VHSp

Verein Hamburger Spediteure e.V.

Jahresbericht 2018

anlässlich der Ordentlichen Mitgliederversammlung
vom 24. April 2018

DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V.

CLECAT

Inhaltsverzeichnis

4 **Rechenschaftsbericht von Johan P. Schryver**
Vorsitzer des Verein Hamburger Spediteure e.V.

14 **Walter Stork**
Ehrenvorsitzer des Verein Hamburger Spediteure e.V.

18 **Grußwort von Senator Frank Horch**
Präses der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

22 **Öffentlicher Teil – Jahresbericht von Willem van der Schalk**
Vorsitzer des Verein Hamburger Spediteure e.V.

30 **Gastvortrag von Prof. Dr. Rüdiger Grube**
Vorsitzender des Aufsichtsrats der HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG

38 **Impressionen der Mitgliederversammlung**

40 **Konjunkturindikator**

44 **Ausbildung**

46 **Vorstand und Fachausschüsse**

51 **Weitere Vereinsgremien**

54 **Mitglieder**

58 **Ansprechpartner VHSp**

Rechenschaftsbericht

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

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

im Namen des Vorstandes des VHSp darf ich Sie ganz herzlich zu unserer heutigen 134. Ordentlichen Mitgliederversammlung begrüßen. Es freut mich, dass eine große Anzahl unserer Mitglieder erschienen ist, zeigt es doch, dass die Arbeit des VHSp auf großes Interesse stößt.

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.

Lassen Sie mich Ihnen nun einen Überblick über die Themen geben, die uns die letzten Monate bewegt haben und uns zum Teil auch zukünftig begleiten werden. Im letzten Jahr stand ich hier und habe Ihnen von dem geplanten Dieselfahrverbot in der baden-württembergischen Landeshauptstadt Stuttgart berichtet. Nun, ein Jahr später, betrachten wir das kürzlich vom Bundesverwaltungsgericht gesprochene Urteil mit großer Sorge. Kommunen dürfen über Fahrverbote entscheiden, und Hamburg sieht sich bereits als Vorreiter einer fragwürdigen Entwicklung. In Hamburg sind rund 600 Meter der Max-Brauer-Allee sowie ein 1,7 Kilometer langer Abschnitt der Stresemannstraße betroffen. Keine Regelung ohne Ausnahme, denn Anlieger sind von der Beschränkung ausgenommen.

Aber wissen Sie eigentlich, wie z.B. das Bayerische Oberste Landesgericht den Begriff „Anlieger“ definiert?

Verstorbene Mitglieder der letzen 12 Monate

Günther Holst (Simon Internationale Luftfracht GmbH)
07.03.2018

Michael Usinger (Usinger & Trombetta)
06.09.2017

Fritz Heinrich Wessel (Alfons Köster & Co. GmbH)
17.10.2017

Anlieger sind Personen „[…], die mit Bewohnern oder Grundstückseigentümern in eine Beziehung treten wollen. Dabei ist es unerheblich, ob diese Beziehung zustande kommt; die Absicht ist ausreichend.

Erkennt der Anlieger bei Vorbeifahrt am betreffenden Grundstück (was auch eine Baustelle mit Bauarbeitern sein kann), dass der Gesuchte nicht erreichbar ist, kann er ohne anzuhalten weiterfahren und bleibt Anlieger. Selbst unerwünschte Besucher eines Anliegers sind zum Einfahren berechtigt." Alles klar? Ein weiterer Kommentar ist überflüssig.

„Die von der Deutschen Umwelthilfe geforderte „Umweltzone" für das Hamburger Stadtgebiet lehnen wir ganz klar ab, da die Verhältnismäßigkeit nicht gegeben ist."

Ich bin mir aber sicher, dass die Dieselfahrzeuge, die schon heute in der Hamburger City-Logistik eingesetzt werden, überwiegend sehr hohe Emissionsstandards erfüllen, und dass die Hamburger Spediteure weiterhin alles daransetzen, die City-Logistik noch sauberer zu gestalten. Wichtig ist es allerdings, dass es bei den zwei im Luftreinhalteplan genannten „streckenbezogenen Fahrverboten" bleibt. Die von der Deutschen Umwelthilfe geforderte „Umweltzone" für das Hamburger Stadtgebiet lehnen wir ganz klar ab, da die Verhältnismäßigkeit nicht gegeben ist.

Sollte es dennoch zu Umweltzonen in Hamburg kommen, drohen enorme Versorgungsengpässe. Ein derartiges Szenario möchte ich mir lieber nicht ausmalen.

Meine Damen und Herren, wir bleiben auf der Straße und kommen somit zum nächsten Thema, welches uns in den vergangenen Monaten intensiv beschäftigt hat. Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte.

Deutschlandweit sind etwa 600 Unternehmen mit rund 20.000 Mitarbeitern im Bereich Großraum- und Schwertransporte (GST) tätig. Die Branche erwirtschaftet einen Jahresumsatz von ca. 1,5 Mrd. Euro. pro Jahr berühren Hamburg rund 25 Millionen Tonnen Schwergüter, davon ein überwiegender Teil mit Ziel oder Quelle im Hamburger Hafen. Jährlich werden in Hamburg etwa 70.000 genehmigungspflichtige Großraum- und Schwertransporte durchgeführt.

Was den Versand oder den Empfang über See angeht, steht Hamburg dabei im unmittelbaren Wettbewerb zu anderen deutschen Seehäfen sowie den ZARA-Häfen. Nicht akzeptable lange Genehmigungsverfahren führten im vergangenen Jahr auch beim VHSp zu immer mehr Beschwerden – mit dem Ergebnis, dass sich die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens für Großraum- und Schwertransporte immer schwieriger gestaltete und Spediteure auf andere Häfen ausgewichen sind. Ich spreche da leider auch aus eigener Erfahrung.

Die Dauer der Genehmigungserteilung ist auf ein nicht vertretbares Maß angestiegen. In der Konsequenz werden von Verladern bereits Alternativrouten nach Rotterdam, Antwerpen oder sogar Genua angefragt. Als wichtiger Hafen- und Logistikstandort kann Hamburg sich diese Genehmigungspraxis nicht leisten.

Vor diesem Hintergrund haben sich 23 Wirtschaftsverbände zu einer Initiative zusammengeschlossen, um gemeinsam auf die Problematik aufmerksam zu machen und die Politik zum Handeln aufzufordern. Die Hauptforderung der Initiative: Die Bearbeitungszeit soll reduziert werden: auf 5 Werktage. Nur so kann die deutsche Wirtschaft die Produktqualität „Made in Germany" auch mit einem Zuverlässigkeitsversprechen in Transport und Logistik verbinden. Das ist für die Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Kontext von hoher Bedeutung.

In einem gemeinsamen Schreiben an die 16 Verkehrsminister der Bundesländer haben die Verbände dies explizit zum Ausdruck gebracht und dringend Lösungen angemahnt. Unser Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Herr Frank Horch, ist sich dieser Problematik bewusst, und wir begrüßen außerordentlich, dass aus dem Hamburger Rathaus eine schnelle Antwort erfolgte. So wurde bereits eine Erweiterung und Flexibilisierung der Arbeitszeit in die Wege geleitet. Damit kurzfristige Antragsspitzen abgefangen werden können, leitet der Landesbetrieb Verkehr bei Bedarf Mehrarbeit ein. Des Weiteren wurden für eine langfristig bessere Bearbeitungsdauer zusätzliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingestellt. Dennoch muss dieses Thema einer grundlegenden Veränderung unterliegen, denn es ist doch anachronistisch, wenn noch heute jede einzelne Landesbehörde ihre eigene Genehmigung erstellen muss und diese erst als Basis für die nächste Genehmigung dient. Ein automatisiertes Verfahren – woran seit Jahren gearbeitet wird – muss dringend eingeführt werden.

Leider lassen die Bauwerkzustände in Hamburg zurzeit die von uns geforderten generellen Dauergenehmigungen auf Basis einer Fahrzeugclusterung nicht zu. Dieses Thema wird uns wohl auch in den nächsten Monaten weiterbeschäftigen, solange die anderen Bundesländer – und dieses möchte ich ausdrücklich betonen – nicht dem Einsatz und der guten Arbeit des Landesbetrieb Verkehr in Hamburg folgen.

Wenn Sie nun rechts aus dem Fenster schauen, sehen Sie am Horizont ein Wahrzeichen Hamburgs, das als Lebensader des Hafens gilt. Die Köhlbrandbrücke verbindet seit dem 23. September 1974 die Elbinsel Wil-

helmsburg mit der Bundesautobahn 7. 1999 feierte die Köhlbrandbrücke mit 100.000 Besuchern ihr 25. Jubiläum. Im Jahr 2008 zeigte eine Untersuchung der Technischen Universität Hamburg-Harburg, dass sich die Unterhaltung der Brücke nur noch bis 2030 rechne. Danach würde ein Neubau wirtschaftlicher sein. Außerdem ist sie für die von den Reedern neubestellten Schiffe mit ihren 53 Metern zu niedrig. Bekanntlich können die Schiffe mit 20.000 TEU und mehr den Terminal Altenwerder nicht oder nur erheblich eingeschränkt erreichen, was die Attraktivität Hamburgs nicht gerade fördert. Der Fairness halber muss allerdings auch erwähnt werden, dass bei der Planung und Konstruktion der Brücke niemand vorausahnen konnte, welche Schiffsgrößen eines Tages die Weltmeere befahren.

