



Verein Hamburger Spediteure e.V.

Jahresbericht 2017

anlässlich der Ordentlichen Mitgliederversammlung
vom 06. April 2017



Inhaltsverzeichnis

- 4** Rechenschaftsbericht von Johan P. Schryver
Vorsitzer des Verein Hamburger Spediteure e.V.
- 14** Öffentlicher Teil – Jahresbericht von Johan P. Schryver
Vorsitzer des Verein Hamburger Spediteure e.V.
- 20** Grußwort von Senator Frank Horch
Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
- 24** Gastvortrag von Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur
- 34** Impressionen der Mitgliederversammlung
- 36** Konjunkturindikator
- 40** Ausbildung
- 42** Vorstand und Fachausschüsse
- 47** Weitere Vereinsgremien
- 50** Mitglieder
- 54** Ansprechpartner VHSp

Rechenschaftsbericht

von Johan P. Schryver, Vorsitzender des VHSp e.V.

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

ich begrüße Sie ganz herzlich zu unserer 133. ordentlichen Mitgliederversammlung.

Zuerst möchte ich der in den letzten 12 Monaten verstorbenen Mitglieder gedenken und ich bitte Sie, sich zu Ehren der Verstorbenen zu erheben. Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Gedenken bewahren.

Ich danke Ihnen, dass Sie sich erhoben haben.

Nunmehr möchte ich Ihnen darüber berichten, welche Themen uns im Verein in den letzten 12 Monaten ausschussübergreifend besonders herausgefordert haben. Dazu gehört auch das Thema Ausbildung. Der VHSp hat seine Bemühungen in den letzten Jahren entscheidend verstärkt, nämlich bei der Information über die Ausbildungs- und Arbeitsmöglichkeiten in unserer Branche. Laut unserem Konjunkturindikator fehlt unseren Mit-

gliedern schon heute qualifiziertes Personal. Diese Entwicklung wird sich in den nächsten Jahren fortsetzen, sodass es umso wichtiger ist, unseren eigenen Nachwuchs auszubilden.

Unsere Bemühungen reichen dabei von Workshops für hochmotivierte junge Leute innerhalb von Schulveranstaltungen über den Besuch kleinerer und größerer Messen bis hin zur Teilnahme an der „Einstieg“ mit bis zu 35.000 Besuchern. Highlight ist unsere eigene Ausbildungsmesse „Spedition & Logistik“, die wir in Zusammenarbeit mit der Jugendberufsagentur in diesem Jahr zum zweiten Mal veranstaltet haben. Dabei trafen 200 ausgesuchte junge Leute auf die Vertreter von

Verstorbene Mitglieder der letzten 12 Monate

Helga Brümmer (KG Bursped) 06.05.2016

Johann Lübben (Kopf & Lübben GmbH) 05.10.2016

Hans-Georg Sielfeldt (KG Fersped) 11.03.2017

15 unserer Mitgliedsfirmen. Es konnten auch schon erste Ausbildungsverträge unterzeichnet werden. Merken Sie sich schon den Termin für das nächste Jahr vor: Mittwoch, 17. Januar 2018.

Besonders zu würdigen ist der Einsatz unserer Referenten, den Herren Strube und Brandenburg, die in Zusammenarbeit mit Auszubildenden und Ausbildungsleitern unserer Mitgliedsunternehmen junge Leute für die Berufe Berufskraftfahrer, Fachkraft für Lagerlogistik, Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung und das Duale Studium Hamburger Logistik-Bachelor begeistern. Dabei werden im Jahr bis zu 50 Besuche an Allgemeinbildenden Schulen in Hamburg und Umgebung absolviert. Werben Sie selbst für eine Ausbildung in unserer spannenden Branche, indem Sie entsprechende Veranstaltungen an den Schulen Ihrer Kinder besuchen! Und nutzen Sie die Ausbildungsplatzbörse auf der Homepage des VHSp, bieten Sie Praktikumsplätze und Betriebsbesichtigungen an, um in Kontakt mit den Mitarbeitern von morgen zu kommen.

Ein neues Projekt in diesem Jahr ist Hamburgs Programm für Studienaussteiger, an dem der VHSp ebenfalls beteiligt ist. Achten Sie im Sommer auf die geplanten größeren Werbemaßnahmen, mit denen junge Leute, die ihr Studium aus den unterschiedlichsten Gründen abgebrochen haben, über die Vorteile einer dualen Berufsausbildung – auch in der Speditions- und Logistikbranche – informiert werden.

Meine Damen und Herren, nicht zuletzt möchte ich darauf hinweisen, dass der VHSp mit seiner Akademie Hamburger Verkehrswirtschaft eine Vielzahl von Weiterbildungsmöglichkeiten anbietet. Nutzen Sie die Gelegenheit, um Ihre Mitarbeiter fit für die Zukunft zu machen!

Das Stichwort Zukunft führt mich zum nächsten Thema. Ein Thema, welches uns derzeit überall begegnet. Durch die rasante technische Entwicklung und die Digitalisierung steht die Logistikbranche in den kommenden Jahren immer wieder vor neuen Herausforderungen, die es zu bewältigen gilt. In unserer diesjährigen Konjunktur-Umfrage haben wir u.a. die Frage gestellt: „Welche Herausforderungen werden für Sie in den nächsten Jahren den größten Einfluss auf Ihr Geschäftsfeld haben?“

Mit weitem Abstand haben 80 Prozent der teilnehmenden Firmen die Digitalisierung bzw. die digitale Spedition genannt. Haben also – wie das Handelsblatt vor kurzem geschrieben hat – die neuen Start-Ups wie Cargonexx, FreightHub & Co. das Potenzial, eine ganze Branche in das zu verwandeln, was Reisebüros, Taxizen-

tralen und hoteleigene Vertriebsabteilungen schon heute sind: Auslaufmodelle? Rücken die Start-Ups die klassischen Speditionen auf die Liste der „bedrohten Arten“? Nun ist es bekanntlich ein weiter Weg vom Start-Up bis zu einem ernsthaften Wettbewerber. Und auch nur dann, wenn unsere Branche nicht in der Lage wäre, sich weiterzuentwickeln, müsste man sich wirklich ernsthafte Sorgen um die Zukunftsfähigkeit unserer Branche machen. Viel eher wahrscheinlich ist es, und das hat ja

„Rücken die Start-Ups die klassischen Speditionen auf die Liste der ‚bedrohten Arten‘?“

auch das Ergebnis unserer diesjährigen Konjunkturumfrage gezeigt, dass die Branche die Zeichen der Zeit längst erkannt hat. Und das ja auch nicht zum ersten Mal. Wie z.B. 1982, als mit der Gründung von DAKOSY unsere Branche das Ende der Papierflut im Hamburger Hafen mit eingeläutet hat.

Dass DAKOSY sich im Laufe der Zeit zu einem der führenden Software-Dienstleister unserer Branche entwickelt hat, zeigt sich auch daran, dass sie in Kürze einen Lösungsansatz mit einem Online-Ratenmanagementsystem, einer Online-Buchungsmöglichkeit sowie einem Online-Sendungsverfolgungssystem vorstellen werden. Damit gibt DAKOSY auch kleinen und mittleren Speditions- und Logistikunternehmen die Möglichkeit, den Weg hin zur digitalen Spedition zu beschreiten. Damit soll in drei Schritten die Transportabwicklung vereinfacht durchgeführt werden können:
Schritt Eins „Bestes Angebot einholen“,
Schritt Zwei „Transportauftrag erteilen“,
Schritt Drei „Sendungsstatus verfolgen“.

Damit können auch kleine und mittlere Spediteure nicht nur ihren Kunden einen echten digitalen Mehrwert anbieten, sondern auch einen eigenen Mehrwert in Form von Produktivitätssteigerungen erzielen. Lassen wir uns also überraschen, was DAKOSY im Rahmen der Transport Messe in München vorstellen wird!

Verehrte Kolleginnen und Kollegen, Hamburg ist nicht nur die Logistikmetropole in Deutschland mit dem drittgrößten Containerhafen Europas, sondern auch einer der drei weltweit führenden Standorte für die Luftfahrtindustrie. Gerade beim Versand von Schiff- und Flugzeugersatzteilen sind die kurzen Wege zwischen dem See- und dem Flughafen ein weiterer Pluspunkt für Hamburg, da gerade diese Art von Ersatzteilen hauptsächlich per Luftfracht versendet wird.

In diesem Zusammenhang können wir wieder ein Musterbeispiel dafür erleben, wie überbordender Bürokratismus einen Standort nachhaltig schädigen kann. Die wenigsten von uns haben vermutlich schon einmal etwas von der 19. Verordnung zur Änderung der Außenhandelsstatistik-Durchführungsverordnung gehört. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie will ge-

rade diese Verordnung ändern und betont dabei den statistischen Meldeaufwand reduzieren zu wollen. In der Realität sieht diese angebliche Entlastung vor, dass ausgerechnet die Kapitel des Warenverzeichnisses gestrichen werden, die hauptsächlich für Sammelnummern genutzt werden. Hinzu kommt, dass auch Wertgrenzen deutlich eingeschränkt wurden.

All das passt überhaupt nicht zur Begründung, die das Ministerium in der Verordnung aufführt. Das hat unsere Geschäftsstelle auch in ihrer Stellungnahme gegenüber dem Ministerium deutlich zum Ausdruck gebracht. Nicht erwähnen muss ich an dieser Stelle, dass andere EU-Staaten ihre Wirtschaft nicht mit solchen Pseudo-Entlastungen drangsalieren. Bleibt zu hoffen, dass die Kritik der Wirtschaft es noch schafft, die schlimmsten Auswüchse dieses statistischen Melde-Wahnsinns zu verhindern. Davon abgesehen hat die Luftfracht in Hamburg – nicht zuletzt dank des im letzten Sommer in Betrieb genommenen neuen Hamburg Airport Cargo Center (HACC) – eine deutlich positive Entwicklung genommen. So hat die Luftfracht in Hamburg im letzten Jahr insgesamt um 24 Prozent zugenommen. Das Wachstum von 13 Prozent bei der geflogenen Fracht wurde überwiegend auf den Strecken nach Dubai, New York und Istanbul generiert.

Ein weiteres Thema, das die Luftfrachtspediteure momentan stark beschäftigt, ist das novellierte Luftsicherheitsgesetz, das am 4. März 2017 in Kraft getreten ist. Insbesondere die Streichung der beschäftigungsbezogenen Überprüfung, die sich in der Praxis sehr bewährt hat, um kurzfristig sicherheitsüberprüftes Personal einzusetzen, wurde durch eine deutlich aufwendigere behördliche Zuverlässigkeitsüberprüfung ersetzt. Auch die geplante Verschärfung der Zuverlässigkeitsüberprüfung ist nachteilig. Ebenfalls von einer behördlichen Zulassung durch das Luftfahrt-Bundesamt betroffen sind zukünftig auch Straßentransporteure, die Luftfrachtsendungen transportieren wollen.

Neu ist auch, dass die Identität der anliefernden Person zu dokumentieren ist. Dabei müssen der Name, das Geburtsdatum sowie die Ausweisnummer für die Dauer des Fluges, mindestens aber für 48 Stunden aufbewahrt und danach zwingend gelöscht werden. Die Löschung erweist sich in der Praxis jedoch als problematisch, wenn die Daten beispielsweise auf dem Anlieferschein oder anderen Dokumenten vermerkt werden, die länger aufbewahrt werden müssen. Leider ist von Seiten des Luftfahrt-Bundesamtes bisher kein Hinweis erfolgt, wie dazu in der Praxis verfahren werden soll. Offenbar wurde das Luftfahrt-Bundesamt vom Inkrafttreten des

neuen Gesetzes so sehr überrascht, dass man sich dort noch keine Gedanken machen konnte.

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, wenn es nach dem Umweltsenator Jens Kerstan und den Naturschutzverbänden geht, soll noch in diesem Jahr auf vielen weiteren Hauptverkehrsstraßen eine Tempo-30-Streckenregelung eingeführt werden. Dabei werden gern auch Umweltargumente wie Schadstoffausstoß und Lärm angeführt. Durch Tempo-30-Streckenregelungen soll die Lärmbelastung am Tage um ca. 2,0 dB(A) und nachts um 1,2 dB(A) sinken. Für den normalen Menschen liegt diese Veränderung unter der Wahrnehmungsgrenze und somit trägt ein Tempolimit nicht nennenswert zur Verbesserung der Lärmsituation bei. Der Senat sagt sogar selber, dass sich bezüglich der Lärmreduzierung kein allgemeingültiger Rechenwert angeben lässt.

Des Weiteren geht aus einer Studie der baden-württembergischen Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz hervor, dass Tempo-30-Streckenregelungen auf ebenen Hauptverkehrsstraßen mit hohem Konstantfahranteil einen höheren Ausstoß an Stickoxid, Feinstaub und CO₂ verursachen als Tempo-50-Streckenregelungen.

Viel erschreckender und sehr bedenklich ist allerdings, liebe Kollegen und Kolleginnen, die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrsordnung des Bundesverkehrsministeriums. Vor Schulen, Kitas und Altenheimen sollen künftig Tempo-30-Streckenregelungen ohne bürokratische Hürden festgelegt werden können. Wer früher eine Tempo-50-Streckenregelung in eine Tempo-30-Streckenregelung ändern wollte, musste hohe Hürden überwinden, wie zum Beispiel den Nachweis eines Unfallschwerpunkts. Dies soll nun wegfallen und die Stadt muss begründen, wieso vor so einer Einrichtung keine Tempo-30-Streckenregelung eingeführt wurde. In Hamburg liegen zirka 550 Schulen, Kitas und Altenheimen an Hauptverkehrsstraßen.

Im Umkehrschluss bedeutet dieses, dass in fast jeder Hauptverkehrsstraße das Tempo auf 30 km/h gesenkt würde. Was das bedeutet, können wir uns einmal an der Kita „Kinderzimmer City Süd“ ausmalen. Diese Kita liegt an der Amsinckstraße 61. Eine sechsspurige Hauptverkehrsader in die Hamburger Innenstadt. Ich mag mir das Ausmaß der StVO-Änderung nicht vorstellen! Dies kann und darf nicht sein und würde den Wirtschaftsverkehr sowie den Individualverkehr in Hamburg stilllegen.

Eigentlich wollte ich auf dieses Thema nicht eingehen, aber im Zusammenhang mit der Tempo-30-Strecken-

**„Offenbar wurde das
Luftfahrt-Bundesamt vom Inkrafttreten
des neuen Gesetzes so sehr überrascht,
dass man sich dort noch keine Gedanken
machen konnte.“**

regelung und Baden-Württemberg lässt es sich nicht vermeiden: Die baden-württembergische Landeshauptstadt Stuttgart hat, wie Sie sicher den Medien entnommen haben, am 21. Februar 2017 den Anfang gemacht und ein temporäres Dieselfahrverbot ab 2018 eingeführt. Während die Wirtschaft vor den Verboten warnt, sehen sich Umweltverbände mal wieder in ihrer Position bestätigt – und fordern die Blaue Plakette. Doch wie geht es weiter? Was passiert mit dem Lieferverkehr, wenn die Stadt für 30 Tage für Dieselantriebe gesperrt wird? Alles Fragen, auf die wir 2018 Antworten bekommen werden. In Hamburg hingegen müssen Diesel-Fahrer laut Staatsrat Rieckhof nicht mit Verboten rechnen. Die Luftbelastung in Hamburg mit Stickstoffdioxiden ist seit 2010 im Jahresmittel um mehr als zehn Prozent gesunken. Dennoch arbeitet die Umweltbehörde an einem neuen Luftreinhalteplan, der bis Ende Juni 2017 vorliegen soll. Wir dürfen gespannt sein.

Meine Damen und Herren, um ehrlich zu sein, haben wir hier im windigen Norden aber auch ganz andere Probleme als in den Tälern im südlichen Deutschland. Ich sage Ihnen nur zwei Wörter, mit denen Sie beruflich oder auch privat im Jahr 2016 definitiv in Kontakt geraten sind: Baustellen und Stau! Im vergangenen Jahr gab es in Hamburg insgesamt 1.391 Staus und davon waren 1.380 durch Baustellen und viel Verkehr verschuldet. Die meisten Staus gab es auf der A7 gefolgt von der A1. Das Technologieunternehmen INRIX hat mithilfe einer

Software mehr als 200.000 Verkehrsstaus und 45.662 Verkehrsbrennpunkte in 123 Großstädten in 19 europäischen Ländern untersucht. Laut dieser Studie belegt Hamburg hinter London, Paris und Rom den vierten Platz der staureichsten Städte in Europa.

Die Infrastrukturmaßnahmen der Stadt Hamburg sind für den Individual- und Wirtschaftsverkehr von hoher Bedeutung, um die Mobilität in Hamburg zu gewährleisten. Seit dem 01. Januar 2017 hat Hamburg die längst überfällige Stabsstelle für die Verkehrs- und Baustellenkoordination bei der Hamburger Wirtschafts- und Verkehrsbehörde eingerichtet, zu deren Leiter Christian

Merl ernannt worden ist. Die neue Koordinierungsstelle soll die Baumaßnahmen und Verkehre auf den Bundesautobahnen und dem nachgeordneten Netz

im Bereich Hamburg, Schleswig-Holstein und dem angrenzenden Niedersachsen steuern. Mit den Stadt- und Kreisstraßen, die als wichtige Ausweichrouten dienen, befasst sich die Koordinierungsstelle allerdings nicht. Ein Zeitverlust von mehr als 1 bis 2 Stunden bedeutet erhebliche Mehrkosten für die Speditionsunternehmen in Hamburg und das haben sicher einige von ihnen auch gespürt.

