobei es bisher nur einmal Willem van der Schalk gelungen ist, als Netto-Sieger aus dem Turnier hervorzugehen und den Pokal als Sieger in Händen zu halten. Die beiden Herren Schryver und van der Schalk sind gemeinsam mit Axel Heik (Hermann H. Heik GmbH & Co. KG) der feste Bestandteil des SpedGolf-Rates. Van der Schalk und Heik spielten in diesem Jahr das verflixte 13te Mal mit. Doch leider klappte es auch in diesem Jahr nicht mit einem Titel.



Vor vier Jahren starteten wir mit einem neuen sportlichen Ereignis, nämlich der **SpedBiker-Tour**, die nicht irgendwelchen Wettbewerbsregularien unterworfen ist, der Spaßfaktor steht hier im Vordergrund. Bei Wind und Wetter, doch zumeist bei Sonnenschein, treffen sich die Motorradfans des VHSp morgens vor dem Speditions- haus, um dann nach der Tourenweisung durch Dierk Schulz (APEX GmbH Internationale Spedition) eine ca. 250 km Strecke abzufahren. Unterbrochen wird diese Fahrt mit einem Mittagsimbiss in einem gemütlichen Restaurant. Gegen frühen Abend trudeln die Teilneh-



mer wieder in Hamburg ein. Bisher führte die Tour in die benachbarten Bundesländer. Begonnen haben wir mit 15 Teilnehmern, die Zahl steigt jedoch stetig. In diesem Jahr ging es Richtung Dannenberg (Streetz). Der Berliner Landesverband hat „Wind von der Sache bekommen haben“ und einige Mitglieder haben sich mit den Bikern des VHSp zu einem gemeinsamen Mittagessen „zwecks Bewunderung der anderen Maschinen“ in Streetz getroffen.

Ehre denen, denen Ehre gebührt. Was wollen wir damit sagen? Es dürfte sich herumgesprochen haben, dass wir ausschließlich für die Ehrenamtlichen ein **Sped-Sommerfest** auf die Beine stellen. Wir möchten jedem Einzelnen für ihren oftmals jahrelangen Einsatz und das Mitwirken in einem unserer Gremien danken. Sei es in einem der Fachausschüsse, Kommissionen und auch in den Reihen des Vorstandes. Zum vierten Mal luden wir im Juli diesen Jahres alle Beteiligten ein. Die Carl-Hagenbeck-Terrasse im Lindner Park-Hotel hat sich als geeignete Location für das Treffen, Plaudern und gemeinsame Essen erwiesen. Dank des großzügigen Sponsoring der KRAVAG ist das Fest möglich.