„Eine weitere Verteuerung des Hamburger Hafens kann nicht akzeptiert werden und würde sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit auswirken."

Im Juni 2012 gab unser ehemaliger Bürgermeister Olaf Scholz bekannt, dass die Köhlbrandbrücke durch einen Neubau ersetzt werden solle. Nun stellt sich die Frage: Brücke oder Tunnel? In den letzten Wochen konnte man den Medien entnehmen, dass ein Tunnel mit 2 Etagen in Planung ist, in dem ein automatisches Containerbeförderungssystem installiert sein soll. Chapeau! Beeindruckend!

Unbestritten ist, und da schließt sich der VHSp an, dass die Infrastruktur im Hamburger Hafen definitiv den Herausforderungen der Zukunft angepasst werden muss. Dabei sollten wir jedoch nicht vergessen, dass eine Tunnellösung mit erheblichen Einschränkungen für den Verkehr verbunden sein kann. Es muss nämlich unbedingt dafür Sorge getragen werden, dass Gefahrguttransporte sowie Großraum und Schwertransporte den Tunnel ohne Einschränkungen passieren können.

Des Weiteren darf das Ersatzbauwerk nicht über eine Maut finanziert werden, so wie es neulich in der Presse zu lesen war. In unserem Senatorengespräch, welches wir vor etwa 4 Wochen mit Senator Horch geführt haben, wurde dies jedoch ausdrücklich dementiert. Lediglich die normale Maut müsse wohl erhoben werden, da dies eine Voraussetzung des Bundes sein könnte, sich an den erheblichen Kosten des Ersatzbauwerkes – Tunnel oder Brücke sei dahingestellt – zu beteiligen.

Eine weitere Verteuerung des Hamburger Hafens kann nicht akzeptiert werden und würde sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit auswirken. Übrigens könnte noch ein weiteres Verkehrsmittel eine Spur im Tunnel bekommen, dem die Stadtplaner in Hamburg eine große Zukunft voraussagen: dem Fahrrad!

Meine Damen und Herren, und ich richte meine Bitte auch an den Senat: Lassen Sie die Fahrräder mal aus dem Hafen raus, und kümmern wir uns lieber darum, wie wir die Wettbewerbssituation des Hamburger Hafens verbessern können, mit Sicherheit nicht mit einer Fahrradspur.

Ein immer wiederkehrendes Thema in den letzten zwei Jahren war die Abfertigungssituation beim Zoll in Hamburg. Unbearbeitete Zollanträge über Tage, in einzelnen Fällen bis zu einer Woche und mehr, haben zu einer inakzeptablen Situation geführt, weshalb der VHSp gemeinsam mit befreundeten Verbänden viel Aufwand betrieben hat, um in der Verwaltung und Politik für das Thema zu sensibilisieren. Geholfen – wenn man das in diesem Zusammenhang überhaupt so sagen kann – hat dabei sicherlich auch die Tatsache, dass die von der Geschäftsstelle befürchteten Abfertigungsschwierigkeiten in ihrer vollen Wucht auch – leider – tatsächlich so eingetroffen sind.

Neben Briefen an die hafenpolitischen Sprecher der Parteien in Hamburg, den Präsidenten der Generalzolldirektion sowie den parlamentarischen Staatssekretär im Bundesfinanzministerium haben wir auch Gespräche mit dem maritimen Koordinator der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Rüdiger Kruse, sowie dem haushaltspolitischen Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion, Johannes Kahrs, geführt. So konnten letztendlich Zusagen der Generalzolldirektion erreicht werden, die vakanten Stellen beim Hauptzollamt Hamburg-Hafen schnellstmöglich nachzubesetzen. Dieser – wenn auch erst teilweise erfolgte – Einsatz von Nachwuchskräften war ein erster wichtiger Schritt hin zu einer Normalisierung der Abfertigungssituation.

Auch wenn der Hamburger Zoll davon ausgeht, dass sich die Situation des Jahres 2016/2017 in diesem Jahr nicht wiederholen werde, müssen zur nachhaltigen Entspannung der durch hohe Fluktuation geprägten Situation die gemachten Personalzusagen unverändert mit hoher Intensität weiterverfolgt werden. Denn auch wenn aktuell die Abfertigungssituation beim Zoll im Hamburger Hafen entspannt ist, muss man sich doch auch einmal mit folgender Frage beschäftigen: Warum sind in Zeiten der Digitalisierung und Automatisierung immer noch tagtäglich viele Zöllner damit beschäftigt, Zollanmeldungen von vertrauensvollen Firmen stumpf durchzuklicken, obwohl diese weder zollrechtlich interessant noch sicherheitsrelevant sind? Die Zeit, die für diese Arbeit vergeudet wird, fehlt am Ende für die Kontrolle derjenigen Waren und Firmen, auf die man tatsächlich ein Auge werfen sollte.

Deshalb haben wir in unseren vorgenannten Briefen und Gesprächen immer auch gleichzeitig die Einführung der Automatisierung der Zollabfertigung gefor-

dert. Andere Mitgliedstaaten wie die Niederlande oder Österreich haben es bereits – wieder einmal – vorgemacht. Auch hier ist es gelungen, die Thematik soweit zu verankern, dass sich im Zuge der im Koalitionsvertrag angekündigten Digitalisierung der Verwaltung eine Projektgruppe innerhalb der Generalzolldirektion mit dem Thema beschäftigen wird. Dem Vernehmen nach soll im Rahmen eines ATLAS-Releasewechsels 2019/2020 der Schritt hin zur Automatisierung vollzogen werden.

Meine verehrten Damen und Herren, wir werden die Entwicklung aufmerksam verfolgen und den Druck hochhalten.

„Dem Vernehmen nach soll im Rahmen eines ATLAS-Releasewechsels 2019/2020 der Schritt hin zur Automatisierung vollzogen werden."

Ein weiterer Schritt zur Optimierung der Zollabfertigung in Hamburg wäre es, die nicht mehr zeitgemäße Teilung Hamburgs durch drei Hauptzollamtsgrenzen zu beseitigen. Seit über 10 Jahren verfolgt die Geschäftsstelle die Thematik, die sich spätestens seit der im Jahre 2013 erfolgten Aufhebung der Freizone endgültig zu einem logistischen Hindernis entwickelt hat.

Das hat inzwischen auch der Zoll selbst erkannt und die Zusammenlegung der Hauptzollämter Hamburg-Hafen und Hamburg-Stadt zu einem Hauptzollamt Hamburg grundsätzlich beschlossen. Hinsichtlich der genauen Ausgestaltung der Zusammenlegung hat eine zollinterne Arbeitsgruppe einen Vorschlag erarbeitet, der in Berlin beim Bundesministerium für Finanzen, aufgrund der bis vor kurzem politischen Hängepartie, aber noch auf eine Entscheidung wartet. Wir sind aber zuversichtlich, dass diese durch den neuen Bundesfinanzminister, Olaf Scholz aus Hamburg, nunmehr zeitnah getroffen wird. Das Zollamt Hamburg-Flughafen soll bis auf weiteres dem Hauptzollamt Itzehoe unterstellt bleiben.

Ein weiteres Thema, bei dem wir als VHSp – gemeinsam mit unserem Bundesverband – seit nunmehr fast 16 Jahren versuchen, bestehende Wettbewerbsnachteile deutscher Seehäfen und Flughäfen zu beseitigen, ist das Verfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer. Nunmehr ist es im Rahmen einer konzertierten Aktion von fast 30 Verbänden und Kammern gelungen, diese Forderung im neuen Koalitionsvertrag explizit zu verankern. Das ist zweifellos ein großer Erfolg, auch wenn für den endgültigen Durchbruch noch einige Hindernisse bewältigt werden müssen. Denn der Bund kann eine Änderung des Erhebungsverfahrens der Einfuhrumsatzsteuer nur im Einvernehmen mit den Bundesländern vornehmen. Und auf Länderebene haben derzeit offenbar nur Hamburg und Nordrhein-Westfalen die Problematik richtig verstanden. Deshalb haben die beteiligten Verbände und Kammern Mitte Februar 2018 beschlossen, im nächsten Schritt auf diejenigen Bundesländer zuzugehen, die die Bedeutung des Themas für ihr Bundesland noch nicht richtig erfasst haben. Schließlich könnten aufgrund der Ungleichbehandlung Entscheidungen über Standortansiedelungen sowohl von steuerlichen als auch von

logistischen Aspekten geleitet werden. Dies könnte eben auch Auswirkungen auf Bundesländer haben, die selbst nicht über einen international bedeutsamen See- oder Flughafen verfügen.

Unabhängig davon ist für die gewünschte Verrechnung der Einfuhrumsatzsteuer über die periodische Umsatzsteuer-Voranmeldung eine Anpassung der Steuer-Software in allen Bundesländern erforderlich. Dieses Vorhaben – sofern sich denn alle Bundesländer dem Verbändewunsch anschließen würden – wird von Verwaltungsseite mit einem Realisierungszeitraum von 10 + X Jahren beziffert. Im Zeichen einer sich extrem schnell verändernden Welt ein viel zu langer Zeitraum.