Sehr verehrte Kolleginnen und Kollegen, wir sind der Ansicht, dass eine langfristige, koordinierte und genaue Baustellenplanung in Hamburg und den benachbarten Bundesländern dringend nötig ist, um Doppelung zu vermeiden und den Verkehrsfluss nicht einzuschrän-

„Laut einer Studie belegt Hamburg hinter London, Paris und Rom den vierten Platz der staureichsten Städte in Europa.“



ken. Denn die Autobahnen und Schienen sind die Adern, die das Herz – den Hafen – schlagen lassen.

Kommen wir nun zu einem Verkehrsträger, bei dem es in Hamburg „läuft“. Von der Hafentbahn kann ich dieses Jahr nur positiv berichten. Sie ist mit bewegten 23 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr 2016 eine der Haupttrouten aus dem Hamburger Hafen. Gegenüber der ersten Jahreshälfte 2015 stieg die Menge der auf der Schiene transportierten Güter um knapp 4 Prozent auf 23,8 Millionen Tonnen Ladung. Es wurden dabei gut 1,19 Millionen Standardcontainer bewegt. Wir hoffen, dass diese Entwicklung anhält, denn der starke Hinterlandverkehr auf der Schiene ist unter anderem das, was den Hamburger Hafen so stark macht.

Von den Stärken zu den Schwächen! In dem Stadtstaat Hamburg hat die Wirtschaft u.U. mit bis zu vier Hauptzollämtern zu tun: Hamburg-Hafen, Hamburg-Stadt, Hamburg-Jonas sowie HZA Itzehoe (für Flughafen Hamburg). In den zum großen Teil flächenmäßig deutlich größeren Bundesländern Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Mecklenburg-Vorpommern, Berlin und Bremen gibt es jeweils nur ein Hauptzollamt. Der VHSp setzt sich seit mehr als 10 Jahren für die Zusammenlegung der Zollämter in Hamburg ein, um die historisch gewachsene, heute aber nur noch virtuell vorhandene Grenze zwischen den Zollamtsbezirken Hafen und Stadt zu beseitigen. Ein wesentlicher Aspekt unserer damaligen Aktivitäten war der Wunsch vieler Spediteure, Transporte innerhalb Hamburgs im Rahmen der vorübergehenden Verwahrung – und damit ohne ein bürgerschaftsgebundenes Versandverfahren – durchführen zu können, so wie es innerhalb des Hamburger Hafens bzw. zwischen dem Hafengebiet und dem Zollamt Oberelbe schon heute möglich ist.

Anfang Dezember letzten Jahres wurde in der Generalzolldirektion eine zollinterne Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich mit dem Für und Wider einer Zusammenlegung der Hamburger (Haupt)Zollämter auseinandersetzen soll. Als wir davon erfahren haben, haben wir es natürlich begrüßt, dass sich nach so langer Zeit etwas tut, aber im Laufe der Jahre hat sich die (Zoll) Welt weitergedreht und nicht alles, was vor 10 Jahren aus Sicht der Spediteure sinnvoll war, muss heute auch noch so sein. Aus diesem Grund hat die Geschäftsstelle des VHSp Ende November ein Schreiben an die Generalzolldirektion mit Schwerpunkten aufgesetzt, die berücksichtigt werden sollten, damit auch aus Speditionssicht die geplante Zusammenlegung heute noch sinnvoll ist.

Lassen Sie mich dies an einem Beispiel verdeutlichen: Es muss aus unserer Sicht z.B. vermieden werden, dass alle Zollanmeldungen in einen großen Bearbeitungstopf einfließen. Das Problem dabei ist nicht der große

Bearbeitungstopf, sondern die sehr unterschiedlichen Bearbeitungszeiten von Zollanmeldungen. Denn während die Spediteure im Bereich der heutigen Zollämter Oberelbe, Hafencity und Flughafen i.d.R. mit Bearbeitungszeiten im Minutenbereich zu tun haben, liegen diese Zeiten beim Zollamt Waltersdorf im Bereich von einem bis zu mehreren Tagen. Sofern es nicht ein – wie auch immer geartetes – Zuordnungskriterium geben würde, was eine Steuerung z.B. der zeitkritischen Zollanträge für Luftfrachtsendungen auf die entsprechende Dienststelle Flughafen ermöglicht, kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich das zeitliche Bearbeitungsniveau für die bisherigen Anmelder in den o.g. Bereichen deutlich verschlechtern würde. Das kann natürlich nicht Sinn und Zweck einer Neuregelung sein!

Ein anderer Aspekt sind z.B. die im sog. „Luftfrachtbezirk“ ansässigen Luftfrachtspediteure auf schleswig-holsteinischem Gebiet (z.B. WCC, ACC in Norderstedt), die heute vom Zollamt Hamburg-Flughafen – aufgrund der Zuordnung zum Hauptzollamt Itzehoe – bearbeitet werden. Würden diese aufgrund der geplanten Zusammenlegung der Zollämter plötzlich aus einem dann neuen Zollamt Hamburg herausfallen und weiterhin

Positionspapier – Aktuelle Themen

- Genehmigungsverfahren Großraum- und Schwertransporte
- Bessere Baustellenplanung in Hamburg?
- Bundesverkehrswegeplan 2030
- Hamburg wird zur Fahrradstadt – Radverkehr zu Lasten des Wirtschaftsverkehrs?
- Keine neuen Tempo-30-Streckenregelungen für Hamburg!
- Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrsordnung des Bundesverkehrsministeriums
- GVZ Altenwerder – Südliche Straßenanbindung
- Einfuhr-Umsatzsteuer
- NOK – Einschränkungen bis 2028?
- Ein Zollamt am Limit – Licht am Ende des Tunnels?
- Hafenkooperation – Politisches Wunschdenken?
- Fahrrinnenanpassung der Elbe – Eine Geschichte politischen Versagens
- Veterinärabfertigung im Hamburger Hafen – Ein behördliches Stiefkind benötigt mehr Fürsorge
- Schwefel- und Stickoxid-Emissionen – Wenn Umweltschutz zum Wettbewerbsnachteil für die deutschen Häfen wird



Download der aktuellen Version unter: www.vhsp.de



beim HZA in Itzehoe verbleiben, könnten in der Praxis deutliche Probleme zu Tage treten. Insofern hat die Geschäftsstelle des VHSp in ihrem Schreiben deutlich gemacht, dass der Gedanke der Metropolregion nicht an Ländergrenzen Halt macht darf, sondern der wirtschaftliche Tätigkeitsschwerpunkt der Unternehmen – die Luftfrachtabfertigung über den Hamburger Flughafen – die Zuständigkeit regeln muss. Dem Vernehmen nach hat die zollinterne Arbeitsgruppe ihre Arbeit beendet und will das Ergebnis nun erst einmal auf Leitungsebene beraten.

Auch wenn ich Ihnen heute keine Fakten nennen kann, glaube ich, dass es mehr als sinnvoll war, dass die Geschäftsstelle die Bedenken der Spediteure in die zollinterne Arbeitsgruppe und im Senatorgespräch herangetragen hat. Sobald wir offizielle Details wissen, werden wir darüber berichten.

„Mit der Situation der Zollabfertigung, wie wir sie in weiten Teilen des letzten Jahres erlebt haben und wie wir sie augenblicklich schon wieder erleben, können und wollen wir uns nicht arrangieren.“

In diesem Jahr muss ich mich etwas intensiver als sonst mit dem Thema der Zollabfertigung in Hamburg auseinandersetzen, meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen. Um es ohne Umschweife gleich vorzuschicken: Mit der Situation der Zollabfertigung, wie wir sie in weiten Teilen des letzten Jahres erlebt haben und wie wir sie augenblicklich schon wieder erleben, können und wollen wir uns nicht arrangieren. Und um auch gleich irgendwelchen Missverständnissen vorzubeugen: Ich rede nicht von den Zöllnerinnen und Zöllnern, die hier in Hamburg auch nur jeden Tag versuchen, ihre Arbeit zu machen, sondern es geht hier um das große Ganze! Im August letzten Jahres hatte sich der VHSp gemeinsam mit UVHH, VSH und VHSS mit einem Schreiben an den Maritimen Koordinator in der Generalzolldirektion gewandt und seine Besorgnis über die damalige Situation der Zollabfertigung im Hamburger Hafen zum Ausdruck gebracht.



PCIU 371750 2261

MAX. GR TARE NET CU. CAP.

30 480 KG
67 200 LBS.
2 185 KG
4 820 LBS.
28 295 KG
62 240 LBS.
33.2 CU.M.
1 173 CU.FT.

2.9 HIGH 9.2

WARNING HIGH TRAILER

HJCU 1478 45 0 45G1

MAX. GROSS TARE

32 500 KG
71 650 LB
3 900 KG
8 600 LB

PAYLOAD CUBE

28 510 KG
62 850 LB
76.4 CU.M.
2 700 CU.FT.

CLHU 866124 45G1

MAX. GROSS TARE NET CU. CAP.

30 480 KG
67 200 LBS.
2 185 KG
4 820 LBS.
28 295 KG
62 240 LBS.
33.2 CU.M.
1 173 CU.FT.

HJCU 1528 93 1 45G1

2.9 HIGH 9.2

WARNING HIGH TRAILER

MAX. GROSS TARE

32 500 KG
71 650 LB
3 900 KG
8 600 LB

PAYLOAD CUBE

28 510 KG
62 850 LB
76.4 CU.M.
2 698 CU.FT.

CAUTION 9.6 HIGH

FSCU 938857 45G1

MAX. GROSS TARE

32 500 KG
71 650 LB
3 900 KG
8 600 LB

MAX. CARGO CU. CAP.

28 600 KG
63 050 LB
76.4 CU.M.
2 700 CU.FT.

HJCU 1005 51 9 45G1

2.9 HIGH 9.2

WARNING HIGH TRAILER

MAX. GROSS TARE

30 480 KG
67 200 LBS.
2 185 KG
4 820 LBS.

PAYLOAD CUBE

28 510 KG
62 850 LB
76.0 CU.M.
2 684 CU.FT.

MOTU 672 458 5 45G1

MAX. GROSS TARE

32 400 KG
71 200 LB
3 500 KG
7 710 LB

MAX. CARGO CU. CAP.

28 530 KG
62 800 LB

2.9 HIGH 9.2

WARNING HIGH TRAILER

HJCU 1068 70 7 45G1

MAX. GROSS TARE

30 480 KG
67 200 LB
3 900 KG
8 600 LB

PAYLOAD CUBE

28 510 KG
62 800 LB
76.0 CU.M.
2 684 CU.FT.

TRLU 810348 45G1

MAX. GROSS TARE

32 500 KG
71 650 LBS.
3 840 KG
8 510 LBS.

NET CU. CAP.

28 640 KG
63 140 LBS.
76.4 CU.M.
2 700 CU.FT.

PCIU 2 5496 2261

MAX. GR TARE NET CU. CAP.

30 480 KG
67 200 LBS.
2 185 KG
4 820 LBS.
28 295 KG
62 240 LBS.
33.2 CU.M.
1 173 CU.FT.

CAUTION 9.6 HIGH

FSCU 938857 45G1

MAX. GROSS TARE

32 500 KG
71 650 LB
3 900 KG
8 600 LB

MAX. CARGO CU. CAP.

28 600 KG
63 050 LB
76.4 CU.M.
2 700 CU.FT.

TRLU 723969 45G1

MAX. GROSS TARE

32 500 KG
71 650 LBS.
3 880 KG
8 550 LBS.

NET CU. CAP.

28 650 KG
63 100 LBS.
76.4 CU.M.
2 700 CU.FT.

In seinem Antwortschreiben im Herbst letzten Jahres führte der Maritime Koordinator aus, dass die Generalzolldirektion schnellstmöglich Maßnahmen ergreifen werde, um eine Verbesserung der Warenabfertigung im Hamburger Hafen zu erreichen. Diese Ankündigung haben die Verbände dankbar zur Kenntnis genommen und neue Hoffnung geschöpft, dass die Schnelligkeit und Effizienz der Zollabfertigung wieder ein Niveau erreichen wird, das der überragenden Bedeutung des Hamburger Hafens für den deutschen und europäischen Außenhandel gerecht wird und dass sich eine Situation wie im letzten Jahr nicht wiederholen wird. Diese Hoffnung wurde auch im November/Dezember letzten Jahres entsprechend genährt, weil in der Tat plötzlich Zollanträge wesentlich schneller – teilweise in wenigen Minuten – abgefertigt wurden.

Jetzt, knapp ein halbes Jahr später, müssen wir ernüchtert zur Kenntnis nehmen, dass von den gemachten Ankündigungen – zumindest in der Praxis – nichts spürbar ist. Eher ist das Gegenteil der Fall. So mussten wir mit großer Sorge Aussagen der lokalen Zollverwaltung zur Kenntnis nehmen, dass es aufgrund der weiterhin stark rückläufigen Personalausstattung des Zollamtes Hamburg-Waltershof voraussichtlich auch in diesem Jahr – und die ersten Erfahrungen aus dem März bestätigen dies – wieder zu einer massiven Verschlechterung der Warenabfertigung während der Feiertags- und Ferienzeiten im Hamburger Hafen kommen wird.

Ohne jeden Zweifel schätzen und anerkennen wir die Bemühungen der Generalzolldirektion, eine Verbesserung der Abfertigungsprozesse erreichen zu wollen, und wissen auch, dass in manchen Bereichen das Heft des Handelns nicht allein in den Händen der Generalzolldirektion liegt. Allerdings kann sich der Hamburger Hafen, gerade in der für ihn ohnehin kritischen Phase, kein erneutes Fiasko in der Warenabfertigung erlauben. Erneute Bearbeitungs- und Abfertigungszeiten von drei, vier und mehr Tagen wären den Wirtschaftsbeteiligten, insbesondere nach den Erfahrungen im letzten Jahr, nicht mehr vermittelbar.

Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass das für den Hamburger Hafen zuständige Zollamt dringend eine Art Notfallplan benötigt, solange die vom Maritimen Koordinator angekündigten tief greifenden Entlastungsmaßnahmen nicht umgesetzt wurden und ihre Wirksamkeit in der Praxis bewiesen haben. Gemeinsam mit den schon eingangs genannten Verbänden hat sich unsere Geschäftsstelle in einem Schreiben an die Präsidenten der Generalzolldirektion gewandt und diese nachdrücklich dazu aufgefordert, dieses Thema zur Chefsache zu machen.

„Inzwischen halten drei Allianzen bestehend aus 14 Containerlinienreedereien knapp 80 Prozent der weltweiten TEU-Stellplatzkapazitäten.“

Kommen wir nun von der Land- zur Wasserseite, meine Damen und Herren. Es ist noch gar nicht so lange her, da wurde der Wettbewerb unter den Containerlinienreedereien fast ausschließlich über den Preis ausgetragen, was zu einem für die Reedereien nicht auskömmlichen Preisniveau geführt hatte. Von diesen stark volatilen Seefrachtmärkten profitierte hauptsächlich die verladende Wirtschaft. Dann kam es Ende August letzten Jahres mit der Insolvenz von Hanjin zum großen Knall, und im Zuge der Neuordnung der Allianzen nahm die Konzentrationswelle unter den Containerlinienreedereien deutlich zu. Inzwischen halten drei Allianzen bestehend aus 14 Containerlinienreedereien knapp 80 Prozent der weltweiten TEU-Stellplatzkapazitäten. Zudem wurde im nicht unerheblichen Umfang Schiffsraum aus dem Markt genommen. Diese Tatsachen, gepaart mit einer guten Buchungslage, haben binnen Wochen insbesondere im Verkehr zwischen Europa und Fernost zu einem dramatischen Kapazitätsengpass geführt und die Seefrachtraten stark ansteigen lassen.

Dies allein wäre, angesichts einer jahrelangen Schifffahrtskrise, überhaupt nicht zu kritisieren. Was aber zu kritisieren ist, ist die Art und Weise, wie einige Containerlinienreedereien sich in dieser Phase ihren Speditiionskunden gegenüber verhalten. Wenn von jetzt auf gleich bestehende vertragliche Vereinbarungen aufgekündigt werden, sofern der Kunde nicht bereit ist, bestimmte finanzielle Forderungen zu erfüllen, darf man wohl zu Recht von Wild-West-Methoden sprechen. Auch dass großen Direktverladern signalisiert wird, dass ihre Buchungen nicht betroffen sind oder Buchungen aus Übersee angenommen werden, während von Kunden vor Ort keine Buchungen mehr entgegengenommen werden, zeigt, dass für manche Containerlinienreedereien vertragliche Vereinbarungen mit Speditoren nur Verträge zweiter Klasse sind. Und dies sollten wir uns als Branche nicht gefallen lassen! Wenn Passagen in Konnossementsbedingungen als Vorwand dafür genutzt werden, dass vertragliche Vereinbarungen einfach über Bord geschmissen werden, dann sollte man verstärkt dazu übergehen, die Konnossementsbedingungen mit in die Auswahlkriterien einer Reederei einzubeziehen.

Als juristischem Laien fällt es manchmal schwer, die Rechtsprechung in unserem Land nachzuvollziehen!