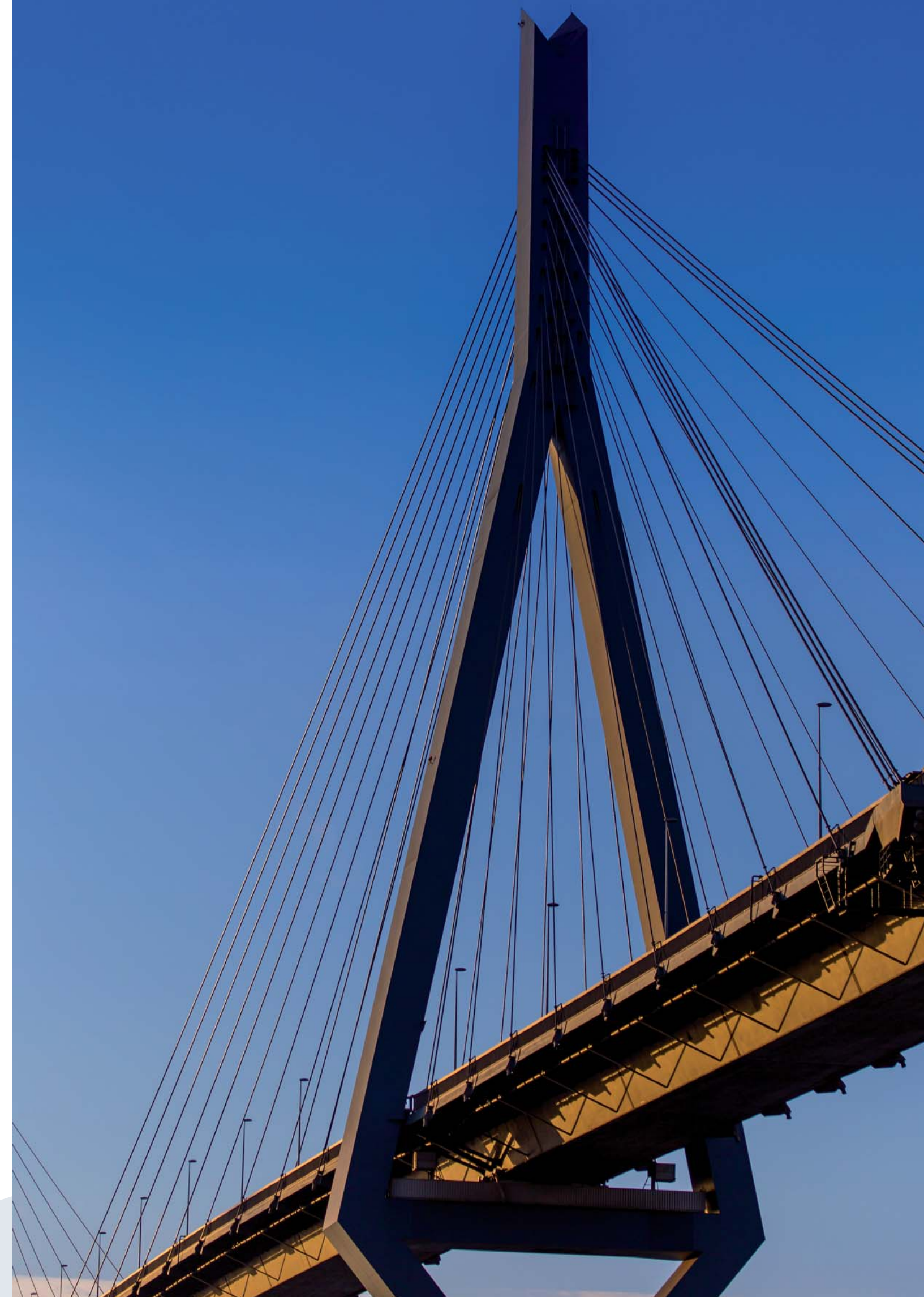


Zur Abrundung des Sportgedanken dürfen auch die Segler nicht zu kurz kommen. In unserer wunderbaren Stadt gibt es genug Wassersportler, so dass eine **SpedSail-Regatta** nun ebenfalls zum vierten Mal auf der Agenda der Veranstaltungen steht. Begonnen haben wir im September 2013 mit sieben 4-Mann-Teams, die sich zum Teil aus Mitarbeitern unterschiedlichster Mitgliedsfirmen zusammensetzten. Der Wind war mäßig, doch es sind alle Boote wieder an Land gekommen. Die letzten beiden Jahre waren die Skipper aufgrund des stärkeren Windes mehr gefordert. Selbstverständlich haben sie ihre Boote hervorragend auf Kurs halten können. Wie ist nun der Ablauf der SpedSail-Regatta? Treffpunkt am späten Nachmittag ist der Hamburger Segelclub und Axel Heik (Hermann H. Heik GmbH & Co. KG) weist die Teilnehmer in die von ihm abgesteckte Regattatour auf der Alster ein. Da eine Regatta einen „Ranglisten-Charakter“ hat, fordert diese einen Gewinner. Dank des Sponsoring einzelner Mitgliedsfirmen ist es jedem Teilnehmer möglich, einen Preis zu gewinnen. Der von der Firma Hermann H. Heik GmbH & Co. KG gestiftete Wanderpokal wird an das Gewinnerteam verliehen. Der Ehrgeiz der Firmeninhaber und Geschäftsführer ist groß, ihre Teams möglichst mit „firmeneigenen“ Seglern aufzustocken und die Trophäe im Büro zu präsentieren. Hoffen wir weiterhin auf stetig steigende Anmeldezahlen, denn für das Maximum von 12 Booten ist noch etwas Luft nach oben.

Termine 2016/2017

Download der aktuellen
Veranstaltungen unter:
www.vhsp.de





Vorstand und Fachausschüsse

Als freiwillige Zusammenschlüsse Hamburger Speditionen setzen sie sich für gemeinsame wirtschaftliche und sozialpolitische Interessen ein. Alle Speditionsunternehmen mit Sitz in Hamburg und Eintrag im Handelsregister können Mitglied werden. Die Fachausschüsse setzen sich aus ca. 12 Mitgliedern zusammen. Der jeweilige Vorsitz und sein Stellvertreter werden alljährlich von den Mitgliedern des Fachausschusses gewählt.



VORSTAND



VORSITZER

Schryver, Johan P.

H.J. Schryver & Co. (GmbH & Co.)

1. STELLVERTRETER

van der Schalk, Willem

a.hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG

2. STELLVERTRETER

Plaß, Axel

Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG

MITGLIEDER

Hoyer, Thomas

Hoyer GmbH

Kitzinger, Björn

Kitzinger & Co. (GmbH & Co. KG)

Lüders, Pay-Andres

Lüders & Stange KG

Schulz, Dierk

APEX GmbH Internationale Spedition

Sorgenfrei, Jens

"CROSS FREIGHT" Internationale Speditionsges. mbH

Tews, Gert

CONTIBRIDGE Schiffahrt und Spedition GmbH

Themann, Bernd

Lagerhaus Harburg Spedition GmbH

Tonak, Jürgen

Kühne + Nagel (AG & Co.) KG

Wendt, Friedrich

TOP Mehrwert-Logistik GmbH & Co. KG

FACHAUSSCHUSS BAHN



VORSITZER

Plaß, Axel

Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG

MITGLIEDER

Ferk, Günther Johann

VTG Rail Logistics Deutschland GmbH

Grage, Jörn

SCA Logistics GmbH

Hedderich, Lars

EUROGATE Intermodal GmbH

Koske, Hans-Joachim

a. hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG

Lehmann, Sven

NYK LINE (Deutschland) GmbH

Matthiesen, Oliver

IGS Schreiner GmbH

Matzken, Jürgen

HOYER GmbH

Müller-Gericke, Kay-Uwe

Transa Spedition GmbH

Nibbes, Frank

Schenker AG

Roggenbau, Arne

NAVIS Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft

Stapelfeldt, Hans

Walter Lauk Containerspedition GmbH

FACHAUSSCHUSS SEEHAFENSPEDITION



VORSITZER

Tews, Gert

CONTIBRIDGE Schifffahrt und Spedition GmbH

MITGLIEDER

Bacher, Susann

CONTIBRIDGE Schifffahrt und Spedition GmbH

Czojor, Thomas

M & M air sea cargo GmbH

Gutthal, Alexander

Kühne + Nagel (AG & Co.) KG

Hoops, Jennifer

NAVIS Schifffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft

Lanfermann, Hans-Thorsten

Schenker Deutschland AG

Leinweber, Joachim

Leinweber Lagerei & Spedition GmbH & Co. KG

Menck, Thomas

Schenker Deutschland AG

Möller, Marlies

Agility Logistics GmbH

Müller, Hauke

Logwin Air+Ocean Deutschland GmbH

Oberste-Kleinbeck, Soenke

a. hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG

Pyroth, Marcus

Fr. Meyer's Sohn (GmbH & Co.) KG

Schryver, Johan P.