Um in der Zwischenzeit trotzdem eine Verbesserung der Wettbewerbssituation zu erreichen, wird eine Verlängerung der Zahlungsziele der Einfuhrumsatzsteuer an den Zoll (vom 15. auf den 23. des Folgemonats) erwogen. Aber auch dieses Vorhaben würde eine nicht unerhebliche Umsetzungszeit in Anspruch nehmen.

Fakt ist: Wir waren noch nie so nah und gleichzeitig doch noch so weit entfernt von einer tatsächlichen Beseitigung dieses Wettbewerbsnachteils wie heute. Aber wir geben nicht auf und haben auch noch einmal im Senatorengespräch an Herrn Horch appelliert, dieses bei seinen Länderkollegen zu positionieren.

Ein zugegebenermaßen etwas exotisch anmutendes Thema hat im letzten Jahr nicht wenige unserer Luftfrachtspediteure bewegt. Es geht um die 19. Verordnung zur Änderung der Außenhandelsstatistik-Durchführungsverordnung, die am 1. Januar 2018 in Kraft getreten ist. Was verbirgt sich dahinter?

Nun, vereinfacht ausgedrückt geht es um den Transport und die Logistik von Schiffsausrüstungs- und Ersatzteilen. Um Schiffe während der kurzen Liegezeiten in den Häfen mit einer Vielzahl von dringend benötigten Waren versorgen zu können, hat das Statistische Bundesamt schon vor Jahrzehnten eine Möglichkeit geschaffen, derartige Warenzusammenstellungen mittels einer sog. Sammelwarennummer im Rahmen des Ausfuhrverfahrens vereinfacht zur Außenhandelsstatistik anzumelden.

Doch entgegen des von der Politik gern und häufig propagierten Bürokratieabbaus wurde hierbei genau das Gegenteil erreicht. So kommt es bei Schiffsausrüstungsgütern nicht selten vor, dass der Warenkatalog mehrere hundert Positionen umfasst, die bislang – größtenteils – unter einer Sammelwarennummer angemeldet werden konnten. Nunmehr wurden zahlreiche Änderungen für die Nutzung dieser Sammelwarennummer vorgenommen, sodass als Folge entweder umfangreichste Ausfuhranmeldungen erstellt werden müssen, was mit entsprechenden zeitlichen, personellen und preislichen Folgen verbunden ist. Oder aber in Hamburg ansässige Versorgungsläger wurden kurzerhand nach Dänemark oder in die Niederlande verlagert. Ein Hoch dem Bürokratieabbau in Deutschland!

Ebenfalls für viel Aufregung hat die Neubewertung zollrechtlicher Bewilligungen gesorgt. Bundesweit müssen bis zum 1. Mai 2019 rund 70.000 Bewilligungen den neuen Rechtsvorschriften des Unionszollkodex' angepasst werden. Ein Kriterium, das die Zollverwaltung zu überprüfen hat, ist die steuerliche Zuverlässigkeit. Diese soll nach Vorstellungen des deutschen Bundesfinanzministeriums anhand der persönlichen Steuer-Identifikationsnummer der Leitungs- und Kontrollgremien sowie der Mitarbeiter der Zollabteilung erfolgen.

Nachdem Gespräche zwischen dem Bundesfinanzministerium und u.a. unserem Bundesverband über mögliche Alternativen nicht erfolgreich verlaufen sind, hat ein Logistikunternehmen vor dem Finanzgericht Düsseldorf gegen die Verwendung der persönlichen Steueridentifikationsnummer aus datenschutzrechtlichen Gründen geklagt.

Die Bundesbeauftragte für den Datenschutz ist zwischenzeitlich auch zur Bewertung gekommen, dass die Abfrage der Steueridentifikationsnummer datenschutzrechtlich unzulässig ist.

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!
- GVZ Altenwerder – Südliche Straßenanbindung
- Einfuhr-Umsatzsteuer
- 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

Download der aktuellen Version unter: www.vhsp.de

Daraufhin hat das Bundesfinanzministerium die Überprüfung der steuerlichen Zuverlässigkeit bis zur Entscheidung des europäischen Gerichtshofs ausgesetzt.

Es bleibt abzuwarten, wie sich das Bundesfinanzministerium aus der Zwickmühle zwischen Datenschutz und der Forderung aus dem Unionszollkodex, die steuerliche Zuverlässigkeit überprüfen zu müssen, befreien will.

Nachdem ich nun leider – ich hätte mir gewünscht, dass die Verwaltung nicht so im Zentrum unseres diesjährigen Rechenschaftsberichtes stehen würde – schon viel zu lange über diese gesprochen habe, komme ich nun zu einem Thema, das nicht minder die Gemüter erregt hat bzw. immer noch erregt. Ich spreche von der Einführung des sog. Slotbuchungsverfahrens an den Container-Terminals und auch an einigen Containerdepots.

Lassen Sie mich gleich zu Beginn deutlich machen, dass grundsätzlich gegen die Nutzung eines Slotbuchungsverfahrens nichts einzuwenden ist, sofern ein solches System transparent und fair den Abfertigungsprozess für alle Beteiligten optimiert.

„Grundsätzlich ist gegen die Nutzung eines Slotbuchungsverfahrens nichts einzuwenden, sofern ein solches System transparent und fair den Abfertigungsprozess für alle Beteiligten optimiert."

Dies haben wir auch schon Mitte 2014 – als sich der VHSp mit einem 12-Punkte-Papier für eine smartere Hinterlandabfertigung im Hamburger Hafen stark gemacht hatte – angesichts der damaligen Abfertigungsengpässe gefordert.

Unsere Geschäftsstelle hatte sowohl in den konstruktiven Gesprächen mit dem Progeco Leercontainerdepot als auch mit der HHLA den Eindruck gewonnen, dass alle Beteiligten ernsthaft das Bestreben haben, die endliche Infra- und Suprastruktur des Logistikstandortes Hamburg möglichst effektiv zu nutzen, um erfolgreich im Wettbewerb bestehen zu können.

Besonders erfreulich war, dass in den Gesprächen verhindert werden konnte, dass ein Wildwuchs an Schnittstellen im Hamburger Hafen entsteht. Auch die von uns geforderte Möglichkeit, für noch nicht gelöschte Importcontainer eine Slotbuchung vornehmen zu können, kann mit dazu beitragen, den Buchungsvorlauf zeitlich auszuweiten. Unsere Kernforderung bleibt weiter die Richtschnur: Wer ein gebuchtes Slot hat und pünktlich ist, muss vor und auf dem Terminal-/Depot-Gelände zügig abgefertigt werden. Um dies noch mehr als bisher zu ermöglichen, muss auf der einen Seite die No-show-Quote weiter gesenkt und auf der anderen Seite eine verlässliche und planbare Durchlaufzeit auf den Terminals und Depots erreicht werden. Daran wird der VHSp weiterhin tatkräftig mitarbeiten.

„Besonders erfreulich war, dass in den Gesprächen verhindert werden konnte, dass ein Wildwuchs an Schnittstellen im Hamburger Hafen entsteht."

Während des vergangenen Jahres haben wir ebenfalls das Gespräch mit einer der in Hamburg ansässigen großen Reedereien gesucht, um einerseits unsere Sorgen über die nachlassende Servicequalität darzulegen und andererseits unsere Erwartungen für eine Besserung zum Ausdruck zu bringen. Die Konzentration der Reedereien zu nur noch wenigen Allianzen mit immer weniger Reedereien führen leider zu den bekannten Defiziten bei Buchung, Verfügbarkeit von Equipment, Problemen der Rechnungserstellung und vielem mehr. Kurzfristige Besserungen sehen wir zur Zeit noch nicht, wir werden auch weiterhin den Finger in die Wunde legen.

Als ein vielversprechendes Zukunftsprojekt sehe ich die Export Message Platform an, die im Rahmen des Förderprogramms für Innovative Hafentechnologien unter Federführung von Dakosy entwickelt wird. Im Sinne der Logistik 4.0 soll durch den Aufbau einer Cloud, in der alle exportbezogenen Informationen an einer zentralen Stelle zusammenlaufen, eine ganzheitliche Planung, Steuerung und Kontrolle des Exportprozesses vom Versender bis hin zum Zielhafen ermöglicht werden. Namhafte Vertreter unserer Mitgliedsfirmen sowie alle involvierten Branchen der Transportkette wirken an dem Vorhaben, das noch bis zum Jahr 2021 läuft, mit. Ich hoffe und wünsche mir, dass uns Dakosy schon in nicht allzu ferner Zeit die ersten Bausteine wird präsentieren können.

Apropos Dakosy: Mit dem Air Cargo Community System „FAIR@Link" am Frankfurter Flughafen ist man schon sehr erfolgreich unterwegs. Über FAIR@Link können alle an den Frachtprozessen am Frankfurter Flughafen beteiligten Unternehmen ihre Transport- und Frachtprozesse import- und exportseitig optimieren.

Dieses Plus an Effizienz und Transparenz für den Export-Abfertigungsprozess soll jetzt auch in einem Pilotprojekt am Hamburger Flughafen Einzug halten. Es mutet doch etwas seltsam an, dass ausgerechnet in der Luftfracht, die ja über weite Entfernungen die schnellste Art der Beförderung ist, Abfertigungsprozesse am Boden stattfinden, die sehr häufig noch manuell vollzogen werden. Gemeinsam mit dem Flughafen Hamburg, Dakosy und einigen in unserem Luftfrachtausschuss vertretenen Spediteuren sollen in Kürze Versuche unternommen werden die Export-Anlieferung so zu gestalten, dass Prozesse planbarer und konkrete Zeit- und Kosteneinsparungen realisiert werden können. Mein Vorstandskollege Jens Sorgenfrei wird das Projekt – gemeinsam mit unserer Geschäftsstelle – aufmerksam begleiten.