Das betrifft z.B. die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur Fahrinnenanpassung der Elbe. Wenn dem Vernehmen nach von 46 beklagten Punkten 44 vom Gericht als offensichtlich unbegründet abgelehnt werden, kann man sich schon einmal die Frage stellen, weshalb eine Maßnahme, die von herausragender nationaler Bedeutung ist, dann als nicht vollziehbar angesehen wird.

So haben wir dann auch die Entscheidung des Gerichts mit Enttäuschung zur Kenntnis nehmen müssen, dass der Schierlings-Wasserfenchel schützenswerter sein soll als die Zukunftsfähigkeit eines der bedeutendsten Wirtschaftsbereiche Deutschlands und damit die Arbeitsplätze hunderttausender Menschen in der Metropolregion Hamburg.

Aber bei aller Kritik an der rechtsprechenden Gewalt muss man sich immer wieder vor Augen halten, dass die Gesetze, über die wir uns heutzutage gern echauffieren, nicht von Gerichten, sondern von Parlamentariern gemacht werden. Und diese sind sich offenbar immer seltener der Tragweite ihrer Beschlüsse bewusst. So wurde 2010 von der Hamburger Bürgerschaft die „Stiftung Lebensraum Elbe“ ins Leben gerufen. Diese Stiftung hat den Zweck, zur Verbesserung des ökologischen Zustands der Elbe beizutragen. Ausgestattet wurde diese Stiftung mit einem Startvermögen von 10 Millionen Euro und der Aussicht auf eine jährliche Zuwendung in Höhe von fünf Prozent des eingenommenen Hafengelds. Seit 2010 müssen somit insgesamt

rund 24 Mio. Euro in die Stiftungskassen geflossen sein. Mit dieser Stiftung vertraute die Bürgerschaft offenbar darauf, die beteiligten Umweltverbände z.B. im Hinblick auf eine Fahrrinnenanpassung ruhig stellen zu können. Ein frommer Wunsch und wie sich gezeigt hat, auch ein fataler Irrglaube. So hat diese Stiftung das angesammelte Geld u.a. dafür verwendet, um den Schierlings-Wasserfenchel zu züchten, zu vermehren und dann entlang der Elbe neu anzusiedeln.

Wenn es nicht so traurig wäre, müsste man über so viel Ironie lachen. Der Hafen bringt das Geld auf, mit dem anschließend eine Pflanze gezüchtet und an der Elbe ausgebracht wird, um dann von einem Gericht zu hören, dass genau diese Pflanze so schützenswert ist, dass der Hafen.... aber lassen wir das. Schon Lenin wusste: „Die Kapitalisten werden uns noch den Strick verkaufen, mit dem wir sie aufknüpfen.“ Im Endergebnis hat die never-ending-story von der Fahrrinnenanpassung der Elbe deutlich zu Tage treten lassen, dass die bürokratischen Hürden, die von Infrastrukturprojekten in Deutschland übersprungen werden müssen, inzwi-



schen standort- und damit arbeitsplatzgefährdende Dimensionen angenommen haben.

Die nunmehr 15 Jahre andauernde Umsetzung der Fahrrinnenanpassung ist auch ein offensichtlicher Beleg dafür, dass das deutsche Planungsrecht und insbesondere das Verbands-Klagerecht dringender Korrekturen bedürfen, da sie inzwischen zu reinen Blockadeinstrumenten gegen Infrastrukturvorhaben geworden sind.

„Verbandsarbeit ist wichtig und unverzichtbar, um unsere Positionen deutlich zu machen.“

An erster Stelle steht aber jetzt, dass die zuständigen Planungsbehörden unverzüglich alle erforderlichen Maßnahmen unternehmen, um die vom Gericht gemachten Auflagen schnellstmöglich zu beseitigen. Allerdings ist davon auszugehen, dass die Umweltverbände auch gegen den neuen Planergänzungsbeschluss klagen werden, zumal es inzwischen auch nicht mehr um einen verbesserten Umweltschutz, sondern ausschließlich um Verhinderungspolitik geht. Insofern

bleibt zu hoffen, dass das Bundesverwaltungsgericht diesem Treiben Einhalt gebieten wird und die Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses verkündet. Erst nach Abschluss der Fahrrinnenanpassung wird sich zeigen, wie nachhaltig der Vertrauensverlust in den Hafen Hamburg durch die jahrelangen Verzögerungen tatsächlich sein wird.

So, meine Damen und Herren, das waren die wesentlichen Themen, die uns in den vergangenen 12 Monaten beschäftigt 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 Ausführungen komme ich im Anschluss in der öffentliche Rede noch zu sprechen.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit. Für weitere Fragen stehen meine Vorstandskollegen und ich gern zur Verfügung. 



Jahresbericht

VHSp

Verein Hamburger Spediteure e.V.
Neufußverband seit 1884

AHV

Academia
Hamburger Verkehrswirtschaft GmbH

HL-B

Hamburger Logistik Hochschule
Hamburgische Handels-Ausbildung

von Johan P. Schryver, Vorsitzender des VHSp e.V.

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Ferlemann,
sehr geehrter Herr Senator Horch,
sehr geehrte Mitglieder des Deutschen Bundestages
und der Hamburger Bürgerschaft,
sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

herzlich willkommen zur 133. Mitgliederversammlung
des Verein Hamburger Spediteure. Ganz besonders be-
grüße ich unseren heutigen Ehrengast, den parlamen-
tarischen Staatssekretär beim Bundesministerium für
Verkehr und digitale Infrastruktur Staatssekretär Enak
Ferlemann, der im Anschluss den heutigen Gastvor-
trag halten wird. Und ich freue mich außerdem, dass
er nach seiner Asienreise auch wieder gut in Hamburg
angekommen ist und heute ein kurzes Grußwort zu uns
sprechen wird: unser Senator für Wirtschaft, Verkehr
und Innovation, Senator Frank Horch.

Am 15. Mai 1867 billigte die Bürgerschaft mit großer
Mehrheit den Beitritt Hamburgs zum Norddeutschen
Bund, der am 1. Juli 1867 in Kraft trat, also vor 150 Jah-

ren. Damit verlor Hamburg zwar seine Eigenständig-
keit, nicht aber seine Dynamik in der Wirtschaft, beim
Handel, in der Schifffahrt, sondern in den folgenden
Jahren mehrte sich der Wohlstand unserer Stadt als
Mitglied des Norddeutschen Bundes und später durch
die Reichsgründung.

Diesen Erfolg verdankte unsere Stadt einer weitsich-
tigen Politik für den Hafen, mit der Einrichtung einer
Freizone, in der Waren und Dienstleistungen ohne Zöl-
le und Abgaben gehandelt, veredelt, importiert und
wieder exportiert werden konnten. Die Speicherstadt
zeugt bis heute davon, wenngleich sich die Aufgaben
und die Tätigkeiten in den vergangenen 150 Jahren er-
heblich geändert haben.

Die aufstrebende Industrie im Deutschen Reich, der
steigende Übersee-Export brachten dem Hafen Zu-
wächse in bis dahin unbekannter Höhe. Ein florieren-
der Hafen war schon immer gut für die Stadt. Die Elbe
musste in den folgenden Jahren und Jahrzehnten im-
mer wieder ausgebaut und vertieft werden, um den

steigenden Anforderungen der Wirtschaft, des Handels und den Anforderungen der Reeder gerecht zu werden. Damals wie heute, meine Damen und Herren.

Die erneute Fahrinnenanpassung beschäftigt uns nun schon fast 15 Jahre. Hoffnungen für eine positive Entscheidung kamen auf, dann gab es wieder Rückschläge für die Durchführung – ein ewiges Bangen bis heute. Nun ist zwar durch das Anfang Februar gefällte Urteil des Bundesverwaltungsgerichts die Fahrinnenanpassung nicht vom Tisch – nein – das Gegenteil ist der Fall. Es ist ja ausdrücklich festgestellt worden, dass sich die Fahrinnenanpassung mit den derzeit bestehenden Gesetzen im Einklang befindet und auch durchgeführt werden kann und die Mängel nur durch eine ergänzende Planung behoben werden müssen. Der Planfeststellungsbeschluss zur Fahrinnenanpassung der Elbe steht! Somit werden zwar die zukünftigen Arbeiten erneut verzögert und es ist leider nicht ganz auszuschließen, dass die ergänzende Planung von den Umweltverbänden mit einer erneuten Klage vor den Gerichten begleitet wird, was wiederum zusätzliche Kosten und eine Verzögerung bedeuten würde. Was für ein Bild geben wir in Deutschland, in Berlin, Stuttgart und Hamburg bei der Planung von Großprojekten weltweit ab!

Meine Damen und Herren, man könnte beinahe zweifeln, wäre diese – ja wahrscheinlich die letzte – Elbvertiefung nicht so wahnsinnig entscheidend für das weitere Wohlergehen unserer Stadt und dem dazuge-

hörigen Hafens. Die Elbe ist schlicht und einfach die Aorta der Stadt, sie darf nicht verstopfen!

Ich weiß, lieber Herr Senator Horch, dass gerade Ihnen als Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation das Wohl des Hafens ganz besonders am Herzen liegt. Und da Sie ja auch für die Innovation – also auch für die Digitalisierung – zuständig sind, hat es mich besonders gefreut, auf der gestern beendeten 10. Nationalen Maritimen Konferenz zu hören, dass mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur nun auch in Hamburg etliches getan und umgesetzt wird, was die Konkurrenzfähigkeit des Hafens und der hier

ansässigen Unternehmen weiter verbessern wird. Mit dem Programm INHATEC werden die digitalen Hafentechnologien gefördert. Mit weiteren Mitteln werden Glasfaseranschlüsse von Häfen und Gewerbegebieten massiv ausgebaut. Und schlussendlich wird Hamburg der Sitz des Deutschen Maritimen Zentrums, welches ebenfalls mit Bundesmitteln gefördert wird. Zu guter Letzt bekommen wir ja auch noch das Deutsche Hafenumuseum, das hat zwar nichts mit Digitalisierung zu tun, aber Vergangenheit ist Basis für die Zukunft.

Mit dem Hamburger Hafen sind weit über 150.000 direkte und indirekte Arbeitsplätze, eine in die Milliarden gehende Wertschöpfung, ein hohes Steueraufkommen und das Bild einer attraktiven Metropole verbunden, nicht nur in Deutschland sondern weltweit. Die vielen Touristen kommen nicht nur nach Hamburg, weil es

„Die erneute Fahrinnenanpassung beschäftigt uns nun schon fast 15 Jahre.“



eine schöne und lebenswerte Stadt ist, sondern weil auch mitten in der Stadt mit dem Hafen die große weite Welt geschnuppert werden kann – das Tor zur Welt. Die Elbe liegt uns Hamburgern am Herzen!

Was einem am Herzen liegt, soll man pflegen und behüten. So kann man den Entschluss der Hansestadt Hamburg auch nachvollziehen, dass sie 2010 die Stiftung Lebensraum Elbe gründete. Die Ziele der Stiftung finden sich auf der Homepage. Dort heißt es: „Die Stiftung Lebensraum Elbe möchte den ökologischen Zustand der Tideelbe verbessern, die natürliche Vielfalt bewahren und die einzigartigen Lebensräume der Flusslandschaft stärken“. Zu diesem Zweck wurde die Stiftung mit einem Grundkapital von 10 Millionen Euro – anteilig finanziert aus Haushaltsmitteln der Stadt Hamburg und von der Hamburg Port Authority ausgestattet. Zusätzlich erhält die Stiftung ein Prozent der Haushaltsmittel für den Hochwasserschutz sowie vier Prozent des Hafengeldes, das Fracht-, Fahrgast- und Kreuzfahrtschiffe für die Nutzung des Hafens an die HPA zahlen müssen – derzeit rund zwei Millionen Euro pro Jahr. Das würde zusammen ca. 24 Millionen Euro seit der Gründung der Stiftung ergeben. Dieses Stiftungsgeld des Hafens und des Senats verwendet die Stiftung ordnungsgemäß zur

Erfüllung ihrer Ziele. Sie züchtet den Schierlings-Wasserfenchel und siedelt ihn entlang der Elbe an! Im Juni 2016 pflanzte die Stiftung Lebensraum Elbe die ersten 100 Exemplare der stiftungseigenen Schierlings-Wasserfenchel-Kultur an verschiedenen Stellen in Hamburg und im Landkreis Harburg. Wir dagegen müssen vom Bundesverwaltungsgericht die Entscheidung vernehmen, dass erneut geprüft werden muss, ob der Salzgehalt der Elbe nicht doch soweit steigen könnte, dass der vom Aussterben bedrohten Schierlings-Wasserfenchel gefährdet ist. Ich frage mich, was hier wirklich mehr bedroht ist, die Arbeitsplätze im Hafen oder der Schierlings-Wasserfenchel.

Allein schon dieser Fall zeigt, dass wir dringend eine Vereinfachung des Umwelt- und Planungsrechts benötigen. Einhergehend damit sind wir der Ansicht, dass auch das Verbandsklagerecht unbedingt einer Überprüfung bedarf. Es ist schon erstaunlich, dass trotz der nun seit mehr als einem Jahrzehnt andauernden Ungewissheit die Reeder mit ihren großen Schiffen Hamburg immer noch die Treue halten. Ich befürchte, dass es bei einer weiteren Verzögerung endgültig zu spät sein könnte und dass Hamburg eines Tages aus einigen Fahrplänen gestrichen wird. Die Westhäfen beobachten uns mit einem Lächeln!



Meine sehr geehrten Damen und Herren, wenn ich hier über Hafen und Elbe rede, gehört es zur Vollständigkeit, dass wir uns auch über Schiffe und Reedereien Gedanken machen! Die neuesten Entwicklungen in der für Hamburg so wichtigen Schifffahrtsbranche kommen nicht ganz unerwartet.

Nach der Insolvenz von Hanjin war es allen Beteiligten klar, dass eine weitere Konsolidierung stattfinden wird. Aufgrund dessen haben sich neue Allianzen gebildet bzw. formieren sich neu und tragen hoffentlich auch zu einer gewissen Beruhigung auf den Frachtmärkten bei. Ich hoffe sehr, dass im Zuge der Neuorientierung bei den Reedern auch endlich Vernunft einkehrt und eine für alle Beteiligten akzeptable Ratenpolitik Einzug hält. Weitere Verlustjahre für diese Branche werden zwangsläufig zu weiteren Fusionen führen und das Angebot an Reedern zusätzlich ausdünnen. Und wir als Spediteure erwarten auch nichts dringlicher als ein stabiles auskömmliches und transparentes Ratenniveau.

Die derzeitige Politik der Reederschaft allerdings, speziell auf der wichtigen Fernostroute, lässt aber schon wieder nichts Gutes ahnen. Vereinbarungen über Ratenlaufzeiten werden zurzeit in kurzen Abständen in Frage gestellt und es scheint, dass schlecht zahlende Ladung mit dem Argument des fehlenden Platzes auf den Schiffen stehen gelassen und auf kommende Abfahrten gebucht wird. Ich hoffe sehr, dass sich die Damen und Herren Reeder unverzüglich wieder einer fairen und partnerschaftlichen Zusammenarbeit zuwenden und dass zukünftig die Konnossementsbedingungen bei der Wahl der Reederei nicht noch einbezogen werden müssen.

Emotional hat mich – und wahrscheinlich auch viele hier im Raume – der Verkauf der traditionsreichen Reederei Hamburg-Süd an Maersk getroffen. Der endgültige Vertrag ist ja nun vor wenigen Tagen unterzeichnet worden, zwar steht noch die Genehmigung der Kartellbehörden aus, aber daran wird wohl die endgültige Übernahme nicht scheitern. Wir hoffen sehr, dass uns der hohe Qualitätsstandard der Reederei erhalten bleibt und dass wir auch weiterhin die rotweißen Schiffe in Hamburg an den Terminals begrüßen können.

Begrüßen können wir auch immer mehr Kreuzfahrer, meine sehr verehrten Damen und Herren. 700.000 Passagiere werden voraussichtlich in diesem Jahr dazu beitragen, dass Hamburg als eine der beliebtesten Kreuzfahrtdestinationen in Nordeuropa geführt wird. Der wirtschaftliche Faktor ist für Hamburg nicht zu unterschätzen, spült es doch etliche Umsatzmillionen in die Kassen von Gastgewerbe, Hotels, Einzelhandel – und macht damit auch gleichzeitig weltweit Werbung für

„Die neuesten Entwicklungen in der für Hamburg so wichtigen Schifffahrtsbranche kommen nicht ganz unerwartet.“

eine tolle Stadt, für unsere Stadt. Und die Eröffnung der Elphilharmonie vor gut 2 Monaten birgt zusätzliches Potential für Wachstum. Ich freue mich über das neue Wahrzeichen Hamburgs – neben dem Michel selbstverständlich. Auch wenn das Kreuzfahrtgeschäft in Hamburg boomt, sollte bei der Ausschreibung des Mittleren Freihafens beachtet werden, dass es nur noch wenige freie Flächen im Hafengebiet gibt. Schon aus diesem Grunde sollte sehr gut abgewogen werden, für welche

Tätigkeiten und Bereiche diese Fläche zukünftig verwendet wird. Auch wenn zur Zeit die Umschlagszahlen mehr oder weniger stagnieren, eine Erhöhung könnte aber durchaus wieder akut werden, wenn sich die Weltwirtschaft weiter erholt, Sanktionen mittelfristig wieder aufgehoben und weitere Flächen benötigt werden.