H.J. Schryver & Co. (GmbH & Co.)

Semmler, Ulf

Siebe & Oldehaver Lagerei GmbH

Sommer, Marek

Röhlig Deutschland GmbH & Co. KG

Spitzner, Bernd

DHL Global Forwarding GmbH

Stork, Remo

NAVIS Schifffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft

Thormählen, Oliver-Karsten

Rieck Sea Air Cargo

Vasilopolus, Peter

Alfons Köster & Co. GmbH

Voelz, Detlef

Team Trans Hamburg GmbH

Vogt, Heiko

Panalpina Welttransport (Deutschland) GmbH

Wessel, Olaf

Alfons Köster & Co. GmbH

Zimmermann, Thomas

ETG Europa-Transport

ständiger Gast

Rath, Heiko (Zollkommission)

Agility Logistics GmbH

FACHAUSSCHUSS INTERNATIONALE SPEDITION



VORSITZER

Schulz, Dierk
APEX GmbH Internationale Spedition

MITGLIEDER

Anderssohn, Arne
Schenker Deutschland AG

Ehrig, Carsten
Fenthol & Sandtmann GmbH

Fletemeyer, Jürgen
DHL Freight GmbH

Gaus, Gudrun
Göllner Spedition GmbH

Plaß, Axel
Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG

Rackebandt, Gerald
STERAC Transport & Logistik GmbH

Schneider, Holger
Heinrich Dehn Internationale Spedition GmbH

von der Fecht, Marc
Hermes Germany GmbH

Welter, Matthias
KG BURSPED Spedition-GmbH & Co.

FACHAUSSCHUSS LAGEREI UND DISTRIBUTIONSLOGISTIK



VORSITZER

Themann, Bernd
Lagerhaus Harburg Spedition GmbH

MITGLIEDER

Beck, Martin
Kühne + Nagel (AG & Co.) KG

Böttcher, Roy
Hermann H. Heik GmbH & Co. KG

Glup, Markus
IGS Schreiner GmbH

Jacke, Matthias
Panalpina Welttransport (Deutschland) GmbH

Jobmann, Gerd
Rieck Projekt Kontrakt Logistik Hamburg GmbH & Co. KG

Leinweber, Joachim
Leinweber Lagerei & Spedition GmbH & Co. KG

Liebert, Kai
Glomm Spedition GmbH

Ruhmann, Siegfried
NORDEMA Logistik GmbH

Rumpelt, Jochen
DACHSER SE

Schneider, Holger
Heinrich Dehn Internationale Spedition GmbH

Semmler, Ulf
Siebe & Oldehaver Lagerei GmbH

Tack, Volker
DHL Freight GmbH

Wendt-Heinrich, Kerstin
TOP Mehrwert-Logistik GmbH & Co. KG

Wiechern, Volker
LOXXESS Hamburg GmbH & Co. KG

FACHAUSSCHUSS LANDVERKEHR



VORSITZER

Wendt, Friedrich
TOP Mehrwert-Logistik GmbH & Co. KG

MITGLIEDER

Augustin, Gerald
Karl Jürgensen Autofernverkehr und Spedition KG

Böttcher, Roy
Hermann H. Heik GmbH & Co. KG

Halterbeck, Dirk
Kühne + Nagel (AG & Co.) KG

Hamm, Thorsten
Panalpina Welttransport (Deutschland) GmbH

Hansen, Ralf
DACHSER SE

Jacobsen, Bernd
KG BURSPED Spedition-GmbH & Co.

Kröger, Axel
Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG

Krümel, Marcel
Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG

Kunze, Karl-Josef
Jeschke & Sander Spedition GmbH

Stapelfeldt, Hans
Walter Lauk Containerspedition GmbH

Tack, Volker
DHL Freight GmbH

Trappel, Jan
Hamburger Spedition-Gesellschaft Müller & Co. GmbH

Wenck, Daniel
Fenthol & Sandtmann GmbH

Zoder, Markus
Heinrich Zoder Spedition GmbH

FACHAUSSCHUSS LUFTFRACHTSPEDITION



VORSITZER

Sorgenfrei, Jens
"CROSS FREIGHT" Internationale Speditionsges. mbH

MITGLIEDER

Bassen, Thorsten
SABLE Air & Sea Transport International GmbH

Böttcher, Mike
ILG Interline Luftfracht GmbH

Döcker, Swen
Kühne + Nagel (AG & Co.) KG

Griem, Olaf
Embassy Freight Services GmbH

Holst, Günther
SIMON Internationale Luftfracht GmbH

Hoven, Thomas
Agility Logistics GmbH

Kleinsorge, Ulf-Peter
ARO Logistik GmbH

Meister, Thomas
Logwin Air+Ocean Deutschland GmbH

Pezzino, Frank
Panalpina Welttransport (Deutschland) GmbH

Rambow, Jürgen
Röhlig Deutschland GmbH & Co. KG

Schmoll, Carsten
Schenker Deutschland AG

von Bastian, Rainer
Delta-Stallion Internationale Transport GmbH

von Treskow, Silke
a. hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG

Weitere Vereinsgremien

EHRENVORSITZER

Walter Stork

NAVIS Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft

EHRENMITGLIEDER

Peter Dezelske

DVE GmbH & Co. KG

Wolfgang Piehler

RECHNUNGSPRÜFER

Arne Anderssohn

Schenker Deutschland AG

Roy Böttcher (Stellvertreter)

Hermann H. Heik GmbH & Co. KG

Thorsten Porath

Porath Customs Agents GmbH

Thorsten Bassen (Stellvertreter)

SABLE Air & Sea Transport International GmbH

EHRENGERICHT

VORSITZENDE

Oliver Leopold

SHOT LOGISTICS GMBH

Remo Stork

NAVIS Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft

Olaf Wessel

Alfons Köster & Co. GmbH

BEISITZER

Gerald Augustin

Karl Jürgensen Autofernverkehr und Spedition KG

Axel Kröger

Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG

Thorsten Porath

Porath Customs Agents GmbH

Gerald Rackebrandt

STERAC Transport & Logistik GmbH

Christine Thordsen

Thordsen Spedition KG (GmbH & Co.)