Wenn Sie unsere Jahreshauptversammlung regelmäßig besuchen, dann wissen Sie, dass es sich bei dem Thema Ausbildung in der Speditions- und Logistikbranche um einen „Dauerbrenner" handelt. Und ich glaube, wir alle werden tagtäglich mit dem Fachkräftemangel konfrontiert.

Daher wissen Sie auch, wie wichtig es weiterhin ist, für eigenen qualifizierten Nachwuchs in unseren Betrieben zu sorgen. Dabei möchte der VHSp Sie unterstützen: Kennen Sie schon die Ausbildungsplatzbörse auf unserer Homepage, in der Sie Ihre freien Ausbildungsplätze einstellen können? In der dortigen Jobbörse suchen junge Leute aktiv einen Ausbildungsplatz bzw. ein Praktikum. Interessierte können sich dort über Ausbildungsmöglichkeiten in unserer Branche informieren. Es lohnt sich also auch für Sie, immer mal wieder auf unsere Homepage zu schauen.

Der VHSp hat in diesem Jahr zum dritten Mal in Zusammenarbeit mit der Jugendberufsagentur eine Ausbildungsmesse organisiert. 25 unserer Mitgliedsfirmen konnten Mitte Januar auf dem Campus der HAW ihre freien Ausbildungsplätze präsentieren. Wir hoffen, dass wir im nächsten Jahr wieder in das dann sanierte Gebäude in der Kurt-Schumacher-Allee zurückkehren können.

Der VHSp bzw. unsere Mitglieder besuchen die großen Messen wie Einstieg, vocatium und Hanseatische Lehrstellenbörse und selbstverständlich auch die Messen der Arbeitsagentur wie Logistik-Jobbörse in der Ballinstadt, karriere:dual und AbiUp im Elbcampus Harburg. Wir werden die Informationsmaterialien über die Ausbildungsberufe Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung, Fachkräfte für Lagerlogistik und Berufskraftfahrer auf den neuesten Stand bringen. Und wir werden unsere erfolgreichen Besuche von Stadtteilschulen und Gymnasien in Hamburg und Umgebung fortsetzen.

Dabei werden die Schülerinnen und Schüler über die Chancen in unserer spannenden Branche in Form von Berufsmessen, Workshops, Bewerbungstrainings und Vorträgen informiert. Und dabei werden wir immer häufiger durch Mitarbeiter/innen unserer Mitgliedsunternehmen unterstützt, denn wer könnte authentischer über die Herausforderungen des Alltags berichten, als Sie als erfolgreiche und engagierte Unternehmer und Unternehmerinnen bzw. Ihre Auszubildenden? Wenn Sie hier auch aktiv werden wollen, wenden Sie sich gern an unsere Geschäftsstelle.

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! Davon profitieren Sie als Unternehmen am meisten. Die AHV bietet übrigens seit 10 Jahren das triqualifizierende Studium Hamburger Logistik-Bachelor an: Dabei werden die Ausbildung im Betrieb, der Besuch unserer Berufsschule und ein BWL-Studium mit Schwerpunkt Logistik optimal kombiniert. Wie dem Hamburger Abendblatt kürzlich zu entnehmen war, möchte Schulsenator Ties Rabe ab 2020 in der künftigen Beruflichen Hochschule Hamburg genau ein solches Modell mit Berufsausbildung und Bachelor-Studium für 250 junge Menschen in technischen und kaufmännischen Berufen anbieten, und verkauft dies als Innovation. Diese Innovation hätte sich Senator Rabe bei uns Spediteuren schon seit 10 Jahren anschauen können!

„Diese Innovation hätte sich Senator Rabe bei uns Spediteuren schon seit 10 Jahren anschauen können!“

Meine sehr geehrten Kolleginnen und Kollegen, ich hoffe, Ihnen auch in diesem Jahr einen Einblick über die wichtigsten Themen gegeben zu haben, die uns im VHSp und in der Geschäftsstelle beschäftigt haben. Vieles bedarf weiterhin unserer Aufmerksamkeit, andere Themen müssen der Politik intensiv dargebracht werden, aber wir sind wie immer guten Mutes: Was lange währt, wird endlich gut.

Meine verehrten Damen und Herren, noch ein Wort in eigener Sache. Dies war heute mein letzter Rechenschaftsbericht als Vorsitzer des VHSp. Ich werde mich in der folgenden Vorstandssitzung nicht erneut um den Vorsitz bewerben. Neun Jahre habe ich dieses Amt bekleidet, habe Sie in den jährlichen Rechenschaftsberichten über unsere Arbeit unterrichtet, vielleicht waren Sie damit zufrieden (oder auch nicht). Ich habe dieses Amt gern übernommen und dabei auch viele neue Freunde gewonnen. Die Zeit möchte ich nicht missen und ich hoffe, doch etwas für das Ansehen unserer Branche getan zu haben.

Der Vorstand und ich als Vorsitzer haben in den vergangenen Monaten beschlossen, behutsam einen Generationswechsel einzuleiten. Da auch ich mich aus unserem Unternehmen mehr und mehr zurückziehe, stelle ich mein Amt heute zur Verfügung, gleichwohl werde ich weiterhin Mitglied des Vorstandes bleiben. Wer nun an meine Stelle tritt, erfahren Sie nachher im öffentlichen Teil unserer heutigen Mitgliederversammlung.

Mir bleibt jetzt nur noch, Ihnen Danke zu sagen. Danke für die Aufmerksamkeit und Danke für das Vertrauen und die Unterstützung, welche Sie mir in den letzten Jahren als Vorsitzer entgegengebracht haben. Und ich würde mich freuen, wenn Sie meinem Nachfolger die gleiche Unterstützung gewähren.

Für weitere Fragen stehen ich, sowie meine Vorstandskollegen Ihnen gern zur Verfügung.

Persönliche Worte an die Vorsitzer

von Walter Stork, Ehrenvorsitzer des VHSp

Sehr geehrter Herr Senator Horch,
sehr geehrter Herr Prof. Dr. Grube,
lieber Präsident Krage,
lieber Jan Schryver,
meine sehr verehrten Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

wir leben in nervösen Zeiten. In nervösen Zeiten steht Abschied immer auf der Tagesordnung. Aber es gibt verschiedene Arten des Abschieds. Es gibt die Möglichkeit, aus dem Amt geprügelt zu werden, also gesenkten Hauptes in den Ruhestand zu treten. Und es gibt die Möglichkeit, es aufrecht mit sehr freiem Blick, mit großem Selbstvertrauen zu tun, für alle diejenigen, die den Zeitpunkt ihres Abschieds selbst bestimmen, insbesondere diejenigen, die mit einem Abschied etwas ausdrücken wollen, uns eine Botschaft übermitteln möchten.

Lieber Herr Schryver, lieber Jan, Du hast uns eine Botschaft übermittelt, und wir verstehen diese Botschaft sehr gut. Wir alle können diesen Empfang und Deine Verabschiedung als unseren Vorsitzer nur mit Wehmut und großem Dank für alles, was Du bewegt hast, zur Kenntnis nehmen.

Lieber Jan, Du hast nicht nur mich, nicht nur die Hamburger Verkehrswirtschaft, Du hast viele in Hamburg und an der Nordseeküste gut begeistert. Wir haben Dich achten, respektieren und Deine Offenheit schätzen gelernt als einen hochgradig sachkundigen und aufrechten Mann. In Hamburg gottlob keine absolute Ausnahme - aber auf jeden Fall keine Massenware!

Von Mark Twain ist das hübsche Wort überliefert: „Wir lieben Menschen, die frisch heraus sagen, was sie denken. Vorausgesetzt, sie denken dasselbe wie wir." Herr Schryver hat bei vielen Gelegenheiten frisch heraus gesagt, was er denkt. Und tatsächlich ist es ihm allzumeist gelungen, das zu sagen, was die Spediteure dachten.

Ich weiß, dass Deine großen Erfahrungen in der Seehafen-Spedition besonders im Fachausschuss Export-

Spedition sehr gefragt waren. Du hast diesen wichtigen Ausschuss seit 1999 geleitet.

Es war mir eine große Ehre, Dir am 27. April 2010 das Amt zum Vorsitzer des Vorstandes unseres Verbandes zu übergeben. Bis heute hast Du mit viel Herzblut diese Position wahrgenommen und die Interessen unserer Mitgliedsfirmen in vielen Gremien hochgradig und sachkundig vertreten. Auch hierfür meinen aufrichtigen Dank, den ich im Namen aller Mitglieder aussprechen möchte.