Meine verehrten Damen und Herren, der Bundesverkehrswegeplan meint es gut mit dem Norden, und das ist u.a. auch sicherlich Ihnen, sehr geehrter Herr Ferlemann, zu verdanken. Ich weiß, dass Sie immer ein gutes und gewichtiges Wort für den Norden eingelegt haben. Die ersten Planungen für die ehemalige Hafenspanne, heute die A26 Ost, laufen, die A7 wird verbreitert, andere wichtige Verkehrsvorhaben werden angegangen. Die Bahn wird in den kommenden Jahren erhebliche Mittel in die Ertüchtigung der Schienenwege im Norden stecken, und der Hafen muss weiter mit erheblichen Mitteln ausgestattet werden, um den zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden!

In Hamburg selbst werden wir auch in diesem Jahr mit erheblichen Baumaßnahmen konfrontiert sein. Was die Autobahnen anbetrifft, so sind es im Wesentlichen die Arbeiten an der A7 und der A1, am Horster Dreieck und Maschener Kreuz. Zuzüglich den Arbeiten im Süderelberaum und in der erweiterten Innenstadt, wo mit erheblichen Verkehrsbehinderungen zu rechnen ist. Wo, wann und was gebaut wird, können Sie gern bei uns im Verein nachfragen. Dort liegt auch eine genaue Planung aus.

Zu guter Letzt vergessen Sie nicht den G-20-Gipfel Anfang Juli in Hamburg, der zu massiven Beeinträchtigungen zumindest in der Innenstadt führen wird. Aber auch darüber wird Sie der Verein frühzeitig per Rundschreiben informieren.

Verehrte Damen und Herren, auch in diesem Jahr haben wir wieder eine digitale Umfrage bei unseren Mitgliedern über die allgemeine Geschäftslage durchgeführt. Erfreulich ist auch in diesem Jahr wieder die Rekord-Beteiligungsquote von fast 50% an unserer Umfrage. Manche Institution wäre froh, wenn sich vielleicht 10% an einer Umfrage beteiligen. Ich finde, das

kann sich doch sehen lassen? Aber Spediteure waren schon immer engagiert! Fast zwei Drittel der an der Umfrage beteiligten Firmen sind in der für Hamburg so wichtigen Seehafenspedition tätig, knapp ein Drittel in der Luftfracht und gute 40% im Straßenverkehr. Rund 30% sind zudem schwerpunktmäßig im Bereich der Lagerei und Distributionslogistik tätig. 80% der Firmen erwarten stabile bis steigende Mengen bzw. Umsätze, nicht ganz so viele setzen auf stabile bis steigende Gewinne, aber nur wenige der Unternehmen gehen von Verlusten für 2017 aus. Insgesamt doch ein positives Bild, wenngleich bei der Rendite natürlich noch immer Luft nach oben ist. Aber weiter oben wird diese natürlich auch immer dünner.

Meine Damen und Herren, der Urnengang im Saarland ist vorbei, jetzt ist unser Nachbarland Schleswig-Holstein an der Reihe. In Sichtweite ist auch schon die Wahl in NRW und dann wenige Monate später die Bundestagswahl. In wenigen Tagen wählt einer unserer wichtigsten EU-Partner, Frankreich, einen neuen Präsidenten und eine neue Nationalversammlung. Es wird eine richtungsweisende Wahl zu Gunsten oder zu Ungunsten Europas sein. Schon der Brexit nagt an den Rändern der EU und bringt auch der Verkehrswirtschaft erhebliche Probleme. Keiner weiß in diesem Moment, wie zukünftige Transporte zwischen der EU und Groß-

„Spannende Monate stehen uns also bevor, die das bisherige weltwirtschaftliche Gefüge infrage stellen könnte.n“

britannien abgewickelt werden können. Und was passiert mit Schottland, Irland und Nordirland? Ein Teil EU, ein anderer Teil nicht EU? Viele offene Fragen werden uns die kommenden Monate begleiten, speziell unsere Mitglieder mit LKW-Verkehren auf die Insel.

Und auch die Entwicklung in den USA ist momentan noch nicht einzuschätzen. Wird der bisherige Freihandel eingeschränkt? Werden Zollbarrieren zwischen der EU und den USA aufgebaut? Gibt es eine Verständigung in Sachen Handel mit der EU? Inwiefern wird uns das ungelöste Nahostproblem mit dem Bürgerkrieg in Syrien treffen? Setzt vielleicht im Laufe des Frühjahres und Sommers wieder eine große Flüchtlingswelle ein?

Verehrte Damen und Herren, spannende Monate stehen uns also bevor, die das bisherige weltwirtschaftliche Gefüge infrage stellen könnten. Ich hoffe es nicht, beruht doch unser Wohlstand zum großen Teil auf dem freien Handel mit der gesamten Welt. Gerade hier in Hamburg sind wir doch darauf angewiesen, am Tor zur Welt.

Meine Damen und Herren, ich komme langsam zum Schluss. Ich möchte Ihnen allen auch ein wenig Mut für die Zukunft machen. Die Welt ist noch nie stehen





geblieben, Veränderungen bringen Gewinner und Verlierer hervor, die Transportbranche hat sich immer den veränderten Rahmenbedingungen angepasst und sie wird es auch in Zukunft tun müssen.

Reden sollen interessant sein und hinterher soll ja auch ein jeder etwas davon mitnehmen. Was muss man also bei einer Rede beachten? Sie entscheiden, ob ich mich daran gehalten habe. „Steh gerade, damit Dich jeder

sieht, sprich laut, damit Dich jeder hört und mache es kurz, damit du keine Freunde verlierst.“ Und: „Vollständigkeit ist die Mutter der Langeweile.“ Schon aus diesem Grunde habe ich mich heute nicht in Details verirrt!“

Ich hoffe, Sie nicht enttäuscht zu haben und würde mich sehr freuen, wenn Sie die heutige Mitgliederversammlung in guter Erinnerung behalten. Vielen Dank und bis zum nächsten Jahr. 

Grußwort

von Senator Frank Horch, BWVI

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Ferlemann, lieber Enak, wir kämpfen schon so lange gemeinsam, da darf ich das mal so ausdrücken,
sehr geehrter Herr Schryver,
sehr geehrte Abgeordnete des Deutschen Bundestages,
sehr geehrte Abgeordnete der Hamburger Bürgerschaft,
meine sehr geehrten Damen und Herren,

zu Ihrer Mitgliederversammlung begrüße ich Sie im Namen des Hamburger Senats ganz herzlich. Herr Schryver, Sie haben einen so umfassenden und auch sehr sachlichen Beitrag zur Gesamtsituation in Hamburg geleistet. Ich werde nicht auf die Elbvertiefung eingehen, jedenfalls nicht in der Tiefe. Das wird Herr Ferlemann tun, aber wie gesagt, wir haben ja auch noch die Möglichkeit, wenn Fragen da sind, diese zu beantworten.

Da Herr Staatssekretär Ferlemann in seiner Verantwortung viele, oder alle Infrastrukturprojekte in der Metropolregion mit zu verantworten hat und auch entsprechend ansprechen wird, möchte ich mich aus

Hamburger Sicht in diesem Moment erst mal etwas zurückhalten.

Der Schwerpunkt meines Grußwortes ist, weil sich laut Ihrer Umfrage 80 Prozent Ihrer Mitglieder dafür interessieren, wie es mit der Digitalisierung weitergeht. Ich unternehme jetzt mal einen kleinen Ausflug in die digitale Technologie und greife die damit verbundenen Änderungen und erforderlichen Maßnahmen auf.

Meine Damen und Herren, die industrielle Welt ist im Umbruch und mit den Schlagworten „Digitalisierung“ und „Industrie 4.0“ hat die Zukunft bereits begonnen. An vielen Stellen nehmen wir das oftmals gar nicht wahr, aber wenn man tiefer einsteigt, dann sieht man, wo man auch heute schon, gerade in Hamburg, viele digitale Prozesse der letzten Jahre beobachten kann. Digitale Technologien werden zukünftig nicht nur Wertschöpfungsketten, Organisationsstrukturen, operative Prozesse und Geschäftsmodelle grundsätzlich verändern, sondern vielleicht sogar gesamte Unternehmen.

Das gilt auch für die Logistikbranche. Im Rahmen der immer weiter fortschreitenden Globalisierung – ich gebrauche lieber die Begrifflichkeit der „arbeitsteiligen Welt“ – wird das Wissen darüber, wo sich die Ware gerade aus logistischer Sicht befindet, was die nächsten erforderlichen Prozesse oder Abläufe sind, und welche Risiken bestehen, immer wichtiger. Und hier greifen digitale Lösungen. Das sogenannte Internet der Dinge wird auch für die Logistikbranche neue Lieferoptionen, wie z.B. auf der sogenannten letzten Meile und in den Lager- und Transportprozessabläufen, einiges Inhaltliche bieten.

Meine Damen und Herren, das alles sind Prozesse, mit denen wir uns in Hamburg besonders auseinandersetzen müssen und zum Teil auch schon tun. Wir sind einer der bedeutendsten Häfen in Europa und in vielen Punkten auch in der Welt. Wir sind eine außerordentliche Logistikkreuzung hier im Norden von Europa und wir sind seit Jahrhunderten ein ganz außerordentlich internationaler Außenhandelsplatz.

Durch die anhaltende Globalisierung sowie auch die Öffnung Osteuropas in den vergangenen Jahren konnten unsere Hansestadt und unsere Wirtschaft ihren Status als führender Logistikstandort erheblich ausbauen. Und ich darf Ihnen versichern, das soll auch so bleiben. Bloß dafür müssen Chancen und Herausforderungen rechtzeitig erkannt werden und dafür muss sich auch die Logistikbranche dementsprechend aufstellen.

Um die 380.000 Logistikarbeitsplätze in der Metropolregion Hamburg zu sichern und weiter auszubauen, muss es uns gelingen, dieses mit Innovation zu beschleunigen. Ein bisschen wird es ja auch im Namen meiner Behörde – Wirtschaft, Verkehr und Innovation – wiedergegeben.

Immerhin schon vor sieben Jahren haben wir gesagt: „Wir müssen die Innovation in dem behördlichen Hintergrund ganz aktiv aufnehmen.“ Die Entwicklung moderner digitaler Anwendung muss weiter befördert werden. Es muss insgesamt eine intensive Vernetzung aller beteiligten Unternehmen, Institutionen, Wissenschaft und Verwaltung erfolgen. Dieses wird ergänzt, und das sage ich immer wieder, um die Sicherung von Arbeitsplätzen. Das spielt hier auch eine ganz entscheidende Rolle.

Wir planen in Zusammenarbeit mit dem BitKom und dem BMWI die Einrichtung eines sogenannten Digital Hub Logistics in Hamburg. Wir wollen vom Logistik-Cluster ausgehend die klassischen Arbeitsbereiche aufweichen und durch Einbeziehung von Themen wie Start-ups, von Finanzierung, vom Venture-Capital und auch vom sogenannten Testfeld, d.h. auch die wissenschaftlichen Bereiche, in so ein neues Lab integrieren.

Hamburg bildet künftig mit Dortmund einen Twin-Hub für die Logistik. Das ist ein Ergebnis unserer kooperativen Gespräche vor Ort in Westfalen, weil wir versuchen



wollen, Nordrhein-Westfalen im entscheidenden Maße auch warensseitig näher an die norddeutschen Häfen zu holen. Wir haben mit Dortmund einen solchen Twin-Hub ins Leben gerufen, um hier auch logistische Abläufe im Modal Split entsprechend auf den Weg zu bringen. Insofern kann ich Sie mit diesen kurzen Darstellungen nur auffordern, den vor Ihnen liegenden Gestaltungsspielraum – denn es gibt noch viel zu gestalten – zu nutzen.

Meine Damen und Herren, kommen wir nach diesem digitalen Ausflug zu dem Thema, was die Öffentlichkeit wie kein anderes immer wieder beschäftigt, und das ist das Stichwort „Verkehr“. Herr Staatssekretär Ferlemann wird noch detaillierter auf diese Themen eingehen. Unter anderem auf die vielen analogen Prozesse, die gerade für Norddeutschland und natürlich auch für Hamburg von eminent wichtiger Bedeutung sind. Aber auch, wenn man dieses Thema anspricht, kann man die Digitalisierung nicht völlig ausklammern, weil sie zu einem wichtigen Element der zukünftigen Lösungen zählt.

Hamburgs erklärtes Ziel ist es, die verbundenen Chancen zu nutzen, um eine Modellstadt für zukünftige, nachhaltige und integrierte Mobilität zu werden. Diesen Wandel wollen wir demonstrieren. Bei Mobilität möchte ich betonen: Die Mobilität beschreibt den Auftrag, den wir haben. Wir müssen lernen und daran arbeiten, dass wir den Hintergrund der Mobilität in einer Zwei-Millionen-Stadt, oder einer 5,3 Mio.-Metropolregion, den schwierigen Spagat zwischen Individualverkehr, öffentlichem Nahverkehr, ruhendem Verkehr und Fahrradverkehr hinzubekommen. Dies auf den Weg zu bringen ist meine Aufgabe, und dabei bitte ich um Nachsicht.

Neben all den Dingen, die wir aus Beton und Stahl auf den Weg bringen, benötigen wir eben auch intelligente Transportsysteme (ITS). Dieser Begriff wird uns noch sehr intensiv in der nächsten Zeit beschäftigen. Nur unter Einsatz von modernsten Technologien, gerade im Verkehrsbereich, werden wir dem Ziel „Mobilität in Hamburg“ für alle zugänglicher, sicherer, effizienter und auch leiser zu gestalten, näher kommen. Denn wir haben einen Luftreinhalteplan und Umweltauflagen aus Europa, die man nicht auf die leichte Schulter nehmen darf. Unser Ziel ist es, im Hinblick auf die Bewerbung für den internationalen ITS-Kongress 2021, Hamburg zu Deutschlands Modellstadt für intelligente Mobilität und Logistik zu machen. Eine wichtige Aufgabe ist es, die gemachten Erfahrungen dann auch auf andere Regionen und Städte zu übertragen.

**„Unser Ziel ist es,
im Hinblick auf die Bewerbung für den
internationalen ITS-Kongress 2021,
Hamburg zu Deutschlands Modellstadt
für intelligente Mobilität und Logistik
zu machen.“**

Meine Damen und Herren, natürlich gehen wir auch weiterhin den analogen Dingen nach. Nicht, dass Sie jetzt meinen: „Er spricht nur noch von virtuellen und digitalen Dingen.“ Wir werden in den kommenden Jahren einiges bewegen. Die Fahrrinnenanpassung ist ein Thema, was mich in meinem Leben so sehr beschäftigt wie noch kein anderes Thema in meiner langen Berufszeit.

Wir haben aber ein weiteres wichtiges Projekt, welches aber im Moment positiv zu beobachten ist. Das ist der Ausbau der A7. Ich sehe, dass das Interesse über die Hamburger Landesgrenzen sehr groß ist. Dieses Projekt wird auch im Zuge der in Kürze anstehenden Verkehrsministerkonferenz hier in Hamburg von Bedeutung sein, wo alle Verkehrsminister und auch der Bund mit Ministern und Staatssekretären vertreten sein wird. Man will sich die Baustelle als zukunftsweisenden Autobahnbau in Deutschland ansehen. Trotz aller Schwierigkeiten, wie den starken Verkehr, glaube ich, haben wir das Projekt auf einen guten Weg gebracht.

Wir wollen neben der A7 auch die A26, die im Westen entsteht und im Osten jetzt in der Hafenspanne ihre Fortführung finden muss, entsprechend auf den Weg bringen. Sie können schon jetzt beobachten, mit welcher Leidenschaft man auch dieses Projekt angehen muss, denn die Proteste sind nicht gering. Die öffentlichen Versammlungen haben gezeigt, dass uns auch dabei der Wind wieder kräftig ins Gesicht wehen wird.

Wir denken aber nicht nur innerhalb der Hamburger Grenzen, sondern auch die A39 ist für uns in Hamburg eine der wichtigen Passagen in Bezug auf die Hinterlandverkehre. Und so will ich es zusammenfassen: Straße und Schiene sind die positiven Dinge, die wir heute schon haben. Aber auch die Wasserwege, wie z.B. Scharnebeck, weiter auszubauen, sind wichtige Ziele.

Aber auch in der Hamburger Innenstadt haben wir viele Baustellen. Aber, auch wenn in der Vergangenheit viel versäumt worden ist, möchte ich jetzt keine Vorwürfe erheben. Wir bauen und dazu stehe ich. Und wer genau hinschaut, kann auch beobachten, dass wir schon ganz gute Erfolge erzielt haben.

Meine Damen und Herren, lieber Vorstand, ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit und wünsche dem Verein der Hamburger Spediteure heute noch eine gute Versammlung. Vielen Dank!







Gastvortrag Enak Ferlemann

MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim BMVI

Sehr geehrter Herr Vorsitzter, lieber Herr Schryver, sehr geehrter geschätzter Senator, lieber Frank Horch, verehrte Kollegen aus dem Deutschen Bundestag, aus der Hamburgischen Bürgerschaft, hochgestellte Persönlichkeiten, Präsidenten, Eminenzen, meine sehr verehrten Damen und Herren,

herzlichen Dank für die Ehre, vor diesem doch sehr einflussreichen Verein hier in Hamburg sprechen zu dürfen. Das ist für mich vor allem deshalb eine große Freude, weil ich als Cuxhavener Einwohner der Metropolregion Hamburg bin. Die Niedersachsen sind ja schon 1866 als zum damaligen Königreich Hannover gehörend widerrechtlich durch die Preußen annektiert worden. Davon haben wir uns bis zum heutigen Tag nicht erholt. Nur die Cuxhavener waren außen vor, denn sie waren 600 Jahre Hamburgischer Stadtteil, was viele vielleicht gar nicht mehr so vor Augen haben. Die älteren Cuxhavener haben sogar noch im Pass stehen: Geburtsort Hamburg, Ortsteil Ritzebüttel. Darauf sind sie im Übrigen auch sehr stolz. Leider sind wir durch das Groß-Hamburg-Gesetz 1937 dann getauscht worden. Das war für die Hamburger nicht gut und für die Cuxhavener auch nicht. Aber wir sind dabei, das zu korrigieren, indem wir z.B. bei der Offshore-Windkraft genau das gemacht haben, wofür Frank Horch und ich uns seit vielen Jahren einsetzen – den Kopf in Hamburg und die Werkbank in Cuxhaven zu haben.