Detlef Voelz

Team Trans Hamburg GmbH

WETTBEWERBSKOMMISSION

Axel Heik

Hermann H. Heik GmbH & Co. KG

Johan P. Schryver

H.J. Schryver & Co. (GmbH & Co.)

Dierk Schulz

APEX GmbH Internationale Spedition

Bernd Themann

Lagerhaus Harburg Spedition GmbH

Friedrich Wendt

TOP Mehrwert-Logistik GmbH & Co. KG

BERUFSBILDUNGSKOMMISSION

MITGLIEDER

Martin Argendorf

a. hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG

Gerhard Lohkemper

Kühne + Nagel (AG & Co.) KG

Angelika Podzimski

Schenker Deutschland AG

STÄNDIGE GÄSTE

Jens Gutermuth

Berufliche Schule für Spedition, Logistik & Verkehr

Helmut Knust Bense

Berufliche Schule für Spedition, Logistik & Verkehr

Elke Schneider

DSLV Speditions- und Logistikverband e.V.

KOMMISSION FÜR ARBEITGEBERFRAGEN

Birgit Graucob (Vorsitzerin)

HOYER GmbH

Markus Betz

United Parcel Service Deutschland Inc. & Co. OHG

Björn Kitzinger

Kitzinger & Co. (GmbH & Co. KG)

Udo Klöpping

BLG Logistics Group AG & Co. KG

Gerhard Lohkemper

Kühne + Nagel (AG & Co.) KG

Carla Marlinghaus

STUTE Logistics (AG & Co.) KG

Ludger Neuberg

DHL Solutions GmbH

Willem van der Schalk

a. hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG

PERSONALLEITERUNDE

Udo Klöpping (Vorsitzer)

BLG Logistics Group AG & Co. KG

Petra Deske

Panalpina Welttransport (Deutschland) GmbH

Birgit Graucob

HOYER GmbH

Reinhard Griesse

Kühne + Nagel (AG & Co.) KG

Arnim Harms

United Parcel Service Deutschland Inc. & Co. OHG

Tanja Kaetelhodt

DHL Global Forwarding GmbH

Renè Keck

Kühne + Nagel (AG & Co.) KG

Sina Klatte

Max-Line International Projects & Logistics GmbH

Jan-Mathias Koller

NAVIS Schifffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft

Marc Laumann

APL Logistics Deutschland GmbH & Co. KG

André Lohfeldt

Siebe & Oldehaver Lagerei GmbH

Gerhard Lohkemper

Kühne + Nagel (AG & Co.) KG

Beate Maak

a. hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG

Katrin Raithel

Schenker Deutschland AG

Maria Schunk

Agility Logistics GmbH

Antje Steffens

Dachser SE

Fee Wäldchen

Kühne + Nagel (AG & Co.) KG

ZOLLKOMMISSION

Heiko Rath (Vorsitzer)

Agility Logistics GmbH

Thomas Bollow

Röhlig Deutschland GmbH & Co. KG

Gabriele Brückner

Schenker Deutschland AG

Pascal Bruhns

a. hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG

Friederike Engelken-Heyne

WZC Riemann GmbH & Co. KG

Hans-Peter Grage

Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG

Joachim Leinweber

Leinweber Lagerei & Spedition GmbH & Co. KG

Thorsten Porath

Porath Customs Agents GmbH

Uwe Regalien

Kühne + Nagel (AG & Co.) KG

Tobias Ruscheweyh

Hermes Germany GmbH

Holger Schumacher

Import Partner Internationale Zollspedition GmbH

Wolfhardt Strom

Lexzau, Scharbau GmbH & Co. KG

Petra Volckmann

NAVIS Schifffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft

Marcel Wehofsky

Kitzinger & Co. (GmbH & Co. KG)

JUNIORENKREIS

Pay-Andres Lüders (Sprecher)

Lüders & Stange KG

Jan Arps

AS-Nord GmbH

Ben Augustin

Karl Jürgensen Autofernverkehr u. Spedition KG

Sara-Louise Behlich

Behlich Zollagentur GmbH

Friederike Engelken-Heyne

WZC Riemann GmbH & Co. KG

Marc Flesche

Herbert Flesche GmbH & Co. KG

Gudrun Gaus

Göllner Spedition GmbH

Hendrik Ledeböer

Import Partner Internationale Zollspedition GmbH

Florian Ledeböer

Import Partner Internationale Zollspedition GmbH

Oliver Leopold

SHOT LOGISTICS GMBH

André Lohfeldt

Siebe & Oldehaver Lagerei GmbH

Artur Penkala

PrimoCargo GmbH

Thorsten Porath

Porath Customs Agents GmbH

Fritz Przybisch

Rapid Internationale Spedition GmbH & Co. KG

Nicola Rackebandt

STERAC Transport und Logistik GmbH

Anna-Katharina Redlbacher

Franz Josef Hartmann Internationale Spedition GmbH

May-Britt Schrader

dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH

Carsten Schryver

H.J. Schryver & Co. (GmbH & Co.)

Christine Thordsen

Thordsen Spedition KG (GmbH & Co.)