„Bis heute hast Du mit viel Herzblut diese Position wahrgenommen und die Interessen unserer Mitgliedsfirmen in vielen Gremien hochgradig und sachkundig vertreten. "

Du bist ein interessanter Mensch. Das fängt mit Deinem Geburtsdatum an. Wer am 27. Februar geboren wird, ist nach unserem Kalender im Zeichen des Fisches geboren. Der Zufall hat mir vor einigen Tagen den chinesischen Kalender in die Hände gespielt, der bekanntlich nicht nach Monaten, sondern nach Jahren geordnet ist. Danach kann einem Menschen nichts Besseres passieren, als im Jahr der Ziege geboren zu sein. Du bist im Jahr 1943 geboren. Das Jahr 1943 ist das Ziegen-Jahr. Man könnte darüber streiten, ob nach dem chinesischen Kalender vielleicht auch noch Einflüsse des vorherigen Jahres des Pferdes bestehen. Ziege klingt zunächst nicht so hübsch wie Pferd, aber ich habe nachgeschaut: Die im Jahr der Ziege Geborenen genießen im ältesten Kulturland der Welt ein extra hohes Ansehen, sie werden als sensibel und nachdenklich beschrieben, Menschen mit einem eindringlichen Charakter, der umso bezwingender wirkt, je länger wir diese Menschen kennen.

Es steht mir, lieber Jan, natürlich nicht zu, Dich zu beurteilen, aber möchte einer von uns dem alten klugen Volk der Chinesen, die waren ja bekanntlich nicht immer Kommunisten, widersprechen? Sind da nicht auch Charakterzüge, die wir in Hamburg sehr schätzen? Sind da nicht Züge eines Menschen, den wir gern achten und an den wir uns gern zurück erinnern, auch wenn er nicht mehr im Amt ist?

Es ist schon beachtlich, Deine Vita passieren zu lassen. Neben Deinen Auslandsaufenthalten, in denen Du Deine wahrlich polyglotten Sprachkenntnisse anwandtest und Dich dort nie fremd fühltest, hast Du Deine Aufgabe auch im Hause Deiner Firma mehr als ernst genommen. Aber das ist die Geschichte von gestern und viele Berufenere als ich haben oder werden Deine Leistungen würdigen.

Dass Du Dich nun, lieber Jan, auch dem Golfsport noch stärker widmest, zeigt bestimmt einmal wieder Deine schnelle Anpassung an die neue Situation. Man kann

www.mediaserver.hamburg.de / Andreas Vallbracht

ja mit Fug und Recht annehmen, dass auch weniger diesem Sport verbundene Menschen wissen, was ein Handicap ist. Du wirst Dein Handicap, das ja schon sensationell ist, ausbauen, und auch hierzu meine besten Wünsche. Bernhard Langer sagte zum Thema Golf: „Im Golf ist es schwer, überheblich zu werden. Jeder bekommt immer wieder mal einen Dämpfer – Golf ist gewissermaßen das Spiel der Demut. Man braucht natürlich ein gesundes Selbstvertrauen zum Erfolg oder auch zum Durchstehen von Misserfolg." Als Spediteur bist Du mit der Demut aufgewachsen. Gesundes Selbstvertrauen und auch Misserfolge sind in unserem Beruf keine Seltenheit. Nochmals alles Gute für Dein neues zusätzliches Engagement und Deine Arbeit in Deiner Firma.

„Wenn ich Dich traf, haben wir uns gefreut. Haben uns gefreut, einem sachkundigen Menschen zu begegnen, der nicht nur ein offenes Wort für wirtschaftliche Zusammenhänge hat, sondern auch handfest etwas davon versteht."

Wenn ich Dich traf, haben wir uns gefreut. Haben uns gefreut, einem sachkundigen Menschen zu begegnen, der nicht nur ein offenes Wort für wirtschaftliche Zusammenhänge hat, sondern auch handfest etwas davon versteht. Wir schätzen Dich und haben Dich geschätzt als jemanden, der die gemeinsamen Interessen von Politik und Wirtschaft auch in unseren Betrieben standfest und gut vertreten hat. Und Du bist ein Mann für Effekte. Dass wir heute, am 24. April, dem 114. Tag des Jahres, 251 Arbeitstage vor Beendigung dieses Jahres, 16 Tage vor dem Steuertermin, an dem wir die Erklärung für Umsatzsteuer, Lohn- und Kirchensteuer und den Solidaritätszuschlag abzugeben haben, und Du den Verein Hamburger Spediteure veranlasstest, zur Jahreshauptversammlung einzuladen, ist ein Effekt, ein amüsanter und praktischer zugleich. Deshalb, weil die ja nicht unerheblichen Kosten für diesen Empfang noch im April anfallen und nicht erst später. Und im Übrigen übernehmen Deine Weggefährten jetzt das Ruder.

Nachdem ich schon den chinesischen Kalender zitiert habe, will ich mit einer chinesischen Weisheit schließen: „Wer einen Tag glücklich sein will, der trinke. Wer eine Woche glücklich sein will, schlachte ein Schwein. Wer ein Jahr glücklich sein will, baue ein Haus. Wer sein Leben lang glücklich sein will, genieße die Natur".

Ich danke Dir auch im Namen aller Anwesenden ganz herzlich für alles, was Du für den VHSp, die Hafenwirtschaft, geleistet hast, und wünsche Dir von ganzem Herzen Glück, Zufriedenheit und eine ausgeglichene Gesundheit.

Meine sehr verehrten Damen, meine Herren,

einen wirklich großen Mann erkennt man an drei Dingen: Großzügigkeit im Entwurf, Menschlichkeit in der Ausführung und Mäßigkeit im Erfolg. Mit diesen Worten von Otto von Bismarck möchte ich unserem neuen Vorsitzer, Herrn Willem van der Schalk, Geschäftsführer der Firma a. hartrodt, herzlich zur Übernahme dieses verdienstvollen Amtes gratulieren.

Lieber Will, Du gehörst seit Jahrzehnten dem Vorstand unseres Verbandes an und hast Dich wahrlich verdient gemacht. Für mich als Ehrenvorsitzer war es natürlich, dass Du Dich für diese Aufgabe zur Verfügung stellst. Du hast Dich in vielen Verbänden, als Vizepräsident unseres Bundesverbandes, dem DSLV, in der Handelskammer, im CNS, dem Komitee der Seehafenverbände, um nur wenige Aufgaben zu nennen, seit langem mit aller Kraft und Deinem großen internationalen Wissen eingesetzt. Heute kommt so quasi die Krönung, Du bist jetzt unser Vorsitzer. Alles erdenklich Gute, weiterhin so viel Ideenreichtum und Kraft.

Ich erinnere mich – und das muss ich einfach noch erwähnen – an eine Sitzung in Amsterdam, auf der die niederländischen Kollegen sich in ihrer Muttersprache unterhielten. Irgendein Kommentar brachte Dich zum Lächeln. Du hattest natürlich alles verstanden und unser Gegenüber wurde von Dir auch sofort darauf aufmerksam gemacht, dass Du ihre Sprache beherrschst. Diese Offenheit hat Dich immer beherrscht und Dir bei Deinen weltweiten Reisen geholfen. Möge Dir neben einer stabilen Gesundheit und viel Freude bei Deinem neuen Amt all' das erhalten bleiben!

Grußwort

von Senator Frank Horch, BWVI

Sehr geehrter Herr Schryver,
sehr geehrter Herr van der Schalk,
sehr geehrte Vorstandsmitglieder,
meine sehr verehrten Damen und Herren,

ich freue mich, heute im Namen des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg zu Ihnen zu sprechen.

Die Logistikbranche ist und bleibt eine der bedeutendsten Wirtschaftsbranchen unserer Stadt, der Metropolregion sowie der gesamten Bundesrepublik. Sie rangiert noch vor der Elektronikbranche und dem Maschinenbau – mit rund 3 Millionen übertrifft sie dessen Beschäftigtenzahl um das Dreifache. Dabei ist die Strahlkraft Hamburgs als dem deutschen Top-Logistikstandort in Deutschland ungebrochen. 135.000 Beschäftigte in Hamburg und zusätzliche 110.000 in der gesamten Metropolregion belegen das. Damit sind Sie, meine Damen und Herren, ein wirtschaftliches Rückgrat für die gesamte Region!

Die Themen, die Ihre Branche bewegen, sind vielfältig. Lassen Sie mich daher beispielhaft die langfristig anstehende Nachfolgelösung für die Köhlbrandbrücke, die Genehmigungsverfahren für Groß- und Schwertransporte sowie die Modernisierung der Zollverwaltung als aktuell wichtige Themen herausgreifen.

Der Begriff „Rückgrat“ gilt in gewisser Weise auch für die Bedeutung der Köhlbrandbrücke für den Hamburger Hafen. Man sagt, an der Intensität ihrer Befahrung durch Lkw könne man zudem die Lage der Konjunktur ablesen.
Wenn jedoch täglich mehr als 35.000 zum Teil sehr schwere Fahrzeuge über eine Brücke rollen, sind Verschleiß und damit notwendige Instandsetzungen unvermeidlich. Um weiterhin einen wirtschaftlichen Betrieb dieses Verkehrsweges, aber auch die Durchfahrtsmöglichkeit für „Super-Containerschiffe“ zu gewährleisten, ist, wie Sie wissen, mittelfristig eine Nachfolgelösung vorgesehen.

Die HPA hat mit den entsprechenden Untersuchungen im vergangenen Jahr begonnen. Einzelheiten wie die Trassenführung oder die Entscheidung zwischen Brücke und Tunnel werden in aufeinander aufbauenden Machbarkeitsstudien untersucht werden. Das Planungsstadium steckt also noch in den Kinderschuhen – Aussagen zum Fertigstellungstermin oder Kosten fallen insoweit schwer und wären Spökenkiekerei.