Das ist ein Erfolgsrezept. Sonst hätten wir es wahrscheinlich nie geschafft, den Weltkonzern Siemens dazu zu bringen, nach über 15 Jahren wieder eine neue Fabrik in Deutschland zu bauen. Und in einem globalen Wettbewerb tatsächlich diesen Standort für die neue Fabrik auszuwählen, wo der Kopf in Hamburg ist und

die Werkbank in Cuxhaven mit über 1.000 Beschäftigten, das ist für eine Stadt unserer Größenordnung ein wahrer Sechser im Lotto.

Lieber Frank Horch, Dir auch an dieser Stelle für die exzellente Zusammenarbeit bei dieser Ansiedlung ein herzliches Wort des Dankes. Ich glaube, davon wird die ganze Metropolregion profitieren und so kann es auch in vielen anderen Punkten von Vorteil sein.

Insofern bin ich heute als Einwohner der Metropolregion besonders gern hier. Und es geht dann der Metropolregion gut, wenn es der Metropole gut geht. Geht es der Region gut, geht es auch der Metropole gut. Das ist eine Wechselbeziehung und insofern sehr schön, dass wir hier auf einem sehr erfolgreichen Weg sind, denn in Niedersachsen ist es so, dass die erfolgreichste Region derzeit die Unterelberegion ist. Vor allem mit den Standorten Buxtehude, Stade und Cuxhaven. Große Wachstumsraten, die größten in Niedersachsen, und das wirkt sich natürlich auch für Hamburg aus. Also insofern ein Tag der Freude.

Ich soll heute innerhalb von dreißig Minuten viele Fragen beantworten, allein das, was mir Ihr Vorsitzter aufgegeben und Frank Horch mir zugeworfen hat, was ich alles an seiner Stelle beantworten soll, wäre schon fast ein Zwei-Stunden-Vortrag. Aber ich will die wesentlichen Punkte, die uns gemeinsam bewegen, kurz zusammenfassen.

Als Bundesverkehrsministerium sind wir natürlich für die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland verantwortlich. Wie macht man sowas? Man macht eine Prognose. Wie entwickelt sich der Verkehr von einem Basisjahr auf ein

Zieljahr? Wir haben das Basisjahr 2010 genommen, weil hier alle Daten bekannt sind und haben das auf das Jahr 2030 projiziert und sind zu dem Ergebnis gekommen, dass wir im Personenverkehr einen Zuwachs von rund 13 Prozent haben, den wir relativ gut abbilden können. Es gibt aber zwei Ausnahmen: Wir Deutschen werden wesentlich mehr fliegen. Das hängt damit zusammen, dass wir eine weitere große Internationalisierung erleben werden und einen weiteren wachsenden Wohlstand in Deutschland. Wenn ich meinen Sohn so sehe – der ist jetzt 18 Jahre alt – und uns damals in diesem Alter, da haben wir uns gefreut, wenn wir nach Berlin fahren durften – damals noch eine eingeschlossene Stadt –, oder nach München. Heute fliegen die jungen Leute nach Paris, nach Mallorca oder auf die Kanaren. Da hat sich das Bild schon sehr geändert. Die leben sehr viel europäischer als wir es damals getan haben. Die Globalisierung erzwingt ein wesentlich größeres Zusammenwachsen der Welt und mehr Flugverkehr. Deshalb werden wir alle großen Flughäfen ausbauen – und das müssen wir uns vergegenwärtigen – die Diskussion über weitere Terminals, Start- und Landebahnen nimmt zu. Für den Flughafen Hamburg wird mit einem großen Potenzial gerechnet. Bis 2030 soll sich die erwartete Wachstumsrate im Flugverkehr um ca. 65 Prozent ausdehnen.

„Auch der Hamburger Senat prognostiziert konservativ gerechnet eine Verdoppelung des Warenumschlags im Hamburger Hafen.“

Wir werden einen starken Zuzug auf die großstädtischen Ballungsräume haben. Aufgrund der großen Wachstumsraten brauchen wir das volle Programm im Nahverkehr. U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahn, Schnellbuslinien – alles was das Herz begehrt, werden wir machen müssen. Das sind die beiden großen Herausforderungen, die wir im Individualverkehr haben. Ansonsten kommen wir mit dem Verkehrssystem sehr gut zurecht.

Anders sieht das bei Güterverkehr und Logistik aus: Wachstumsrate 43 Prozent. Das heißt eine Verdoppelung des gesamten Verkehrs. Auch der Hamburger Senat prognostiziert konservativ gerechnet eine Verdoppelung des Warenumschlags im Hamburger Hafen. Diese Daten finden sich bei uns wieder unter dem Namen „Ausbau für alle Verkehrsträger“. Man fragt dann: „Wie ist der Modal Split?“, also die Verteilung der Verkehrsmenge auf die Verkehrsträger. Leider so wie sie sich aktuell darstellt: über 70 Prozent LKW, keine 20 Prozent Schiene, keine 10 Prozent Wasserstraße und der Rest, der noch fehlt, sind die großen Pipelines, vor allem der chemischen Industrie. Das heißt, wir brauchen Ausbauprogramme nicht nur für einen Verkehrsträger, sondern gleichzeitig für alle Verkehrsträger.



Häufig wird in einer Diskussion gesagt: „Verlagert doch von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße“, das ist ein tolles Ziel, dem fühlen wir uns auch verbunden. Um alleine die Kapazitäten, die die Wasserstraßen und die Schiene bei dem normalen Ausbau schon brauchen, stemmen zu können, braucht man schon ein riesiges Ausbauprogramm. Wenn wir dann noch verlagern wollen – und das unterschätzen häufig vor allem Umweltschützer, wie stark der Ausbau auf der Schiene und auf der Wasserstraße sein müsste – würde der Ausbau ein Vielfaches beitragen, um diese Verkehrsmengen dort dann abbilden zu können. Deswegen werden wir auch um den Ausbau der Straße, egal welches Szenario man hat, nicht drum herum kommen. Wir brauchen also alle Verkehrsträger.

Für uns heißt es Prioritäten zu bilden. Nachdem wir wissen, wie die Verkehrsmenge und der Modal Split sind, muss man auch noch wissen, wie viel Geld zur Verfügung steht. Der alte Bundesverkehrswegeplan hatte gute Konzepte, aber einfach zu wenig Geld. Die Pällmann-Kommission hat schon im Jahr 2000 festgestellt, dass jedes Jahr zwei Milliarden für die Infrastruktur fehlen. Was ist das für ein Plan, wenn man den für 12 Milliarden verabschiedet, aber nur 10 Milliarden im Beutel hat? Es ist klar, dass die Schere zwischen dem, was man realisiert und dem, was man eigentlich braucht, immer weiter auseinandergeht. Und so ist es auch gekommen.

Dieses Mal haben wir gesagt: „Wir müssen erst einmal wissen, wie viel Geld haben wir?“, und dann können wir auch in einer Priorisierung sagen: „Wie viel Projekte können wir machen?“ Wir haben die sagenhafte Summe von 271 Milliarden Euro zur Verfügung. Für die europäischen Kollegen ist es unglaublich, was Deutschland in diese Infrastruktur investiert. Und was auch immer Sie von einer großen Koalition halten, zwei Dinge werden bleiben: Wenn Historiker in 30/40 Jahren sagen: „Wozu war die große Koalition in den vier Jahren gut?“ Dann hat sie zwei Dinge gebracht. Das eine ist, wir haben die Bund-Länder-Kommunalfinanzierung wieder auf eine solide Basis gestellt. Das ist das, was jetzt in Grundgesetzänderungen im nächsten Vierteljahr bis zur Sommerpause durch die große Koalition noch gestemmt werden muss. Ich denke, dass auch die Hamburger mit ihren wenigen Stimmen im Bundesrat mit großer Begeisterung der Grundgesetzänderung zustimmen werden. Wir brauchen sie, wie sich ja schon bei der PKW-Maut gezeigt hat. Ohne Hamburg wäre dies nicht möglich gewesen. Vielen Dank für die gute Zusammenarbeit in diesem Bereich.

Das zweite große Thema ist, nachdem wir so viel in die Bildung investiert haben, dass wir die Verkehrsinfra-

struktur in Deutschland sehr vernachlässigt haben. Wir haben den Aufbau Ost gemacht und uns diesen mit dem Verschleiß West erkauft. Und wir haben eigentlich nicht genügend Mittel bereitgestellt. Diesen Fehler hat die große Koalition korrigiert. Das ist ein bleibendes Vermächtnis und daraus resultieren die Finanzmittel, die wir durch den Haushaltsgesetzgeber bekommen haben. Diese werden wir auch in den nächsten Jahren in die Straße, die Schienen und in die Wasserstraßen investieren.

„Der alte Bundesverkehrswegeplan hatte gute Konzepte, aber einfach zu wenig Geld.“

Wir haben dann die Prioritäten festgesetzt. Woher kommt überhaupt das Wachstum im Verkehrssektor? Es kommt durch die Globalisierung, weil alles über das Seeschiff im- und exportiert wird. Rund 95% des internationalen Warenhandels läuft über das Seeschiff, da es konkurrenzlos günstig und konkurrenzlos sicher ist. Zweitens durch die Europäisierung, d. h. den größeren werdenden Warenaustausch innerhalb der Europäischen Union von Nord nach Süd, Süd nach Nord, aber auch von West nach Ost und Ost nach West. Vor allem die neuen Beitrittsländer zur EU haben natürlich eine wirtschaftliche Entwicklung genommen und auch mit Förderung der EU Produktionsstandorte aufgebaut. Deswegen haben wir mehr Warenaustausch innerhalb der EU und darauf müssen wir antworten.

Wir haben die Priorität gebildet. Zum ersten Mal gehen 70 Prozent der Gesamtmittel in den Erhalt der Infrastruktur. Was nützt es, dass ein Bundesverkehrsminister, ein Senator oder ein Staatssekretär Trassenbänder durchschneidet, Spaten in die Erde steckt, wenn ein Projekt beginnt, oder Feste feiert, wenn ein Projekt fertig ist, wenn es dann an der bestehenden Infrastruktur mangelt, wenn Brücken abgelastet werden müssen, wenn die Infrastruktur nicht reicht – wenn es nicht funktioniert? Deswegen haben wir gesagt, das Klügste, was man ökonomisch machen kann, ist erst einmal in die bestehende Infrastruktur zu investieren, damit sie die Leistungskraft hat, für das, was Sie zu Recht alle vom Staat erwarten.

Deswegen fließen 70 Prozent der Mittel in den Bestand und 30 Prozent in den Neu- und Ausbau. Und das auch ganz klar strukturiert. Immer da, wo es Engpässe gibt, wo Sie ewig im Stau stehen, wo die Bahn Verspätungen einfährt, wo Sie Warteschleifen in der Luft drehen oder lange Schleusenliegezeiten haben, da stimmt etwas mit der Infrastruktur nicht. Dann muss man entweder direkt dieses „Bottleneck“, diese Engstelle aufweiten, oder einen Bypass legen.

Der zweite Schwerpunkt ist, da wo wir Netzengstellen haben – Verkehrspolitik denkt in Netzen – wo noch 10, 20 oder 30 Kilometer fehlen, um ein Netz zu schließen. Lieber diese Engstellen aufweiten und zu einem eng-



maschig geknüpften Netz zusammenfügen. Das macht mehr Sinn als an anderer Stelle vielleicht eine Ortsumgehung auszubauen.

Dann kommen die Europäischen Magistralen und schließlich als 4. Schwerpunkt die Seehafenhinterlandanbindungen – und dann ist Schluss. Wer nicht in diesen Projekten drin ist, wird es in den nächsten 15 Jahren sehr schwer haben, sein Projekt durch den Bund finanziert zu bekommen. Meine große Freude war, dass ich allen vermitteln konnte, dass die Seehafenhinterlandanbindungen und die seewärtigen Anbindungen für eine Exportnation wie Deutschland elementar wichtig sind – wahrscheinlich das Wichtigste überhaupt neben den Flughafenanbindungen. Denn wenn wir ein Exportland sein wollen – und das sind wir, ein gigantisches Exportland –, dann brauchen wir diese Verkehrsverbindungen von der See herein und von den Häfen wieder heraus. Aber auch von den Häfen ins Hinterland und wieder zurück. Seewärtige Anbindungen und Hafenhinterlandanbindungen sind das A und O einer Exportnation, und deswegen brauchen wir sie. Häfen sind die Einfallstore der Globalisierung. Vor 15,

20 Jahren gab es die Diskussion: „Was ist mit den Hafenstandorten los, läuft das noch?“ Die Werftindustrie läuft nicht, ein bisschen Tourismus, die Fischerei geht nicht richtig, was macht man eigentlich mit den ganzen Standorten? Heute hat sich das völlig gedreht. Heute sind alle Hafenstandorte im Mittelpunkt des Interesses und das ist auch gut und richtig so. Weltweit ist das so, überall dort, wo sie Anbindungen an die See haben, haben sie die großen Wohlstandszuwächse. Das wird durch die Globalisierung getrieben, und wird sich noch wesentlich weiter in den nächsten Jahren auswirken.

Welche goldenen Zeiten für Norddeutschland! Ich habe mal vor Jahren in diesem Saal gesagt, wenn ich die Chance habe in dieser Periode weiterzumachen – was dann die Wählerinnen und Wähler so entschieden haben, und die Kanzlerin mir auch erlaubt hat, dann ist der Norden dran.

Heute sehen Sie im vorliegenden Plan: der Norden ist dran! Niemand hat im Bundesverkehrswegeplan so viel an Zugewinn wie der Norden. Das ist auch aufgrund der Prioritäten, die ich bereits geschildert habe, berechtigt.

Dies beinhaltet im Grunde alles, was Frank Horch und natürlich auch die anderen norddeutschen Verkehrsminister sich jemals gewünscht haben. In Niedersachsen waren sie ganz überrascht als ich anrief und fragte: „Hast Du noch ein paar Projekte?“, und er sagt: „Wieso habt Ihr denn Schwierigkeiten mit den Projekten, die wir gemeldet haben?“, ich sagte: „Nein, die sind alle drin, hast noch ein paar mehr? Wir haben noch etwas an Quote übrig.“ Und das zeigt vielleicht als ein Beispiel, wie stark wir den Norden im Blick haben und das ist auch richtig so.

Wenn man jetzt also genügend Finanzmittel, und wie ich finde, auch ein gutes Konzept hat, dann geht es an die Umsetzung. Und da klemmt es überall. Weil wir überall in Deutschland auf diese Prioritätensetzung gar nicht mehr eingerichtet waren. Die Länder haben über die Jahre aufgrund ihrer Haushaltskonsolidierung bei den Planern eingespart nach dem Motto: „Naja, machen wir eine Ortsumgebung weniger, dann können wir hier den Haushalt besser darstellen.“ Man hat Personal abgebaut, indem man einfach Stellen nicht wieder besetzt hat, als die Kolleginnen und Kollegen in Pension gegangen sind und in dieser Situation kam der Bund mit seinem Investitionshochlauf. Und das, obwohl alle Bundestagsabgeordneten – ich sehe die Kollegen

Kahrs und andere – rechtzeitig gesagt haben: „Investiert in die Länder, bringt Personal, stellt junge Leute ein, gebt denen eine Perspektive.“ Das ist weitestgehend unterblieben, weil man es gar nicht geglaubt hat, dass das, was wir Politiker immer so sagen, tatsächlich auch Wahrheit werden würde. Aber es ist so gekommen und jetzt stehen die Länder da und fragen sich: „Was nun?“

Wir haben allein für den Erhalt der Schienen in fünf Jahren 28 Milliarden Euro dem damaligen Vorstandsvorsitzenden Herrn Dr. Grube zur Verfügung gestellt. Das wird seinem Nachfolger nicht viel anders gehen, denn wir erwarten, dass das Geld auch in den Jahren investiert wird. Nur damit Sie eine Vorstellung haben: 1.100 Brücken muss die Bahn in den fünf Jahren durchsanieren und komplett saniert dem System Schiene wieder zur Verfügung stellen. Sie schaffen 110, 150 Brücken im Jahr. Da bin ich mal gespannt, wie die Rechnung aufgeht. 150 mal 5 ergibt nicht 1.100. Da muss also noch eine Schippe draufgelegt werden.

Genauso ist es bei den Bundeswasserstraßen. Auch da brauchen wir Kolleginnen und Kollegen; und ich bin dem Haushaltsausschuss sehr dankbar, dass wir die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung gemacht haben, und es war auch richtig, dass wir den von vielen Politikern geforderten Abbau von Personal jetzt gestoppt haben. Die Reform war richtig, aber wir müssen

Personal aufbauen. Vor allem Ingenieurkapazitäten, weil wir die zwingend benötigen, um mehr Wasserstraßen ertüchtigen zu können.