Dirk Trappel

Hamburger Speditions-Gesellschaft Müller & Co. GmbH

Corinna Uhlhorn-Otterbach

Uhlhorn GmbH & Co. KG

Björn Wendland

Wendland Spedition GmbH

Kerstin Wendt-Heinrich

TOP Mehrwert-Logistik GmbH & Co. KG

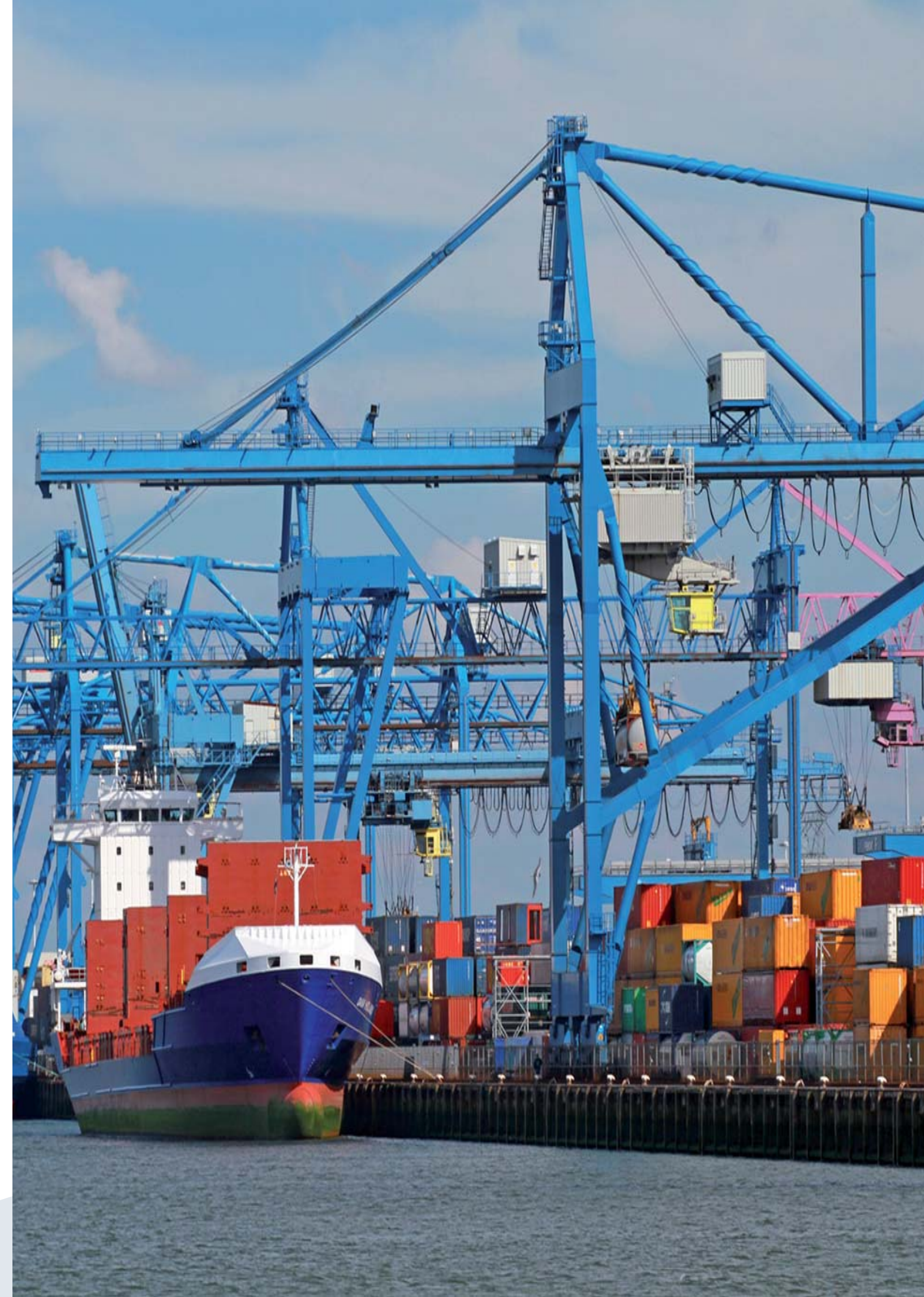
Mitglieder

die 350 Mitglieder des Verein Hamburger Spediteure e.V.

a. hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG | A. Walther & Co. (GmbH & Co.) | acargo GmbH | Agility Logistics GmbH | AKF Siemens Logistik GmbH | Aktiv Assekuranz Makler GmbH | Alfons Köster & Co. GmbH | Alfred Ernst GmbH & Co. KG | alpha trans Luft- und Seefrachtspeidition GmbH & Co. KG | AMA Freight Agency GmbH | American Express Services Europe Limited | APEX GmbH Internationale Spedition | APL Aircraft Production Logistics GmbH | APL Logistics Deutschland GmbH & Co. KG | ARGOSY Cargo GmbH | Arno Rosenlöcher (GmbH & Co. KG) | ARO Logistik GmbH | AS-Nord GmbH | Aspira Logistics GmbH | ATEGE Allgemeine Transportges. vorm. Gondrand & Mangili mbH | ADLATUS-Shipping GmbH | Auktionshaus Wilhelm Dechow GmbH | AW Logistics GmbH | AXA Versicherung AG | Axel Heik Logistik Immobilien | B & H Worldwide GmbH | Backhaus & Co. GmbH & Co. KG | BDP International GmbH | Behlich Internationale Spedition GmbH | Behlich Zollagentur GmbH | Bergemann & Co. Nchf. Speditionsges. mbH | Bernhagen & Riege GmbH | BIS Beyoglu Internationale Spedition GmbH | BLG Handelslogistik GmbH & Co. KG | Bolloré Logistics Germany GmbH | BREEZE Project (Germany) GmbH | Brockmüller Spedition (Deutschland) GmbH | Buck & Willmann GmbH | Buss Port Logistics GmbH & Co. KG | C. Steinweg GmbH & Co. KG | C.H. Robinson Worldwide GmbH | C|T|P Logistic GmbH | CARETRANS GmbH | Cargo Alliance Service GmbH | Cargo Link Transport + Logistik GmbH | CARGO SHIPPING Intern. Schifffahrtsagentur GmbH | CARGOLOG International GmbH | Cargo-Partner GmbH | CargoSoft GmbH | CEVA Freight Germany GmbH | CGATE Logistics GmbH | Chandler GmbH | China Import Service & Logistics oHG | Commerzbank AG | Conship Logistics GmbH | CONTEX Shipping GmbH | CONTIBRIDGE Schifffahrt und Spedition GmbH | Continental Link GmbH | CON-TRUCK Logistic GmbH | COSCO Logistics (Europe) GmbH | „CROSS FREIGHT“ Internationale Speditionsges. mbH | Cross Trans Service Hamburg GmbH | CS4 Logistics GmbH | CSTS GmbH | CTD Container-Transport-Dienst GmbH | Dachser SE | DAKOSY Datenkommunikationssystem AG | Damco Germany GmbH | DCLARE Customs Service GmbH | Delfs & Associates GmbH | Delta-Stallion Internationale Transport GmbH | deugro (Deutschland) Projekt GmbH | Deutsche Bank AG | Deutsche Seehafenspedition GmbH | DHL Delivery Hamburg Zentrum GmbH | DHL Delivery Hamburg-Süd GmbH | DHL Freight GmbH | DHL Global Forwarding GmbH | DHL Solutions GmbH | dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH | DPD GeoPost (Deutschland) GmbH | DSV Air & Sea GmbH | DVE GmbH & Co. KG | ECLS Trans-Europe Container & Logistic Service GmbH | ECU WORLDWIDE (Germany) GmbH | Eimskip Transport GmbH | Embassy Freight Services Europe (Germany) GmbH | Emons Air & Sea GmbH | Erich Weiss Spedition GmbH & Co. KG | ESJOT EXPRESS Transport GmbH | ETG Europa-Transport Gesellschaft mbH | Eurabel International Logistics GmbH | EUROGATE Intermodal GmbH | European Air Freight (Deutschland) GmbH | EU-Traxx Logistics GmbH & Co. KG | Expeditors International GmbH | Extrim Shipping GmbH & Co. KG | F.H. Bertling Logistics GmbH | FAMÖ - Fachvereinigung Möbelspedition, Umzugslogistik und Relocation Hamburg e.V. | Fast Forward Freight GmbH | Fenthol & Sandtmann GmbH | FFI Freight Forwarding International GmbH | Fiege Logistik Stiftung & Co. KG | Forschungsgemeinschaft für Logistik e.V. (FGL) | Fr. Meyer's Sohn (GmbH & Co.) KG | Franz Josef Hartmann Internationale Spedition GmbH | Franz Schramm Spedition | G & U Logistics (Germany) GmbH | G. Voß & Consorten e.K. | GDH Transport und Containerlogistik GmbH | GEFCO Deutschland GmbH | Geodis Wilson Germany GmbH & Co. KG | Gerlach Zolldienste GmbH | Geuther & Schnitger Logistics GmbH & Co. KG | Globaltrans Internationale Logistik GmbH | Glomm Spedition GmbH | Goldtainer Line GmbH | Göllner Spedition GmbH | GRG Services Hamburg