Meine Damen und Herren, Groß- und Schwerlasttransporte beanspruchen nicht nur unsere Verkehrswege in besonderem Maße – sie sind auch hinsichtlich ihrer Genehmigung mit Aufwand für Ihre Unternehmen verbunden. Wir brauchen für unseren Logistikstandort eine schnelle Bearbeitung der Anträge.

„Das Planungsstadium steckt also noch in den Kinderschuhen – Aussagen zum Fertigstellungstermin oder Kosten fallen insoweit schwer und wären Spökenkiekerei. "

Die verantwortlichen Stellen haben den Verbesserungsbedarf – sowohl auf Seiten der Antragsteller aber auch der Genehmigungsbehörden – erkannt und auf Bundesebene eine entsprechende Arbeitsgruppe eingesetzt, die zwei Kernziele verfolgen wird: Zum einen gilt es, die verschiedenen Bearbeitungsprozesse bundesweit einheitlich und vollständig zu automatisieren. Da dies nach erster Einschätzung einen größeren Zeitraum beanspruchen wird, ist die zweite Zielsetzung umso wichtiger – das Schaffen kürzerer Bearbeitungszeiten durch spürbare Verbesserungen bei der automatisierten Abarbeitung des Genehmigungsverfahrens.

Hamburg ist sich seiner herausgehobenen Position in diesem Rahmen bewusst. Der Geschäftsführer des Landesbetrieb Verkehr bringt sich daher als Sprecher der Arbeitsgruppe mit großem Engagement ein.

In besonderer Weise wichtig für Sie, meine Damen und Herren, ist auch die Effektivität der Zollverwaltung. Gemeinsam mit der Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz hat meine Behörde daher im Herbst des vergangenen Jahres die Forderungen und Erwartungen Hamburgs an den Bund in einem Positionspapier zusammengetragen. Dabei spielt neben der Realisierung einer One-Stop-Shop-Strategie sowie der Modernisierung der Zollverwaltung vor allem auch ein Thema eine wichtige Rolle: Die Digitalisierung der Zollverwaltung.

Der Bund ist beispielsweise aufgefordert, die Koordinierung des EU-Abfertigungssystems „TRACES" zu übernehmen, die einheitliche Rechtsanwendung u.a. für den elektronischen Datenaustausch zu gewährleisten und sich vermehrt an EU-Digitalisierungsprojekten zu beteiligen.

Meine Damen und Herren, auch vor dem Hintergrund der neuen Besetzung der Leitung des zuständigen Bundesfinanzministeriums sind wir im Hinblick auf die Erfüllung unserer Forderungen zuversichtlich. Es ist neben den Digitalisierungsbemühungen sicherlich ein gutes Signal, wenn der neue Bundesfinanzminister Olaf Scholz die Schaffung mehrerer hundert Stellen beim Zoll in Aussicht stellt.

Meine Damen und Herren, auch meine Behörde engagiert sich sehr, die Digitalisierung in der Logistik voranzubringen. Gerade für die durch eher starre Wertschöpfungsketten gekennzeichnete Logistikbranche steht die Digitalisierung für eine nachhaltig dynamisierte Weiterentwicklung bisheriger Netzwerke.

Die Mehrzahl der Logistikunternehmen in Hamburg hat diese Notwendigkeit bereits erkannt. So planen 66% der Unternehmen im Zuge der Digitalisierung Umstellungen bei internen Prozessen, 35% wollen Produkte und Dienstleistungen überarbeiten und 7% gar ihr gesamtes Geschäftsmodell verändern.

Nicht zuletzt die Startup-Szene hat die Logistik als Geschäftsfeld entdeckt und liefert schon heute wichtige Impulse für konkrete Digitalisierungslösungen. Finanzielle Einzelförderung und einen fruchtbaren Kontaktaustausch für derartige Startups ermöglicht der von meiner Behörde unterstützte Next Logistics Accelerator.

Über die Unterstützung von Startups hinaus sollen jedoch vor allem etablierte Logistikunternehmen bei der digitalen Weiterentwicklung gefördert werden. Der ebenfalls von meiner Behörde initiierte Digital Hub Logistics Hamburg beschleunigt hierzu als Begegnungsraum Innovationsprozesse.

Die hier vorhandenen vielfältigen Lösungsansätze gilt es zu erkennen, aufzunehmen und in der Branche zu kommunizieren. Ich lade Sie daher herzlich ein, sich über den Digital Hub Logistics, der dies alles ermöglicht, zu informieren und die dort vorhandenen Potentiale zu entdecken.

„Meine Damen und Herren, auch meine Behörde engagiert sich sehr, die Digitalisierung in der Logistik voranzubringen. “

Meine Damen und Herren, neben aller thematischen Fokussierung möchte ich zum Abschluss noch einen anderen Schwerpunkt setzen – Sie, sehr geehrter Herr Schryver, haben heute Ihre Funktion als Vorsitzer des Verein Hamburger Spediteure niedergelegt.

Der deutsche Philosoph Manfred Hinrich hat einen solchen Abschied einmal als „Tür zur Zukunft“ beschrieben. Ich denke, ich spreche für alle Anwesenden, wenn ich meine Freude darüber ausdrücke, dass Sie diese Tür noch nicht schließen und dem Vorstand dennoch weiterhin als Mitglied erhalten bleiben.

Für die stets gute Zusammenarbeit in Ihrer Funktion in den letzten Jahren möchte ich Ihnen herzlich danken! Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit!

TERMINAL BURCHARDKAI
TERMINAL BURCHARDKAI
TERMINAL BURCHARDKAI
BURCHARDKAI

Jahresbericht

von Willem van der Schalk, Vorsitzer des VHSp e.V.

Sehr geehrter Senator Horch,
Sehr geehrter Prof. Dr. Grube,
Sehr geehrte Abgeordnete des Deutschen Bundestages und der Hamburger Bürgerschaft,
Meine Damen und Herren,
Liebe Kolleginnen und Kollegen,

auf der eben stattgefundenen Vorstandssitzung haben wir Herrn Schryver als Vorsitzer des VHSp verabschiedet, er bleibt aber Mitglied im Vorstand und wir können auf seine Erfahrung zurückgreifen.

Lieber Jan, unser Ehrenvorsitzer Walter Stork hat vieles bereits gesagt, so dass ich hier an dieser Stelle auf ergänzende Bemerkungen und Anekdoten aus deiner Zeit verzichte.

Meinen Kollegen aus dem Vorstand des Verein Hamburger Spediteure, die mir das Vertrauen ausgesprochen haben, als Vorsitzer für den VHSp antreten zu können, danke ich sehr für das Vertrauen.

Zusammen mit Axel Plaß und Pay-Andres Lüders, den beiden Vizevorsitzer, werden wir ein tolles Team bilden, um die Herausforderungen für alle Cluster in der Logistikkette und für alle Mitglieder mit dem gleichen Einsatz zu vertreten.

Wir haben uns vorgenommen, einige der neuen Herausforderungen in Hamburg zügig zu thematisieren und Lösungsansätze zusammen mit der Politik auszuarbeiten. Hamburger Spediteure sind nicht nur Seehafenspediteure, auch wenn in dieser Antrittsrede die Seefracht dominiert, sondern sie sind genauso im Luftverkehr, Landverkehr, Bahnverkehr, in der Zollspedition und Lagerhaltung aktiv. Zu allen diesen Verkehrsträgern bringt der VHSp mit seinem Geschäftsführer Stefan Saß und seinem Team die große Expertise mit. Ich bin dankbar, auf dieses Team zurückgreifen zu können.

Meine Damen und Herren, als Vorsitzer des VHSp ist man ehrenamtlich tätig und hat neben dieser Tätigkeit auch noch einen Job, der erst das ehrenamtliche Engagement möglich macht. Gestatten Sie mir daher auch

meinen Dank an die Gesellschafter der Firma a.hartrodt, die es mir ermöglichen, dieses Ehrenamt auszuführen. Dass ich damit der bereits zweite Vorsitzer der Firma a. hartrodt im VHSp bin und 33 Jahren nach Konrad Wenzel hier stehe, erfüllt mich mit Stolz. Die Latte, die meine Vorgänger Konrad Wenzel, Walter Stork und Jan Schryver aufgelegt haben, ist hoch.

Daher habe ich mich auch entschlossen, dass ich im September nicht erneut als Vizepräsident für das Präsidium des DSLV kandidieren werde. Ich möchte mich voll und ganz auf Hamburg – auf unseren VHSp - konzentrieren. Ich habe mir vorgenommen, zusammen mit meinen Kollegen aus den anderen Hamburger Berufsverbänden und gemeinsam mit der Politik für ein starkes Hamburg und einen starken Hafen in der Nordrange einen Schulterschluss zu formen.

„Ich möchte mich voll und ganz auf Hamburg - unseren VHSp - konzentrieren."

Viele der Herausforderungen sind aber nicht nur auf Hamburg bezogen, sondern sind Herausforderungen, die die Verkehrspolitik und alle Häfen in Deutschland betreffen. Einige unserer Mitglieder haben Niederlassungen sowohl in Bremen als auch in Hamburg. Hamburger Seehafenspediteure fertigen mit einer Selbstverständlichkeit eingehende und ausgehende Sendungen über die Bremischen Häfen und auch Wilhelmshaven ab. Das Gleiche gilt vice versa.