Dies heißt – überall Schwierigkeiten. Nicht alle Länder sind so kooperativ wie die Hamburger Freunde. Einige Länder wollen ein Projekt nicht und legen dann die Planung zur Seite, weil ihnen das aus irgendwelchen parteipolitischen Gründen nicht passt. An diesem Punkt haben wir gesagt: „Schluss damit“. Es kann nicht sein, dass wir 16 Landesverkehrswegepläne haben. Wir brauchen einen Bundesverkehrswegeplan. Wenn die Länder uns nicht helfen das umzusetzen, dann machen wir das selbst. Wir brauchen eine Bundesautobahngesellschaft, mit der wir unsere Autobahnen selber planen, bauen und betreiben können. Dann ist dieser Spuk mit dem hin und her schieben von Akten zwischen Bund und Ländern vorbei. Deswegen machen wir es selbst.

Dem Grundgesetzpaket, das auch die Bundesautobahngesellschaft beinhaltet, wird Hamburg begeistert zustimmen. Da die Länder das Geld für den Länderfinanzausgleich benötigen, packen wir in das Grundgesetzpaket die einmalige

Chance, die Bundesautobahngesellschaft zu verordnen. Helmut Kohl hätte gesagt: „Der Spalt der Geschichte ist kurz offen.“ Das haben wir

dann auch genutzt. Ab 2021 können wir mit der Bundesautobahngesellschaft letztlich auch die Straßen selbst planen, bauen und betreiben.

Ein mustergültiges Beispiel ist gerade die A7 hier vor Hamburg. Hier hat Hamburg praktisch dieses Prinzip schon umgesetzt. Das macht im Wesentlichen die DEGES. Die DEGES ist eine Gesellschaft, die vorwiegend dem Bund gehört. Während Schleswig-Holstein in vier Jahren kein einziges Planfeststellungsverfahren fertig bekommen hat, ist das die einzige Baustelle im Norden, die richtig gut läuft. Der Bund, gemeinsam mit den Hamburger Freunden und der DEGES, lassen die Bagger rollen.

Ich freue mich, dass der Ministerpräsident des Landes jetzt jeden einzelnen 3 Kilometer langen Abschnitt einzeln einweiht, um zu beweisen, in Schleswig-Holstein geht es voran. Man muss sich das mal vorstellen, was wir uns da für einen Zirkus auf diesem kleinen Stück Bundesautobahn erlauben. Aber es ist halt dem Wahlkampf geschuldet. Besser wäre es, wenn wir an anderen Projekten auch besser vorankämen.

Was heißt das jetzt für Hamburgs Umgebung? Schon angesprochen worden ist, dass die A1 auf sechs Streifen ausgebaut wird. Die A7 wird von sechs auf acht Streifen komplett ausgebaut und z. T. mit einem großen Deckel

„Wir brauchen eine Bundesautobahngesellschaft, mit der wir unsere Autobahnen selber planen, bauen und betreiben können.“



versehen. Ich glaube, das war eine kluge Entscheidung der Hamburger Bürgerschaft, das Geld dafür bereitzustellen, um den Deckel länger zu machen und so die Stadtteile wieder zusammenwachsen zu lassen. Wir sind gern bereit, das zu bauen. So kann das auch an anderer Stelle weitergehen, denn es gibt ja auch noch andere Überlegungen in Hamburg, weitere Deckel zu planen, um die durch die Verkehrsinfrastruktur getrennte Stadt wieder mehr zusammenzufügen.

Wir wollen auf der A7 bis 2018 mit dem ersten Abschnitt fertig sein. Das hört sich leicht an. Die Langenfelder Brücke ist eine der größten Autobahnbrücken Deutschlands. Sie müssen dazu wissen, dass unterhalb der Brücke 18 Gleise und auch noch Straßen verlaufen, die voll unter Verkehr sind. Trotz dessen wird oben drüber eine Brücke abgebrochen und neu gebaut. Sie müssen sich diese logistische Meisterleistung im Bau vorstellen. Eine exzellente Bauplanung, die die DEGES gemacht hat. Das ist wirklich eine Baustelle, bei der man von deutscher Ingenieurskunst reden kann. Es gibt sie noch, man muss sie halt nur bezahlen. Ich komme gleich noch einmal darauf zurück.

Dieser Erfolg zeigt uns, zu was wir in der Lage sind, wenn man vernünftig zusammenarbeitet. Wir werden dann bis zum Bordscholmer Dreieck auf sechs Streifen weiter ausbauen und auch das dürfte Ende 2018 fertig sein. Damit die Hamburger weiter Freude an den Baustellen behalten, bauen wir dann den Rest bis zum Elbtunnel von Norden kommend aus. Anschließend fangen wir im Süden an bis nach Harburg runter auf acht Streifen auszubauen und dort kommt dann die A26. Ich hoffe, lieber Frank Horch, ihr bringt in diesem Jahr noch das Baurecht für die A26 auf den Weg, dann könnte ich Euch die Finanzfreigabe für den westlichen Abschnitt geben, mit dem wir dann bis zur A7 kommen. Über die A7 kommt ein neues Autobahnkreuz und das ist keine triviale Baustelle, denn dort werden wir die A26, die künftige Hafenquerspanne Hamburgs, mit der A7 verknüpfen. Wir bauen im Zuge der A26 West gleich schon das Autobahnkreuz mit.

Das wird also eine Riesenbaustelle und ich hoffe, dass wir in diesem Jahr vor der Wahl noch das Baurecht bekommen, damit wir das auf jeden Fall noch in trockene Tücher bringen können. Mir wäre das sehr wichtig, auch

natürlich für die Unterelberegion, die den Anschluss dringend ersehnt. Denn wenn Sie mal durch das Alte Land fahren und den Verkehr dort sehen, der durch die kleinen Dorfstraßen geht, verstehen Sie, dass wir die A26 zwingend brauchen. Die Hafenuferspanne ist auf einem gutem Weg. Die Brückenkonstruktion kann man schon heute auf der Internetseite von Senator Frank Horch sehen. Nachdem die Dänen den Wettbewerb mit einer sehr filigranen schönen Brücke gewonnen haben, wollen wir diese dann auch realisieren. Sie wird höher als die Köhlbrandbrücke sein und es gibt dort auch einen gewissen Widerstand, unter anderem bei Shell.

Aber wir sind optimistisch. Wir kriegen die Autobahn durch und schaffen damit eine Verknüpfung von A7, der Wilhelmsburger Reichstraße und der A1 und mit der A26 führen dann alle Stichstraßen in den Hafen. Das wird wirklich eine gute Infrastruktur, wenn wir das Gesamtvorhaben fertiggestellt haben.

Das Geld des Bundes steht dafür bereit und wir wollen dieses Projekt auch als ÖPP-Projekt machen, ähnlich wie mit der A7. So können wir das Projekt sehr schnell mit der Privatwirtschaft zusammen realisieren. Die Haushaltsmittel stehen für diese Projekte dankenswerterweise zur Verfügung, sodass sich die Hamburger darüber keine Sorgen machen müssen.

Wir haben noch ein großes Projekt, das uns richtig Kopfschmerzen bereitet. Das ist Ihr Hauptbahnhof, der meistfrequentierte Bahnhof in ganz Deutschland. Wenn Sie dort mal das Vergnügen haben am Freitag mit der Bahn fahren zu müssen, wissen Sie, wovon ich rede. Die Bahnsteige sind mit Menschen überfüllt. Daran können Sie sehen, wie stark der Zugverkehr zugenommen hat. Deshalb müssen wir den Hauptbahnhof entlasten und deswegen brauchen wir zwingend die S4, lieber Frank Horch, nach Schleswig-Holstein und wir brauchen eine verbesserte Verbindung an die Unterelbe. Ich würde mir auch wünschen, dass wir mit der S-Bahn in eine Kooperation kommen, um dort den Hauptbahnhof zu entlasten, dass wir Verkehre im Nahverkehr von dem Schienennetz der Bahn runternehmen auf das S-Bahn-Netz. Somit können wir den Hauptbahnhof entlasten und dadurch mehr Züge durch den Hauptbahnhof bringen. Das ist eigentlich der Sinn dieses Konzeptes.

Wir werden auch auf der Strecke etwas machen müssen, um die Container aus dem Hafen ins Hinterland zu bringen. Hamburg ist der größte Eisenbahnhafen Europas. Wir müssen mehr Kapazitäten haben. Dieses Thema hat einige kritische Diskussionen auch in Ihren Kreisen ausgelöst. Manch einer von Ihnen hat mich angesprochen, angerufen oder angeschrieben. Warum

geht Ihr von der Y-Trasse weg? Ich sage Ihnen, ich habe das als Niedersachsen erlebt. Über die Y-Trasse haben wir 25 Jahre diskutiert und nichts, aber auch gar nichts, hat sich bewegt. Da habe ich entschieden, so kann es nicht bleiben. Deswegen müssen wir nach einer Alternative suchen, die die Kapazitäten bereitstellt, aber ebenso die Bevölkerung mitnimmt.

Wir haben gesagt, weg von diesen Neubaustrecken, die sowieso nicht durchsetzbar sind. Lassen Sie uns die Bestandsgleise ausbauen. Der Vorteil ist, jeder Abschnitt, den wir in den Bestandsgleisen ausbauen, steht sofort wieder mit seiner vollen Kapazität dem System zur Verfügung. Eine Neubaustrecke in Gänze haben Sie nur dann, wenn sie ganz fertig ist. In der Gänze nennt sich das Projekt jetzt „Alpha E“. Alpha kam von den ganzen Verbänden und wir haben das dann erweitert auf „Alpha E“. Weil wir dann noch etwas modifiziert haben, heißt es jetzt „modifiziertes Alpha E“, um es ganz genau zu sagen.

Hier ist für die Hamburger alles drin. Machen Sie sich keine Sorge, es wird kein Zug in Hamburg stehen bleiben. Alle werden durch Niedersachsen in den Süden kommen können und alle werden pünktlich abfahren können; übrigens auch von den Bremer Kolleginnen und Kollegen. Im Wesentlichen verknüpfen wir die großen Seehäfen dann mit dem Hinterland. Die Deutsche Bahn hat die Planung schon aufgenommen, und deswegen denke ich, dass man mit Fug und Recht sagen kann, wir werden ausreichend und rechtzeitig Kapazitäten auf der Schiene bereitstellen können.

Bei der Wasserstraße haben wir das Thema Elbvertiefung. Und in der Tat kann ich bestätigen, was Ihr Vorsitzler gesagt hat. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts stellt fest, dass die Elbvertiefung kommen darf. Und dann gibt es einen Wermutstropfen. Das Gericht hat weiter entschieden, es müssen erst noch zwei, drei Bestandteile abgeschlossen werden und erst dann kann mit der Maßnahme begonnen werden.

Als Politiker ist man Legislative, in meinem Fall als Parlamentarischer Staatssekretär Exekutive und Legislative. Trotzdem darf man die dritte Gewalt, die Judikative, nie kritisieren. Deswegen sage ich nur, das Urteil ist etwas ärgerlich. Das Gericht hat es bis heute noch nicht geschafft, uns den schriftlichen Beschluss zu übermitteln, sodass wir auch nicht genau reagieren können, auf das, was nun im Einzelnen gemacht werden soll.

Auch wenn ich weiß, dass in Hamburg die schöne Doldenpflanze schon gezüchtet wird, um sie dann auch noch zusätzlich anzusiedeln, müssen wir genau

„Wir müssen den Hauptbahnhof entlasten, deswegen brauchen wir zwingend die S4 nach Schleswig-Holstein.“



gucken, was kommt. Es werden auch wieder die Niedersachsen beteiligt werden müssen, denn die haben einen erheblichen Rüffel vom Gericht bekommen für die Umweltbelange, die auf niedersächsischem Teil zu händeln sind. Sie wissen, die derzeitige Landesregierung steht dem Projekt äußerst kritisch gegenüber. Das wird auch kein einfacher Gang sein, das dann so zu steuern. Aber ich sage zu, dass wir das so hinbekommen werden, dass wir möglichst zeitnah zurecht kommen. Wir brauchen dann ja allein noch zwei Jahre, um die Maßnahmen umzusetzen. So einfach ist das nicht gemacht, weil wir ja mittlerweile auch die Bauverfahren vorgeschrieben bekommen haben, ob wir mit Injektions- oder mit Baggerverfahren arbeiten dürfen. Dann gibt es noch die Laichzeiten der Finte, das ist ein ganz bedeutender Fisch, den Sie alle schon immer kannten, der dann beachtet werden muss und der Sauerstoffgehalt der Elbe, der zu beachten ist.

„Unsere Wasserschifffahrtsverwaltung hat bisher noch jedes Schiff nach Hamburg gebracht. Fragen Sie mich jetzt nicht, wie wir das machen, ich sage Ihnen nur, es ist hier bisher jedes hergekommen.“

Wir haben also eine Fülle von Auflagen in dem Planverfahren, die alle eingehalten werden müssen. Das ist keine einfache Maßnahme, aber wir werden es hinbekommen und wir werden jetzt schnellstmöglich die ergänzenden Maßnahmen veranlassen.

Aber, Herr Vorsitz, Sie waren ein bisschen in Sorge. Unsere Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat bisher noch jedes Schiff nach Hamburg gebracht. Dass es bestimmte Restriktionen und Einschränkungen gibt, weiß ich auch, aber wir müssen nach Außen in die Welt das Signal senden, dass jedes Schiff hierherkommen kann. Das ist ein ganz wichtiges Signal nach draußen und deswegen, liebe Hamburger, seid nicht so negativ. Nicht, dass sich in der Welt festsetzt: „Da kann man gar nicht mehr hinfahren.“ Dafür haben wir Kolleginnen und Kollegen in unserer Verwaltung, die das technische Know-how perfekt beherrschen und

mit den Lotsen gemeinsam Lösungen finden, die Schiffe nach Hamburg herein- und im Übrigen auch wieder herauszubekommen. Wir brauchen eben nur bauliche Ergänzungen.

Das gilt im Binnenland genauso für den Elbe-Seiten-Kanal. Da haben wir den Elbe-Seiten-Kanal für das Großmotorgüterschiff komplett ausgebaut, auch für die großen Koppelverbände. Als man das Schiffshebewerk damals baute, war es technisch einfach brillant, allerdings ist es nur 100 Meter lang. Sie alle wissen, dass das Großmotorgüterschiff 110 Meter lang ist. Wir haben geprüft, ob wir die Körbe verlängern können, was aber leider technisch nicht möglich war. Also müssen wir uns etwas anderes überlegen. Wir sind dann auf eine Idee gekommen, dass wir kein neues Schiffshebewerk, sondern eine neue Schleuse bauen. Überlange Großmotorgüterschiffe, die wir auch schon haben, sind 135 Meter lang, also muss die Schleuse mindestens 140 Meter lang werden.

Durch den Vorschlag der Verbände, die Länge so auszuweiten, dass die großen Koppelverbände nicht entkoppelt werden müssen, waren wir bei 190 Meter. Und jetzt sind die neuen großen Schubverbände bei 225 Meter angekommen. Also ist die neue Maßeinheit 225 Meter Korb. Dies mit einer Hub-Höhe von 38 Metern. Das ist eine Baumaßnahme, die hat es auf der Welt noch nicht gegeben hat. Sie werden die Auswirkungen eines Hubes bis 200/250 Meter tief in der Erde merken.

Wir haben unsere Ingenieure gefragt, traut ihr Euch das zu, in Deutschland ein solches Projekt zu konstruieren, zu bauen und zwar so, dass es am Ende auch bezahlbar ist? Nach einem guten halben Jahr hieß es, wir halten das für machbar. Aber es wird teuer. Machen wir es, dann haben wir das größte Nadelöhr im Binnenschiffsverkehr im Hamburger Hinterlandverkehr beseitigt. Die Planungen übrigens sind schon aufgenommen worden, der Haushaltsausschuss hat dankenswerterweise bereits 10 Mio. Euro zur Verfügung gestellt, um diese Planungen vorzeitig beginnen lassen zu können. Deswegen konnten wir dieses Projekt schon starten.

Wir haben dann alles im Angebot: Mittelweser, Elbe-Seitenkanal, die Mittelelbe, die Oberelbe und wir haben den Nord-Ostsee-Kanal im Ausbau, das kennen Sie alles. Der Haushaltsausschuss hat sogar den Elbe-Seitenkanal noch zusätzlich beschlossen, sodass wir den auch im Programm haben. Das heißt für den Hamburger Hafen und für Norddeutschland, alle Projekte sind im Grunde genommen auf der Wasserstraße enthalten,

sodass wir im Hinterlandverkehr auch mehr auf das Binnenschiff setzen können. Wir sollten mehr auf das Binnenschiff gehen, auch im Hamburger Hafen. Tun Sie uns den Gefallen, damit Straßen und Schienen entlastet werden. Setzen wir etwas mehr auf das Binnenschiff, weil die Kapazitätsreserven evident am größten sind und da kann der Hamburger Hafen nur profitieren.

Rotterdam hat entschieden, 30 % seines Hinterlandverkehrs zwingend mit dem Binnenschiff abzutransportieren. Ich bin dagegen, feste Quoten zu beschließen. So etwas sollte Politik nie machen, denn das entscheidet die Wirtschaft, die das auch besser kann. Aber die Marschrichtung muss klar sein. Wir müssen mehr auf das Binnenschiff setzen, weil wir da schneller die Kapazitäten im ausreichenden Maße haben, um dann auch auf Schiene und Straße genügend Möglichkeiten zu haben.