GmbH & Co. KG | gta-green-transport agency GmbH | GTS Georgian Transport & Shipping GmbH | Günther Glunz GmbH | Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH | H.J. Schryver & Co. (GmbH & Co.) | Hafen Hamburg Marketing e.V. | Hamburger Speditions-Gesellschaft Müller & Co. GmbH | Hans H.F. Heeschen & Co. | Hans Schaulandt | Hansaspeed Spedition + Logistik GmbH & Co. KG | Hanse-Service Internationale Fachspedition GmbH | Hapag-Lloyd AG | HD-Logistics GmbH | Heinrich Dehn Internationale Spedition GmbH | Heinrich Kröger Container Transport & Logistik GmbH | Heinrich Zoder Spedition GmbH | Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG | Helmuth Lüth GmbH | Herbert Flesche GmbH & Co. KG | Hermann H. Heik GmbH & Co. KG | Hermann Hansen | Hermann Wilh. Müller Spedition GmbH | Hinrich Glissmann GmbH & Co. | HLS Eurocustoms24 Zollservice GmbH & Co. KG | HML Hamburg Marine Logistik GmbH | Holger Fischer GmbH & Co. KG | Hoyer Bitumen-Logistik GmbH | HOYER | Hermes Germany GmbH | Hermes Shipping & Airfreight GmbH | Heuer Transport Logistic GmbH | HHLA Logistics GmbH | HTK-Hamburg Shipping & Logistics GmbH | Hübner Frachtenkontor GmbH | I.Z.A. - West GmbH | IBRAKOM Deutschland GmbH | IFB International Freightbridge (Deutschland) GmbH | IGS Schreiner GmbH | ILG Interline Luftfracht GmbH | IMPERIAL Chemical Logistics GmbH | Import Partner Internationale Zollspedition GmbH | infortra GmbH | Ingo E. Gallmeister GmbH | INTEREXPRESS K. P. Köster GmbH | Interfracht Air-Sea-Land Service GmbH | IPLS International Packing and Logistic Solutions GmbH | IPSEN LOGISTICS GMBH | ITM worldwide Logistics GmbH | JAS Forwarding GmbH | Jerich Germany GmbH | Jeschke & Sander Spedition GmbH | „K“ Line (Deutschland) GmbH | Kaptrans Speditionsgesellschaft Marquardsen mbH | Karl Gross Internationale Spedition GmbH | Karl Heinz Dietrich GmbH & Co KG | Karl Jürgensen Autofernverkehr und Spedition KG | Kerry Logistics (Germany) GmbH | KEWILL GmbH | KG BURSPED Speditions-GmbH & Co. | KG FERSPED Internationale Speditions GmbH & Co. | KGH Customs Services GmbH | Kitzinger & Co. (GmbH & Co. KG) | Kleefeld & Pohl Spedition GmbH | Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG | Kopf & Lübben GmbH | Kraftverkehr Nagel GmbH & Co. KG | KRAVAG-SACH VVaG | Kroll Internationale Spedition GmbH | Kube & Kubenz Internationale Speditions- und Logistikgesellschaft mbH & Co. KG | Kühne + Nagel (AG & Co.) KG | Kurt Hofmann GmbH | KWT Logistik GmbH | Lagerhaus Harburg Spedition GmbH | Lateinamerika Verein e.V. | Legero World-Trans Spedition GmbH | Leinweber Lagerei & Spedition GmbH & Co. KG | LERO Internationale Spedition GmbH | Lexzau, Scharbau GmbH & Co. KG | LGI Deutschland GmbH | LHU Luft-Hafen-Umschlag GmbH & Co.KG | Liquid CONcept GmbH & Co. KG | Logistics Plus Deutschland GmbH | Logistik Centrum Hamburg Hinderer GmbH & Co. KG | Logwin Air+Ocean Deutschland GmbH | Lorenz & Schmidt GmbH | LOTUS Containers GmbH | Loxxess Hamburg GmbH & Co. KG | LPL Projects + Logistics GmbH | Lüder Transport und Logistic GmbH | Lüders & Stange KG | LZ Logistik GmbH | M & M air sea cargo GmbH | Mairon Cargo System GmbH | Manners Spedition GmbH | Mansped Trans.AL GmbH | mardin Transport GmbH | Max-Line International Projects & Logistics GmbH | MBS Cargo GmbH | MBS Logistics GmbH | Meadows Wye Transcoport Spedition GmbH | Meco Shipping & Transport GmbH | metras Medien-Spedition KG | MG CARGO Service Genkel & Miksat GbR | Michael Gröning Schwergutspedition GmbH | Mitsubishi Logistics Europe B.V. | MN Logistics Worldwide GmbH | MOL Logistics (Deutschland) GmbH | MSK Maritime Spedition-Kontor GmbH | MTS Mangal Transport & Shipping GmbH | Müller + Partner GmbH | Multi Logistics GmbH | NAVIS Schifffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft | NETFREIGHT Schifffahrts- & Speditions-GmbH | Nippon Express (Deutschland) GmbH | NISSIN Transport GmbH | NNR + Dachser GmbH | Noerpel GmbH & Co. KG Hamburg | NORDEMA Logistik GmbH | Norderstedter Transport- und Logistik GmbH | NORD-SPEDITION GmbH & Co. KG | North Port Shipping GmbH | NORTROP Sped.- u. Schifffahrtsges.mbH | NOSTA Sea & Air GmbH | NSA Schifffahrt und Transport GmbH | NYK LINE (Deutschland) GmbH | OceanRoads GmbH | Orient Deutsch-Südamerikanische Speditions GmbH | Overseas-Forwarding Internationale Schifffahrts- und Speditionsgesellschaft mbH | OVERSEAS-FREIGHTERS AG | Pahlhammer Speditions- und Lagergesellschaft m.b.H. | Panalpina Welttransport (Deutschland) GmbH | PARS Logistic GmbH | Pentagon International GmbH | Peter Rathmann & Co. GmbH | PM Shipping GmbH | Pohl & Co. GmbH | POLTRANS Internationale Speditions-ges. mbH | Porath Customs Agents GmbH | PrimoCargo GmbH | Procedere Transport GmbH | QCS-Quick Cargo Service GmbH | QI Logistics GmbH | Quehenberger Logistics DE GmbH | RailRunner Europe GmbH | Rapid Internationale Spedition GmbH & Co. KG | Red Cargo Shipping GmbH | reimer logistics GmbH & Co. KG | Reinhard Hornung Spedition GmbH | Rhenus Chemical Logistics GmbH | Rhenus Freight Logistics GmbH & Co. KG | Rieck Projekt Kontrakt Logistik Hamburg GmbH & Co. KG | Rieck Sea Air Cargo International GmbH & Co. KG | Röhlig Deutschland GmbH & Co. KG | SABLE Air & Sea Transport International GmbH | SAIL GmbH | SCA Logistics GmbH | Schenker Deutschland AG | Schober International Speditions und Logistik GmbH | SCL Container Line Speditions GmbH | SCT Speditionsgesellschaft mbH | SDV Projects GmbH | SEABRIDGE Transport GmbH | SECURITAS Gesellschaft für Seeverpackung mbH & Co. KG | SENATOR International Spedition GmbH | SHOT LOGISTICS GMBH | Siebe & Oldehaver Lagerei GmbH | siegelschuppen.de GmbH | Siegmann Int. Spedition GmbH | SIMON Internationale Luftfracht GmbH | Solid Logistics Sp. z o.o. | SORA Logistics UG (haftungsbeschränkt) | Spedition Maack GmbH | Speedline Spedition GmbH | SPEDITIONS-ASSEKURANZ Versicherungsmakler GmbH | STERAC Transport & Logistik GmbH | STERATRANS Internationale Spedition GmbH | Stora Enso Deutschland GmbH | STS Global (Europe) GmbH | STUTE Logistics (AG & Co.) KG | Süderelbe Logistik GmbH | SVG Assekuranz-Service Nord GmbH | T & S Transport & Service GmbH | TB Logistik GmbH | T-B-M Internationale Speditions GmbH | TCC TransCombi Cargo Logistics GmbH