Spediteure arbeiten nicht hafenbezogen, sondern folgen der Fracht, finden Lösungen und sind global aufgestellt. Hier unterscheiden wir uns von den asset-gebundenen Terminalbetreibern und Hafenbetrieben. Wir, die international aufgestellten Spediteure, sind an einem starken Standort Deutschland interessiert. Es wäre schön, wenn die Politik es schaffen würde, die Namensrechte für German Ports wieder neutral zu machen; um den ewigen Kampf auf internationalen Messen; um einen einheitlichen Auftritt möglich zu machen.

Ich habe die Ansprache meines Kollegen der Bremer Spediteure, Oliver Oestreich, letzten Dienstag, mit großer Freude aufgenommen. Er sprach darüber, gemeinsame Lösungsansätze zu finden und die Herausforderungen für die deutschen Häfen gemeinsam anzugehen. Lieber Oliver, auch wenn du nicht hier sein kannst, sei versichert, dass wir uns gemeinsam für die Stärkung der deutschen Häfen einsetzen werden. Gemeinsam im KDS sprechen nicht nur die Spediteure aus Bremen und Hamburg miteinander, sondern wir sprechen mit Vertretern aus allen deutschen Häfen, die ihren Standort stark machen. Wir sprechen über die Digitalisierung der Supply Chain, da passen Medienbrüche zwischen den Häfen nicht dazu. Im Fußball, so sei deutlich gesagt, ist es etwas Anderes, aber wir sind aus verständlichen Gründen zurzeit etwas zurückhaltend.

Wir sollten es dem Fußball jedoch gleich tun, in den nationalen Ligen treten die Häfen gegeneinander an und werden von den jeweiligen Parlamenten unterstützt. Jeder hat seinen Lieblingsverein oder -hafen, aber international sollte es nur einen gemeinsamen Auftritt

geben. Wir müssen uns als Logistikstandort Deutschland präsentieren.

Als Herausforderungen für Hamburg sehe ich:

- die Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterelbe mit einem nachhaltigen Sedimentsmanagementkonzept,
- die landseitige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens, die optimiert werden muss,
- eine bessere Baustellenplanung,
- das Dieselfahrverbot und die Auswirkung auf den Straßengüterverkehr,
- Schaffung der notwendigen Planungskapazitäten, um die positiven Projekte für den Norden aus dem Bundesverkehrswegeplan umzusetzen,
- das Mindestlohngesetz,
- die Forderungen deutscher Importspediteure, das Verfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer zu reformieren,
- die Forderung, endlich das Verbandsklagerecht abzuschaffen.

Das sind nur einige unserer Forderungen. Natürlich darf die Digitalisierung der Supply Chain nicht fehlen. Dazu aber noch später.

Planbarkeit, Nachhaltigkeit der Entscheidungen – ein immer wichtiger Punkt. So lange wir aber noch das Verbandsklagerecht haben, und Umweltverbände es sich zur Aufgabe gemacht haben, Frontalopposition zu betreiben, müssen wir immer mit weiteren Klagen rechnen. Es geht dabei nicht unbedingt um die Sache, um die geklagt wird. Ein Schelm, der Böses dabei denkt. Nachhaltigkeit von Ökologie, Ökonomie und Soziales müssen überhaupt keine Gegensätze darstellen, ganz im Gegenteil. Sie könnten Hand in Hand gehen, wenn die Umweltverbände in Deutschland ihre ideologischen Scheuklappen absetzen und nicht permanent versuchen würden, das Gleichgewicht zwischen Ökonomie und Ökologie einseitig verändern zu wollen. Eine Gesellschaft muss Umweltschutz nicht nur wollen, sondern ihn sich auch finanziell leisten können. Manchmal habe ich den Eindruck, dass Grünenpolitiker für die Umweltverbände zu pragmatisch geworden sind, und sie jetzt ihre eigene, wesentlich radikalere Politik versuchen mit allen Mitteln durchzusetzen, eine Politik, die wirtschafts- und wettbewerbsschädigend ist zumindest für Andere.

Die Herausforderungen für die Hamburger Spediteure sind vielfältig. Lassen Sie mich mit einem sehr bewuss-

ten Statement beginnen: „Berufsvereinigungen bekommen in der Hamburger Vereinslandschaft wieder bedeutend mehr Verantwortung und wir werden diese Verantwortung aufnehmen müssen."

Ich sage bewusst „Berufsvereinigungen" und schließe meine vielen Kollegen aus den anderen Verbänden mit ein. Berufsvereinigungen in der Hansestadt Hamburg werden wichtiger denn je, denn die im Plenum der Handelskammer anwesende Mehrzahl der Mitglieder hat mit den uns naheliegenden Problemen oder Vorstellungen nun so rein gar nichts am Hut.

„Berufsvereinigungen bekommen in der Hamburger Vereinslandschaft wieder bedeutend mehr Verantwortung und wir werden diese Verantwortung aufnehmen müssen."

Die Schwerpunkte haben sich verlegt, und es liegt an uns, den Berufsverbänden der Logistik, die Stimme auch in Berlin zu erheben, um für unsere Herausforderungen, ich spreche nicht gern von Problemen, aufzutreten. Berufsverbände aus der Logistik müssen und werden in Hamburg noch stärker an einem Strang ziehen, um das entsprechende Gegengewicht zur Politik zu sein. Die Schließung der Handelskammerbüros in Brüssel und Berlin sind kontraproduktiv und schädlich in der Standortvermarktung und im notwendigen Lobbying. Zusammen mit dem DSLV werden wir aber in Berlin die entsprechenden Akzente setzen.

Es wäre auch schön, wenn die allgemeine Welt- und Europäische Politik mehr auf „the real economy" hört. Leider scheint das mit dem Verstehen momentan etwas aus der Mode gekommen zu sein: Protektionismus, Nationalismus, Terrorismus, Cyberattacken, Umgang mit Daten, und deren Schutz durch eine Europäische Datenschutzgrundverordnung. Die DSGVO ist ein Thema für sich und lässt die Zornesröte in mein Gesicht schießen. Klar, durch den Facebookskandal und den Missbrauch der Daten einerseits verständlich, aber dass wir in unseren Verkaufsprogrammen nicht mehr die persönlichen Daten unserer Kunden – wie Geburtstage und Hobbies – nur mit deren Zustimmung notieren dürfen, ist doch salopp gesagt etwas weltfremd. Brüssel hat sich hier wieder von seiner sehr besonderen Seite gezeigt. Vielleicht sollte man einigen der Politiker in Brüssel ein Praxisseminar „the real economy und how to deal with" anbieten.

Trotz einiger widriger Begleitumstände ist das Klima in der deutschen Logistikwirtschaft gut, darüber hat Jan Schryver im internen Teil bereits berichtet. – Die Logistikbranche profitierte in den letzten Jahren vom stetig steigenden globalen Handel, dieses unterstreichen nicht nur die verschiedenen Logistik-Indikatoren für das Jahr 2017 und das erste Quartal 2018, wie zum Beispiel der vom IFO Institut und der vom Verein Hamburger Spediteure, den wir heute vorgestellt haben.

Der drohende Handelskrieg zwischen globalen Großmächten irritiert und macht uns Sorgen. Es sind die Begleiterscheinungen wie der aufziehende Protektionismus, den wir mit Sorge beobachten und der die Bedeutung internationaler Wertschöpfungsketten vor große Herausforderungen stellt. Wir Spediteure im internationalen Geschäft sind die Architekten der globalen Supply Chain, wir profitieren von globaler Arbeitsteilung und freiem grenzüberschreitenden Handel, und das muss von uns allen mit Nachdruck gesichert und gefordert werden. Um die positiven Prognosen Wirklichkeit werden zu lassen, wünsche ich all denjenigen, die politische Verantwortung tragen, dass sie dieser auch gerecht werden.

Wertschöpfung, meine Damen und Herren, kann nur dann sicher und effizient geleistet werden, wenn die deutsche Wirtschaft eine planbare, gut funktionierende, aufeinander abgestimmte Infrastruktur vorweisen kann. Deutschland muss mehr in physische und digitale Infrastruktur investieren. Zeitverluste durch Kapazitätsengpässe im Hafen, auf Bahnstrecken und Autobahnen, oder „Funklöcher" im Mobilfunkbereich, besonders hier im Hafen, gehören nicht mehr in dieses Zeitalter. Die Hamburger und die deutschen Unternehmen brauchen Planungssicherheit. Senator Horch, wir zählen auf Sie und haben stets auf Sie gezählt.

Kommen wir zu den Punkten, die uns in Hamburg zukünftig bewegen werden. Die Zeit ist heute knapp, und ich werde die Punkte nur anreißen, denn eine differenzierte Betrachtung lässt der gesetzte Zeitrahmen nicht zu.

Kritisch und mit einiger Sorge in Bezug auf den Wettbewerb sehen wir die zunehmende Konzentration in der Containerfahrt. Das Jahr 2017 war ein Jahr der Merger und Akquisition. Die Schiffe werden immer größer, aber die Anzahl der Anbieter immer weniger, und diese werden auch nachhaltig die Raten beeinflussen. Was aus der Sicht der Reeder sicherlich nachvollziehbar ist, wird für die Seehafenspediteure zu einer Herausforderung im Gespräch mit ihren Kunden.