Sie müssen sich immer vorstellen, wenn wir die Mittelelbe ertüchtigen, dann können wir zusätzlich weitere Container in 10.000 Ganzzügen über die Schiene ziehen. D. h. wir hätten theoretisch entweder so viel Platz auf der Schiene oder können zusätzlich auf der Schiene Transporte abwickeln. Das macht wahrscheinlich deutlich, welche Kapazitäten dort verborgen sind, wenn wir jetzt in der Binnenschifffahrt von 1 %, die wir im Containerverkehr im Hinterland haben, auf nur 5 % kommen würden. Das müssen Sie sich einmal vorstellen.

Trotzdem müssen wir auch effizienter werden. Wir brauchen eine Verkehrsmengensteuerung, das sind die großen Schilderbrücken, weil in Deutschland jeder glaubt, je schneller man über die Autobahn kommt, umso mehr Fahrzeuge kommen darüber. Sie als kluge Logistiker wissen, dass das nicht stimmt. Der größte Durchsatz auf der Autobahn ist zwischen 60 und 80 km/h und deswegen haben wir die Schilderbrücken, um die Verkehrsmenge zu steuern. Hier müssen wir noch wesentlich mehr tun. Wir können viel mehr steuern über die Digitalisierung, auch in die Fahrzeuge hinein, um eben mehr Verkehr über die gleiche Infrastruktur zu bekommen.

Wir brauchen deswegen auch längere LKW. Sie kennen alle unseren Kampf um den Lang-LKW, der nun durch ist. Auch da den Hamburgern vielen Dank für die gemeinsame gute Zusammenarbeit, dass wir das Projekt durchbekommen haben. Wir werden aber auch längere Züge brauchen. Wir haben die 835 Meter langen Züge schon aus Dänemark kommend, die übrigens dann auch durch den Fehmarn-Belt müssen. Das ist ein gro-

„Rotterdam hat angeordnet, 30 % seines Hinterlandverkehrs zwingend mit dem Binnenschiff abzutransportieren. Ich bin dagegen, dass wir feste Quoten beschließen, so etwas sollte Politik nie machen, das entscheidet die Wirtschaft.“



ßes Projekt für den Norden, was wir vorgesehen haben. Die Züge fahren jetzt schon mit 835 Meter Länge bis nach Hamburg-Maschen. Wir müssen aber wahrscheinlich auch durchaus die Überlegung haben, mal auf 1.000 Meter lange Züge zu gehen. Warum denn nicht, wenn denn die Infrastruktur daraufhin ertüchtigt werden kann, macht es Sinn, mit mehr Kapazität die gleiche Infrastruktur zu nutzen. Das ist auch ökonomisch sinnvoller.

Ein Wort noch zur digitalen Infrastruktur, weil es gefragt wurde. Ja, wir haben alles Mögliche im Programm. Wir haben viele, viele Programme auf den Weg gebracht, von denen auch Hamburg sehr profitiert. Die ersten

Fördermittel für die Digitale Infrastruktur, das Hafenprogramm IHATEC, ist schon an die Hamburger gegangen. Da wurde ich gefragt: „Warum immer die Hamburger?“ Ich habe dazu gesagt: „Natürlich sind mir die Hamburger am liebsten, aber unabhängig davon, sind sie einfach auch die Schnellsten und Besten. Sie haben als Schnellste ein sehr gutes Konzept gehabt, und deswegen wurden Sie gefördert.“

Macht weiter so, Ihr seid wirklich gut. Die Bremer werden sich jetzt anstrengen. Ich habe nichts dagegen. Je mehr Wettbewerb, umso besser sind letztlich die Ergebnisse. Aber Hamburg ist schon gut aufgestellt. Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit! 

IMPRESSIONEN





Konjunkturindikator

Frühjahrsumfrage 2017

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 Speditionsgewerbes ab und liefert wichtige Informationen über die Hamburger Speditionsbranche. So schauen die Unternehmen 2017 tendenziell noch positiver in die Zukunft als bereits im Vorjahr.

Die diesjährige Umfrage, die wieder webbasiert erfolgte, fand im Zeitraum März/April 2017 statt. Insgesamt wurden 317 ordentliche Mitgliedsunternehmen anonym befragt. Von diesen haben sich 157 Unternehmen an der Umfrage beteiligt, was einer beeindruckenden Beteiligungsquote von rund 50 Prozent der Mitglieder entspricht.

Der VHSp repräsentiert das komplette Speditions- und Logistikgewerbe der Hansestadt. Dies spiegelt sich auch in der Verteilung der Hauptgeschäftsfelder wieder. 63 Prozent der Unternehmen, die sich an der Umfrage beteiligt haben, sind hauptsächlich im Bereich der Seehafenspedition tätig, 43 Prozent im Straßenverkehr, 28 Prozent im Bereich der Lagerei und Distributionslogistik sowie 31 Prozent im Luftverkehr. In der Umfrage konnten maximal zwei Hauptgeschäftsfelder angegeben werden.

Hauptgeschäftsfelder

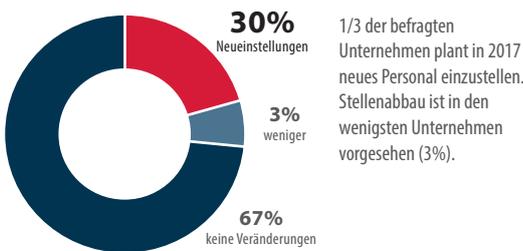


In den drei wichtigsten Hauptgeschäftsfeldern sind das Gros der Mitgliedsfirmen in der Seefracht tätig.

Dass das Speditions- und Logistikgewerbe noch eher mittelständisch 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 30 Prozent der befragten Unternehmen im laufenden Jahr Neueinstellungen im Personalbereich. Darüber hinaus gehen rund drei Viertel der Unternehmen davon aus, dass sie die Personalstärke in 2017 stabil halten werden.

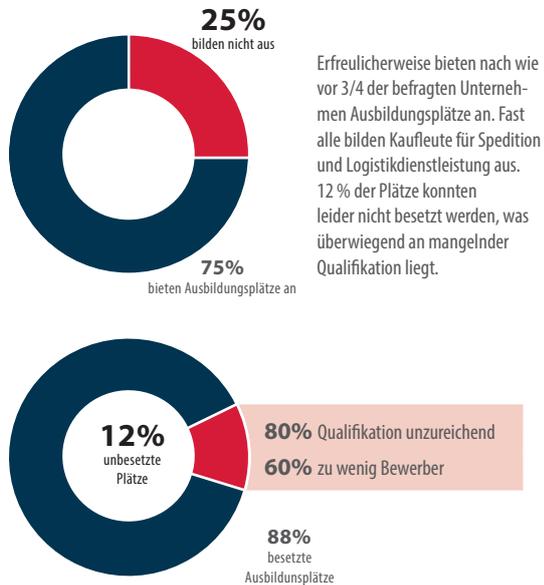
Personalplanung



Bei über 1.200 Auszubildenden kommt der Nachwuchsförderung im Speditions- und Logistikgewerbe eine besondere Bedeutung zu. Das bestätigt auch die Umfrage und dokumentiert, dass die Ausbildungsbereitschaft der Unternehmen unverändert hoch ist. So bieten 75 Prozent der befragten Unternehmen Ausbildungsplätze an. Eine Ausbildung wird überwiegend in den Berufsfeldern Kaufmann/Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistung (99 Prozent), Fachkraft für Lagerlogistik (36 Prozent) und Berufskraftfahrer/-in (11 Prozent) angeboten. Aber auch Ausbildungen für Kaufleute im Büromanagement bzw. Bürokommunikation sind in den Unternehmen weit verbreitet.

58 Prozent der Unternehmen, die ausbilden, haben bis zu 5 Auszubildende. Weitere 24 Prozent haben bis zu 10 Auszubildende. Nicht unerwähnt bleiben darf in diesem Zusammenhang aber auch, dass immerhin 12 Prozent der Ausbildungsbetriebe angegeben haben, dass sie nicht alle angebotenen Ausbildungsplätze besetzen konnten, weil nicht genügend Bewerber/innen zur Verfügung standen oder aber diese nicht ausreichend qualifiziert für einen Einstieg in das Berufsleben waren. Diese Entwicklung wird sich in den nächsten Jahren fortsetzen, sodass es umso wichtiger ist, seinen eigenen Nachwuchs auszubilden.

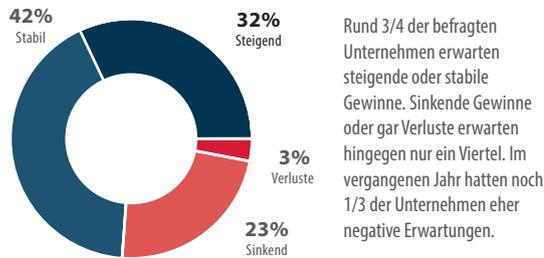
Ausbildung



Hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung sind die Unternehmen durchaus zuversichtlich. So erwarten fast 82 Prozent der Unternehmen stabile bzw. sogar steigende Umsätze für das aktuelle Geschäftsjahr. Auch bei den Gewinnerwartungen sind die Unternehmen recht positiv eingestellt.

Immerhin 73 Prozent der befragten Unternehmen erwarten stabile bzw. steigende Gewinne im Geschäftsjahr 2017. Nur jedes zwanzigste Unternehmen befürchtet Verluste für das laufende Jahr.

Gewinnerwartung 2017



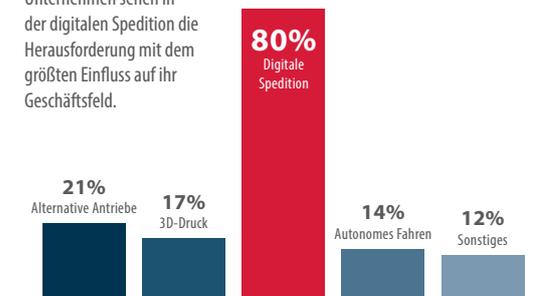
Was die Entwicklung der Transportpreise und Frachtraten in 2017 angeht, so gehen 19 Prozent der im Bereich des Straßengüterverkehrs tätigen Spediteure, 66 Prozent der Seefrachtspediteure sowie 38 Prozent der Luftfrachtspediteure von steigenden Transportpreisen und Frachtraten aus. Im Bereich des Bahnverkehrs sowie in der Lagerei und Distributionslogistik geht die weit überwiegende Mehrzahl der Unternehmen von stabilen Transportpreisen und Frachtraten aus.

Nicht einmal jedes dritte Unternehmen hält eine politisch verordnete norddeutsche Seehafenkooperation für sinnvoll. Das Ergebnis ist eindeutig. Die Auswahl eines Hafens sollte auch weiterhin ausschließlich nach Effizienz- und Qualitätskriterien erfolgen und nicht nach ideologischen Wunschvorstellungen.

In den letzten Jahren zog die technische Entwicklung enorm an und auch die Spediteure stehen vor immer neuen Herausforderungen. 80 Prozent der Unterneh-

Herausforderungen

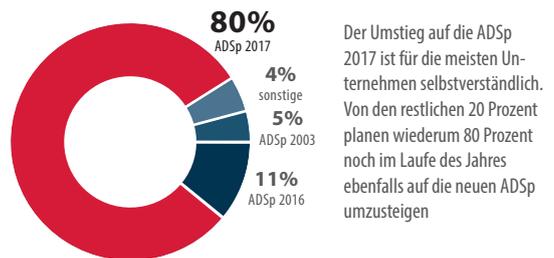
Die meisten befragten Unternehmen sehen in der digitalen Spedition die Herausforderung mit dem größten Einfluss auf ihr Geschäftsfeld.



men sehen die Digitalisierung der Speditionsprozesse sowie die neuen digitalen Start-up Unternehmen als größte Herausforderung in den nächsten Jahren. Durch die aktuelle Diskussion über die Dieselfahrverbote in Städten sehen 21 Prozent der Unternehmen die alternativen Antriebe für Nutzfahrzeuge als große Herausforderung.

Mit den neuen ADSp 2017, die seit dem 1. Januar 2017 vom Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA), Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ), Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL), Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL) und dem Handelsverband Deutschland (HDE) 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 und industriellen Praxis.

Neue ADSp 2017



Diese Modernisierung hat sich bei vielen Unternehmen bereits erfolgreich etabliert. So berichten rund 80 Prozent der befragten Unternehmen, dass sie bereits auf die neuen ADSp 2017 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.





Ausbildung

Der VHSp e.V. engagiert sich für die Ausbildung

Der Verein Hamburger Spediteure hat in den letzten Jahren seine Bemühungen, über die Ausbildungsmöglichkeiten in seinen Mitgliedsunternehmen zu informieren, intensiviert. Dabei stehen insbesondere die Berufsbilder Berufskraftfahrer, Fachkraft für Lagerlogistik und Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung im Mittelpunkt.

Der VHSp bietet seinen Mitgliedsunternehmen die Möglichkeit, ihre freien Ausbildungsplätze in die Ausbildungsplatzbörse auf www.vhsp.de einzustellen. Diese Börse und die von unseren Mitgliedern angebotenen Praktikumsplätze werden von unseren Referenten, den Herren Brandenburg und Strube, bei ihren Schul- und Messebesuchen aktiv beworben. An mehr als 50 allgemeinbildenden Schulen in Hamburg werden Schüler und Schülerinnen über die Ausbildungsmöglichkeiten in Spedition und Logistik informiert. Daran beteiligen sich auch immer mehr Auszubildende und Personalverantwortliche unserer Mitgliedsfirmen.

Neu ist die Kooperation mit der Irena-Sendler-Schule, einer Stadtteilschule in Wellingsbüttel mit 1.600 Schüler/innen.



Der VHSp und seine Mitgliedsfirmen sind auf zahlreichen Messen in Hamburg vertreten, wie Einstieg, vocatium, Hanseatische Lehrstellenbörse und viele mehr. Am 25.01.2017 fand zum zweiten Mal die Ausbildungsmesse Spedition & Logistik exklusiv für Mitglieder des VHSp statt, die in Zusammenarbeit mit der Jugendberufsagentur organisiert wurde. 15 Mitgliedsfirmen trafen auf 200 Jugendliche, die sich speziell über die Berufsbilder in der Logistik informierten. Nach der erfolgreichen Neuauflage steht der Termin für das nächste Jahr bereits fest: Mittwoch, 17. Januar 2018.

Durch die enge Kooperation mit der Arbeitsagentur ist der VHSp an den speziell von der Agentur für Arbeit organisierten Messen karriere:dual, AbiUp und Logistik-Jobbörse in der BallinStadt vertreten. In den vergange-



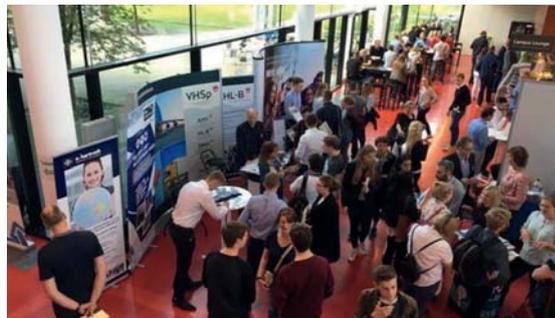
Schulung der Berufsberater im Speditionshaus



Erfolgreiche Ausbildungsmesse Spedition & Logistik

nen Jahren sind bereits zahlreiche Berufsberater der Arbeitsagentur bei speziellen Veranstaltungen im Speditionshaus geschult worden.

Der VHSp beteiligt sich an dem Projekt „shift Hamburgs Programm für Studienaussteiger/innen“. Auch hier wird zeitnah eine Schulung der Studienberater über Ausbildungsmöglichkeiten in Spedition und Logistik erfolgen.



Messe AbiUp 2017 im Elbcampus

Bei allen Fragen zum Thema Ausbildung steht der VHSp gern für Informationen zur Verfügung. Natürlich freuen wir uns auch über weitere Ideen und Anregungen.

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

SAVE THE DATE!

Logistik-Jobbörse
05. September 2017

Hanseatische Lehrstellenbörse
19./20. September 2017

Ausbildungsmesse Spedition & Logistik
17. Januar 2018

Vorstand und Fachausschüsse

Als freiwillige Zusammenschlüsse Hamburger Speditionen setzen sie sich für gemeinsame wirtschaftliche und sozialpolitische Interessen ein.