| Team Trans Hamburg GmbH | team-sped Seehafenspedition GmbH | Th. Reimler & Co. Nfl. GmbH | Thermotraf-
fic GmbH | Thordsen Spedition KG (GmbH & Co.) | TKM GLOBAL GmbH | TNT Express GmbH | Toll Global Forwar-
ding (Germany) GmbH | TOP Mehrwert-Logistik GmbH & Co. KG | Transa Spedition GmbH | Transkompass GmbH
| transmaritim international GmbH | Trans-Trading GmbH | TransWorldFreight International Forwarder GmbH |
Transworld Shipping GmbH | **Ü**bersee-Spedition Paul Weidlich GmbH | Udo Wichmann Speditionsgesell. mbH
| Uhlhorn GmbH & Co. KG | UL Frigoservice GmbH & Co. KG | Ulrich Stein GmbH | UMT United Logistics GmbH |
UNISPED Logistik GmbH | United Parcel Service Deutschland Inc. & Co. OHG | Usinger & Trombetta GmbH | Vis-
line GmbH | **V**ogt Container Logistik GmbH | Volkswagen Konzernlogistik GmbH & Co. OHG | VTG Rail Logistics
Deutschland GmbH | **W.** Niemann Spedition | Wallmann & Co. (GmbH & Co. KG) | Walter Lauk Containerspedi-
tion GmbH | Walter Taby Spedition GmbH | Walther Landgraf GmbH | Weidner & Co. (GmbH & Co.) KG | Weiss
Ocean + Air Cargo GmbH | Wendland Spedition GmbH | Wilhelm Hoyer GmbH & Co. KG | Winner Spedition
GmbH & Co. KG | Wolfgang Bartsch Schifffahrts- und Speditionen-GmbH | WWLS Worldwide Logistic Solutions
GmbH & Co. KG | WZC Riemann GmbH & Co. KG | **Y**usen Logistics (Deutschland) GmbH | **Z**ell & Mohr GmbH |
Ziegler GmbH | ZOLLCONTOR MANNES |



Ansprechpartner

Ihr Kontakt zum Verein Hamburger Spediteure e.V.

VEREIN HAMBURGER SPEDITEURE E.V.

Willy-Brandt-Str. 69
20457 Hamburg

T. +49 40 37 47 64 - 0
F. +49 40 37 47 64 - 75

info@vhsp.de
www.vhsp.de

GESCHÄFTSFÜHRER



Stefan Saß
sass@vhsp.de
T.: 37 47 64 - 44
M.: 0160 90 65 94 25

Führung der Verbandsgeschäfte,
Grundsatzangelegenheiten,
Personal und Finanzen, Vorstandssitzungen,
Beratung in arbeits- und sozialrechtlichen Fragen,
Betriebswirtschaft

REFERATSLEITER



Thomas Schröder
schroeder@vhsp.de
T.: 37 47 64 - 34
M.: 0172 41 26 146

Seehafenspedition,
Luftfrachtspedition,
Beratung in Hafen-, Zoll-
und Umsatzsteuerfragen,
FIATA-Dokumente

ASSISTENZ DES GESCHÄFTSFÜHRERS



Maike Mandelkau
mandelkau@vhsp.de
T.: 37 47 64 - 20

Assistenz,
Veranstaltungs-
management

REFERENTEN

**Jan Wellmann***wellmann@vhsp.de**T.: 37 47 64 - 54**M.: 0176 61 18 95 25*

Bahn, Kraftwagenspedition,
Lagerei und Logistik, Internatio-
nale Spedition, Sammelgutver-
kehr, Gefahrgut, KEP

**Susanne Kruse***kruse@vhsp.de**T.: 37 47 64 - 43*

Berufs- und Ausbildung

ASSISTENZ REFERENTEN

**Sükriye Akdogan***akdogan@vhsp.de**T.: 37 47 64 - 57*

Assistenz Thomas Schröder

**Andrea Markmann***markmann@vhsp.de**T.: 37 47 64 - 12*

Assistenz Susanne Kruse
und Jan Wellmann, Grafik

ADMINISTRATION

**Andrea Muhs-Jaap***muhs-jaap@vhsp.de**T.: 37 47 64 - 88*

Mitgliedschaftsangelegen-
heiten, Verwaltung der Botenfä-
cher, FIATA-Dokumentenvertrieb

**Svenja Saß***svenja.sass@vhsp.de**T.: 37 47 64 - 58*

Buchhaltung

**Jacek Lewandowski***T.: 37 47 64 - 21*

EDV-Wartung, -Ausbau und
Instandhaltung,
Rundschreibenversand

WEITERE ORGANISATIONEN IM SPEDITIONSHAUS

Akademie Hamburger Verkehrswirtschaft GmbH (gemeinnützig)

Geschäftsführung: Kurt-Jürgen Schimmelpfeng

E-Mail: info@ahv.de

Internet: www.ahv.de

DIHS-DAKOSY Interessengemeinschaft Hamburger Spediteure GmbH

Geschäftsführung: Kurt-Jürgen Schimmelpfeng

E-Mail: info@dihs.de

Internet: www.dihs.de

FAMÖ Fachvereinigung Möbelspedition, Umzugslogistik und Relocation Hamburg e.V.

Geschäftsführung: Susanne Kruse

E-Mail: famoe@speditionshaus.de

Internet: www.famö.de

Komitee Deutscher Seehafenspediteure im Deutschen Speditions- und Logistikverband e.V.

Geschäftsführung: Kurt-Jürgen Schimmelpfeng

E-Mail: info@kds-im-dslv.de

Internet: www.kds-im-dslv.de

SPEDHAUS Dienstleistungs- und Informationstechnik GmbH

Geschäftsführung: Stefan Saß

E-Mail: info@spedhaus.de

Internet: www.speditionshaus.de



IMPRESSUM

Herausgeber:

Verein Hamburger Spediteure e.V.
Willy-Brandt-Str. 69
20457 Hamburg
T.: +49 40 37 47 64 - 0
F.: +49 40 37 47 64 - 75
info@vhsp.de
www.vhsp.de

Bilder:

Hanna Karstens (Fotowerkstatt Brambrink)
www.fotolia.de