VORSTAND



FACHAUSSCHUSS BAHN



VORSITZER

Schryver, Johan P.
H.J. Schryver & Co. (GmbH & Co. KG)

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

Lüders, Pay-Andres
Lüders & Stange KG

Schulz, Dierk
APEX GmbH Internationale Spedition

Sorgenfrei, Jens
"CROSS FREIGHT" Internationale Speditionsges. mbH

Tews, Gert
CONTIBRIDGE Schifffahrt und Spedition GmbH

Themann, Bernd
Lagerhaus Harburg Spedition GmbH

Tonak, Jürgen
Kühne + Nagel (AG & Co.) KG

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

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

Kirschner, Michael
Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG

Kock, Ingo
Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Koske, Hans-Joachim
a. hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG

Matthiesen, Oliver
IGS Schreiner GmbH

Matzken, Jürgen
HOYER GmbH

Müller-Gericke, Kay-Uwe
Transa Spedition GmbH

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

Oswald, Gerhard
RailRunner Europe GmbH

Roggenbau, Arne
NAVIS Schifffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft

FACHAUSSCHUSS INTERNATIONALE
SPEDITION



FACHAUSSCHUSS LAGEREI UND
DISTRIBUTIONSLOGISTIK



VORSITZER

Schulz, Dierk
APEX GmbH Internationale Spedition

MITGLIEDER

Anderssohn, Arne
Schenker Deutschland AG

Ehrig, Carsten
Fenthol & Sandtmann GmbH

Fletemeyer, Jürgen
DHL Freight GmbH

Gutzeit, Frank
Heinrich Dehn Internationale Spedition GmbH

Klitz, Thomas
Holger Fischer GmbH & Co. KG

Plaß, Axel
Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG

Rackebrandt, Gerald
STERAC Transport & Logistik GmbH

von der Fecht, Marc
Hermes Germany GmbH

Welter, Matthias
KG BURSPED Speditions-GmbH & Co.

ständiger Gast

Gerhard Ihle
APEX GmbH Internationale Spedition

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 Logistics GmbH

Petersen, Andreas
APEX GmbH Internationale Spedition

Rumpelt, Jochen
DACHSER SE

Schmidt, Holger
Kraftverkehr Nagel GmbH & Co. KG

Semmler, Ulf
Siebe & Oldehaver Lagerei GmbH

Serk, Michael
Logistik Centrum Hamburg Hinderer GmbH & Co. KG

Tack, Volker
DHL Freight GmbH

Wendt-Heinrich, Kerstin
TOP Mehrwert-Logistik 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 Speditions-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

Tack, Volker
DHL Freight GmbH

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

Wenck, Daniel
Fenthol & Sandtmann GmbH

Zoder, Markus
Heinrich Zoder Spedition GmbH

FACHAUSSCHUSS
LUFTFRACHTSPEDITION

VORSITZER

Sorgenfrei, Jens
"CROSS FREIGHT" Internationale Speditions-ges. 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

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

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

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. KG)

Semmler, Ulf
 Siebe & Oldehaver Lagerei GmbH

Sommer, Marek
 Röhlig Deutschland GmbH & Co. KG

Stork, Remo
 NAVIS Schifffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft

Thormählen, Oliver-Karsten
 Rieck Sea Air Cargo International GmbH & Co. KG

Vasilopoulos, 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

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

Andreas Petersen

APEX GmbH Internationale Spedition

Thorsten Porath

Porath Customs Agents GmbH

Gerald Rackebrandt

STERAC Transport & Logistik GmbH

Detlef Voelz

Team Trans Hamburg GmbH

WETTBEWERBSKOMMISSION

Johan P. Schryver
H.J. Schryver & Co. (GmbH & Co. KG)

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

STÄNDIGER GAST

Jens Gutermuth
Berufliche Schule für Spedition, Logistik & Verkehr

KOMMISSION FÜR ARBEITGEBERFRAGEN

Birgit Graucob (Vorsitzerin)
HOYER GmbH

Markus Betz
United Parcel Service Deutschland Deutschland S.à.r.l. & Co. OHG

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

PERSONALLEITERRUNDE

Udo Klöpping (Vorsitzer)
BLG Logistics Group AG & Co. KG

Petra Deske
Panalpina Welttransport (Deutschland) GmbH

Birgit Graucob
HOYER GmbH

Reinhard Griese
Kühne + Nagel (AG & Co.) KG

Arnim Harms
United Parcel Service Deutschland Deutschland S.à.r.l. & Co. OHG

Tanja Kaetelhodt
DHL Global Forwarding GmbH

René 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 Raitzel
Schenker Deutschland AG

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***Thorsten Hamm***Panalpina Welttransport (Deutschland) GmbH***Joachim Leinweber***Leinweber Lagerei & Spedition GmbH & Co. KG***Adrian Nowicki***Fr. Meyer's Sohn (GmbH & Co.) KG***Thorsten Porath***Porath Customs Agents GmbH***Uwe Regelien***Kühne + Nagel (AG & Co.) KG***Holger Schumacher***Import Partner Internationale Zollspedition GmbH***Petra Volckmann***NAVIS Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft***Henrike von Oehsen***Lexzau, Scharbau GmbH & Co. KG***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***Florian Ledeboer***Import Partner Internationale Zollspedition GmbH***Hendrik Ledeboer***Import Partner Internationale Zollspedition GmbH***Oliver Leopold***SHOT LOGISTICS GMBH***Artur Penkala***PrimoCargo GmbH***Thorsten Porath***Porath Customs Agents GmbH***Fritz Przybisch***Rapid Internationale Spedition GmbH & Co. KG***Nicola Rackebrandt***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. KG)***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 Mitglieder des Verein Hamburger Spediteure e.V.

WIR FREUEN UNS ÜBER UNSERE NEUEN MITGLIEDER

Auktionshaus Wilhelm Dechow GmbH

www.dechow.de

Cargomind Speditions GmbH

www.cargomind.com

DOGU Transporte

www.dogu-transporte.de

DSV Air & Sea GmbH

www.de.dsv.com

Eagle Trans Shipping & Logistics GmbH

www.eagletrans-group.com

FreightHub GmbH

www.freighthub.com

Friedrich A. Kruse jun. Internationale Spedition GmbH & Co. KG

www.spedition-kruse.de

Hellmann Worldwide Logistics Air & Sea GmbH & Co. UG

www.hellmann.net

Hellmann Worldwide Logistics Contract Logistics GmbH & Co. UG

www.hellmann.net

Hellmann Worldwide Logistics Road & Rail GmbH & Co. UG

www.hellmann.net

Kaufland OCI Delivery 2 GmbH & Co. KG

www.kaufland.de

Kaufland OCI Logistik 2 GmbH & Co. KG

www.kaufland.de

KWT Logistik GmbH

www.k-w-t.eu

NVO Consolidation GmbH

www.nvoconsolidation.com

OLE Oceanwide Logistics Europe GmbH

www.oceanwidelogistics.com

Otto Haalboom Internationale Spedition e.K.

www.haalboom.de

Racing Cargo Germany GmbH

www.racingcargo.com

SITRA Speditions GmbH

www.sitra-spedition.de

St. John Logistics Germany GmbH

www.stjohngroup.net

TransWorldFreight International Forwarder GmbH

www.transway.de

WWLS Worldwide Logistic Solutions GmbH & Co. KG

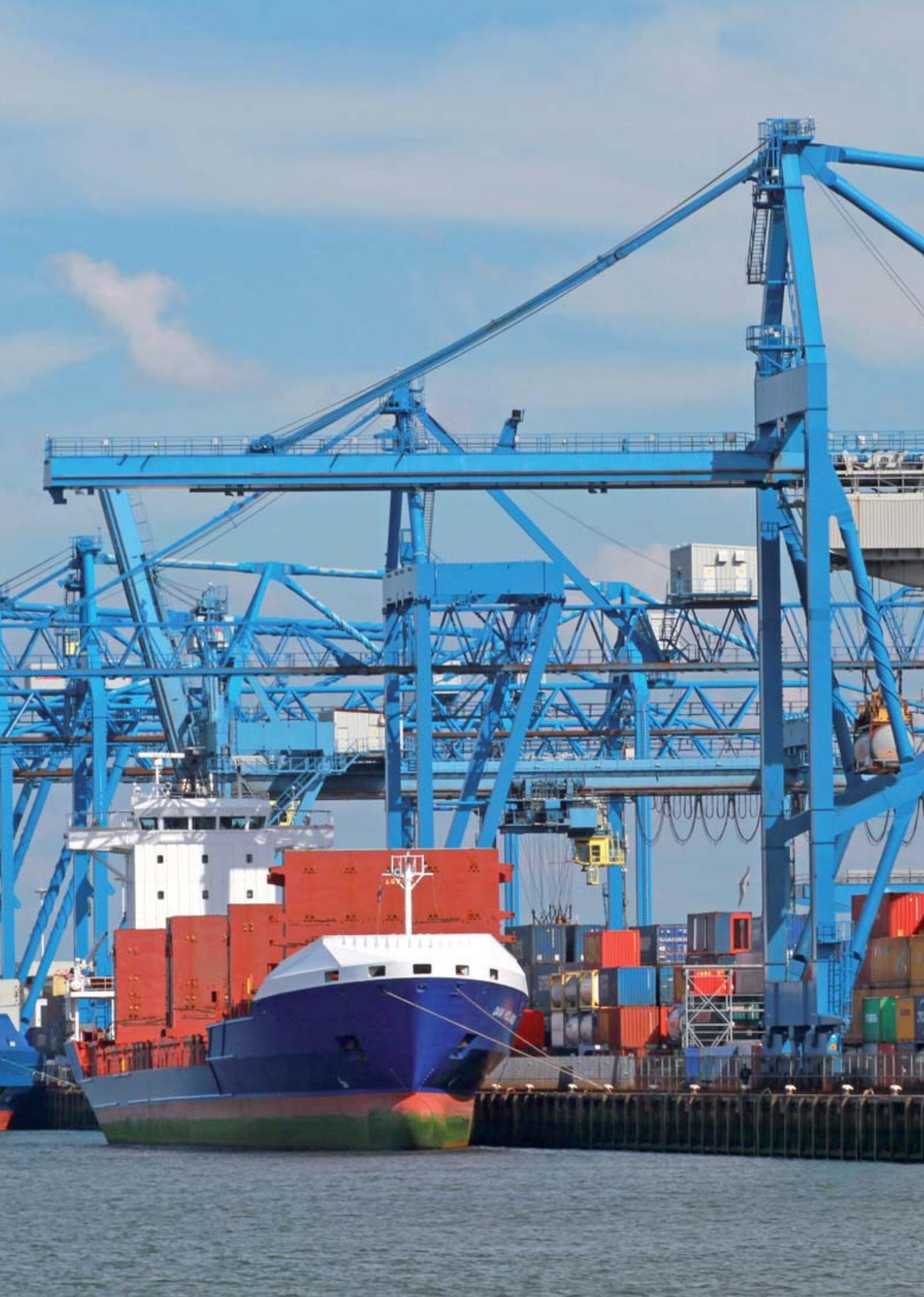
www.wwls.de

Zollkanzlei Peterka

www.zollkanzlei.de

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 Seefrachtspedition GmbH & Co. KG | AMA Freight Agency GmbH | 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 | Auktionshaus Wilhelm Dechow 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 | BluJay Solutions GmbH | Bolloré Logistics Germany GmbH | BREEZE Project (Germany) GmbH | Brockmüller Spedition (Deutschland) GmbH | Buck & Willmann GmbH | Buss Port Logistics GmbH & Co. KG | **C.** Steinweg (Süd-West Terminal) 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 | Cargomind Spedition GmbH | Cargo-Partner GmbH | CargoSoft GmbH | CEVA Freight Germany GmbH | CGATE Logistics GmbH | Chandler GmbH | China Import Service & Logistics oHG | Commerzbank AG | CONTEX Shipping GmbH | CONTIBRIDGE Schifffahrt und Spedition GmbH | Continental Link GmbH | CON-TRUCK Shipping GmbH | COSCO Logistics (Europe) GmbH | „CROSS FREIGHT“ Internationale Speditionsges. mbH | Cross Trans Service Hamburg GmbH | CS4 Logistics GmbH | **D**achser SE | DAKOSY Datenkommunikationssystem AG | 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 GmbH | DHL Freight GmbH | DHL Global Forwarding GmbH | DHL Solutions GmbH | dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH | Dogu Transporte | DPD (Deutschland) GmbH | DSV Air & Sea GmbH | DVE GmbH & Co. KG | **E**agle Trans Shipping & Logistics GmbH | 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 | 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 | FreightHub GmbH | Friedrich A. Kruse jun. Internationale Spedition GmbH & Co. KG | **G** & U Logistics (Germany) GmbH | G. Voß & Consorten e.K. | GDH Transport und Containerlogistik GmbH | Gebrüder Weiss GmbH | Geodis Wilson Germany GmbH & Co. KG | Gerlach Zolldienste GmbH | Geuther & Schnitger Logistics GmbH & Co. KG | Globaltrans Internationale Logistik GmbH | Glomm Logistics GmbH | Goldtainer Line GmbH | Göllner Spedition GmbH | 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 Spedition-Gesellschaft Müller & Co. GmbH | Hans H.F. Heesch & 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 | Hellmann Worldwide Logistics Air & Sea GmbH & Co. UG | Hellmann Worldwide Logistics Contract Logistics GmbH & Co. UG | Hellmann Worldwide Logistics Road & Rail GmbH & Co. UG | Hermann H. Heik GmbH & Co. KG | Hermann Hansen | Hermann Wilh. Müller Spedition GmbH | Hermes Germany GmbH | Hermes Shipping & Airfreight GmbH | Heuer Transport Logistic 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 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 | **J.**AS 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 | Kaufland OCI Delivery 2 GmbH & Co. KG | Kaufland OCI Logistik 2 GmbH & Co. KG | Kerry Logistics (Germany) GmbH | KG BURSPED Spedition-GmbH & Co. | KG FERSPED Internationale Spedition GmbH & Co. | KGH Customs Services GmbH | Kitzinger & Co. (GmbH & Co. KG) | Kleefeld & Pohl Spedition GmbH | Kopf & Lübben GmbH | Kraftverkehr Nagel GmbH & Co. KG | KRAVAG-SACH VVaG | Kroll Internationale Spedition GmbH | Kube & Kubenz Internationale Spedition- und Logistikgesellschaft mbH & Co. KG | Kühne + Nagel (AG & Co.) KG | Kurt Hofmann GmbH | KWT Logistik GmbH | **L**agerhaus 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 | 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 | 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 | NVO Consolidation GmbH | **OceanRoads** GmbH | OLE Oceanwide Logistics Europe GmbH | Orient Deutsch-Südamerikanische Speditions GmbH | Otto Haalboom Internationale Spedition e.K. | Overseas-Forwarding Internationale Schifffahrts- und Speditions-gesellschaft mbH | OVERSEAS-FREIGHTERS AG | **Pahlhammer** Speditions- und Lagergesellschaft m.b.H. | Panalpina Welttransport (Deutschland) GmbH | PARS Logistic GmbH | Pentagon Internationale Spedition GmbH | Peter Rathmann & Co. GmbH | PM Shipping GmbH | Pohl & Co. GmbH | POLTRANS Internationale Speditions-gesellschaft mbH | Porath Customs Agents GmbH | PrimoCargo GmbH | Procedere Transport GmbH | **QCS**-Quick Cargo Service GmbH | QI Logistics GmbH | Quehenberger Logistics DE GmbH | **Racing Cargo** Germany 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 Internationale Speditions und Logistik GmbH | SCL Container Line Speditions GmbH | SCT Speditions-gesellschaft mbH | SEABRIDGE Transport GmbH | SHOT LOGISTICS GMBH | Siebe & Oldehaver Lagerei GmbH | Siegmann Int. Spedition GmbH | SIMON Internationale Luftfracht GmbH | SITRA Spedition GmbH | Solid Logistics Sp. z o.o. | SORA Logistics UG (haftungsbeschränkt) | Spedition Maack GmbH | Speedline Spedition GmbH | SPEDITIONS-ASSEKURANZ Versicherungsmakler GmbH | St. John Logistics Germany GmbH | STERAC Transport & Logistik GmbH | STERATRANS Internationale Spedition GmbH | Stora Enso Paper GmbH | STS Global (Europe) GmbH | STUTE Logistics (AG & Co.) KG | Süderelbe Logistik GmbH | SVG Assekuranz-Service Nord 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 | Thermotraffic GmbH | Thorsden Spedition KG (GmbH & Co.) | TKM GLOBAL GmbH | TNT Express GmbH | Toll Global Forwarding (Germany) GmbH | TOP Mehrwert-Logistik GmbH & Co. KG | Transa Spedition GmbH | Transkompass GmbH | transmaritim international GmbH | TransTrading GmbH | Transworld Shipping GmbH | TransWorldFreight International Forwarder GmbH | **Übersee**-Spedition Paul Weidlich GmbH | Udo Wichmann Speditions-gesell. mbH | Uhlhorn GmbH & Co. KG | UL Frigoservice GmbH & Co. KG | Ulrich Stein GmbH | UMT United Logistics GmbH | UNISPED Logistik GmbH | United Parcel Service Deutschland S.à.r.l. & Co. OHG | Usinger & Trombetta GmbH | Visline GmbH | **Vogt** Container Logistik GmbH | Volkswagen Konzernlogistik GmbH & Co. OHG | VTG Rail Logistics Deutschland GmbH | **W.** Niemann Spedition | Wallmann & Co. (GmbH & Co. KG) | Walter Lauk Ewerföhreerei GmbH | Walter Taby Spedition GmbH | Walther Landgraf GmbH | Weidner & Co. (GmbH & Co.) KG | Wendland Spedition GmbH | Wilhelm Hoyer GmbH & Co. KG | Winner Spedition GmbH & Co. KG | Wolfgang Bartsch Schifffahrts- und Speditions-GmbH | WWLS Worldwide Logistic Solutions GmbH & Co. KG | WZC Riemann GmbH & Co. KG | **Yusen** Logistics (Deutschland) GmbH | **Zell & Mohr** GmbH | Ziegler GmbH | Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG | ZOLLCONTOR MANNES | Zollkanzlei Peterka



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,
Luftfrachtpedition,
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

IMPRESSUM

Herausgeber:

Verein Hamburger Spediteure e.V.

Bilder:

Hanna Karstens (Fotowerkstatt Brambrink),
www.fotolia.de, DISSING+WEITLING architecture