Digitalisierung der Supply Chain und das „Internet der Dinge". Jeder redet von Digitalisierung, aber verstehen wir Digitalisierung richtig? Wir alle werden durch die Diskussion so indoktriniert, dass ich mich manchmal frage, ob wir noch authentisch handeln und unsere Geschäftsprozesse wirklich so ausrichten, wie wir es für richtig halten. Oder hat uns „the cloud" bereits so in den Bann genommen? Wir müssen uns damit beschäftigen, damit wir wissen, was dahinter steht - und nicht nur das Wort sehen, sondern auch den tieferen Sinn.

Ich weiß nicht, ob es Ihnen auch so wie mir geht, aber das Wort „Digitalisierung“ kann ich bald nicht mehr hören. Das Wort wird überstrapaziert. Jeder nutzt es, als gebe es keinen Geschäfts- und Wirtschaftsbereich mehr, der nicht digital werden muss. Ich möchte hier nicht missverstanden werden, Digitalisierung der Prozesse halte ich für ungeheuer wichtig, ob mit Blockchain oder Bitcoin oder ohne. Ich selbst bezeichne mich extrem als IT-affin, aber gerade deshalb ist eine kritische Betrachtung wichtig.
Wir selbst treiben die digitalen Prozesse in unseren Arbeitsabläufen stark voran und sind im ständigen Dialog mit Kunden, die immer mehr Anforderungen an uns Logistikdienstleister haben. Digitalisierung ist nicht *der* Einsatz von IT in Unternehmen, sondern nur *ein* Teil. Digitalisierung geht jedoch viel tiefer und wird unsere Prozesse stark beeinflussen und steuern. Als VHSp wollen wir uns aktiv in die Diskussion um die Digitalisierung der gesamten Supply Chain einbringen. Wenn ich mir die neue Datenschutzgrundverordnung ansehe und die Konsequenzen auf Daten, auch wenn es noch überwiegend die privaten Daten sind, frage ich mich manchmal, ob die Digitalisierung durch die Datenschutzgrundverordnung nicht eingeholt wird und so manches digitale Modell an seine Grenzen stößt. Bei allem Hype um die Digitalisierung darf aber bitte von uns allen – und auch von der Wirtschaft – der Faktor Mensch nicht vergessen werden.

„Jeder redet von Digitalisierung, aber verstehen wir Digitalisierung richtig?“

Wie wollen wir noch junge Leute für den Beruf des Logistikers, des LKW Fahrers, des Lagerlogistiker begeistern, wenn unterschwellig gesagt wird, dass physische Prozesse zukünftig von lernfähigen Robots nur noch digital organisiert werden, LKW autonom auf unseren Straßen fahren und intelligente Lagersysteme ohne Personal organisiert werden? Wir müssen es schaffen, jungen Menschen unseren Beruf neu und attraktiv vorzustellen, denn auch in digitalen Prozessen ist der Faktor Mensch von immenser Bedeutung.

Ich selbst halte Ausbildung auf allen Ebenen, die Schaffung von modernen Arbeitsplätzen in der Logistik, die Motivation für unseren Beruf und die Schaffung eines nachhaltigen modernen Images inklusive digitaler Kompetenz für uns Spediteure für eine meiner wichtigsten Aufgaben. Logistik wird sich in den nächsten Jahren massiv ändern.

Der Mindset zu Digitalisierung in einigen Volkswirtschaften ist noch nicht überall ausgeprägt. Nehmen wir unsere eigene Volkswirtschaft als Beispiel. Wann sind wir in Deutschland in der Lage, flächendeckende Breitbandverbindungen anzubieten? Einige Gebiete, in denen auch unsere Kunden sitzen, würden gern den digitalen Sprung machen, aber es fehlt die Breitbandverbindung. Ein Wettbewerbsnachteil. Natürlich, gestatten Sie mir die Bemerkung, bei der Datenkommunikation

im Hamburger Hafen haben wir eine Vorreiterrolle, die wir gern halten würden und als Unternehmen auch entsprechend investieren. Die IMP und der EMP – ein klares Plädoyer für Dakosy. Es treten aber noch zu häufig Medienbrüche an den Schnittstellen zu prozessbeteiligten Behörden und Verwaltungseinheiten auf. Eine durchlaufende Prozesskette ist nur so stark wie ihr schwächstes Glied, und das sind sehr häufig die Verwaltung und die Behörden. Ein Opfer der „schwarzen Null"?

Digitalisierung bedeutet nicht das Ende des analog arbeitenden Spediteurs, denn wie wir in der Zwischenzeit wissen, bedient sich der sogenannte digitale Spediteur gern der analogen Hilfe in Häfen ohne die entsprechende IT Unterstützung und im Dialog mit Zoll oder dem Veterinäramt. Dazu aber noch später.

Apropos Veterinäramt, da war doch noch was! Da fällt mir gleich etwas Weiteres dazu ein, diesmal nicht digital, sondern ganz bodenständig analog. Das Veterinär- und Einfuhramt ist unverändert das behördliche Stiefkind im Hamburger Hafen. Die Intensivierung des Gesundheits- und Verbraucherschutzes sowie die regelmäßige Erweiterung der EU in den letzten Jahren hatten eine stetige Erhöhung der veterinären Abfertigungsvorgänge in Hamburg zur Folge. Öffnungszeiten der Kontrollzentren wurden den personell begrenzten Ressourcen inzwischen so weit angepasst, dass eine praxisgerechte Nutzung kaum noch möglich ist.

Lieber Herr Senator Horch, ich möchte Sie dringend bitten, mit Ihrer Senatskollegin, Frau Prüfer-Storcks, in Kontakt zu treten, um hier gegenzusteuern. Wir brauchen dringend Abhilfe.

Über die Fahrrinnenanpassung wurde bereits gesprochen und wir alle kennen dieses leidige Thema. Einzelheiten können wir uns sparen. Wichtig ist aber immer wieder herauszustellen, dass Leipzig eindeutig die Fahrrinnenanpassung genehmigt hat. Trotzdem bleibt die Hoffnung, dass in diesem Jahr nun endlich diese endlose Geschichte einen positiven Abschluss findet. Dass der bedrohte Schierlings-Wasserfenchel von den Umweltverbänden immer noch als Argument gegen die Fahrrinnenanpassung ins Feld geführt wird, grenzt schon an Volksverdummung, nach-

dem nun hinlänglich bekannt ist, dass die Stiftung Lebensraum Elbe den Schierlings-Wasserfenchel offenbar ohne Probleme nachzüchten und entlang der Elbe ansiedeln kann. Auf diesen Umstand hatten wir schon auf der letzten Jahreshauptversammlung hingewiesen und auch das entsprechende Dokumentationsmaterial mitgeliefert.

Wie schrieb schon so treffend Prof. Dr. Malchow in einem Leserbrief im Hamburger Abendblatt im März diesen Jahres: „Der größte Feind des Schierlings-Wasserfenchels ist nicht der Bagger auf der Elbe, sondern der Kahlfraß durch Schafe an Land". Insofern bleiben wir bei unserer Position, dass die Arbeitsplätze im Hafen und in der Metropolregion deutlich bedrohter sind als der Schierlings-Wasserfenchel, für den ja jetzt mit viel Steuergeld ein neues Refugium gefunden wurde. Die jahrelange Diskussion über die Fahrrinnenanpassung hat deutlich zu Tage treten lassen, dass die bürokratischen Hürden, die von Infrastrukturprojekten in Deutschland übersprungen werden müssen, inzwischen standort- und damit arbeitsplatzgefährdende Dimensionen angenommen haben.

„Spannende Monate stehen uns also bevor, die das bisherige weltwirtschaftliche Gefüge infrage stellen könnten."

Der neue Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat in seiner ersten Regierungserklärung ein Planungsbeschleunigungsgesetz ins Spiel gebracht, damit jahrzehntelange Planungsverfahren zukünftig der Vergangenheit angehören.

Es ist nicht immer sexy, über den Hamburger Flughafen zu sprechen. Er wird mehr mit Lärm und Nachtflug in Verbindung gebracht, als dass er ein wichtiger Arbeitgeber ist, und für uns Spediteure und für die Hamburger Wirtschaft somit ein wichtiges HUB für die Luftfracht darstellt. Wir haben zusammen mit der Geschäftsleitung des Hamburger Flughafens die über Jahre geführte Diskussion um verbesserte Bedingungen für die Frachtabfertigung gelöst. Ich begrüße ausdrücklich den sehr guten Dialog mit der Geschäftsführung und dem Management des Hamburger Flughafens. Natürlich, das Gras in Nachbars Garten ist immer grüner, aber wir sind auf einem guten Weg und wenn jetzt auch noch weitere Intercontinentalflüge hinzukommen, sind wir zufrieden. Ende Februar sind alle am Flughafen ansässigen Sicherheitsbehörden unter einem Dach vereint worden. Diesen Leitgedanken – ein Behördenzentrum – wünschen wir uns auch für den Hafen.
Die Zusammenarbeit ist gut auch mit der Hamburger Hafen und Logistik AG - und das trotz der intensiven Diskussionen rund um die Einführung des Slotbuchungsverfahrens. Der Unterschied zu früher ist – was in erster Linie ein Verdienst der handelnden Personen

ist – dass die totale Fokussierung auf den Reeder als einzig wahren Kunden inzwischen der Erkenntnis gewichen ist, dass ohne die Berücksichtigung der Interessen der Spediteure – immerhin steuern die Spediteure mehr als 70 % aller Ausfuhrvorgänge über den Hamburger Hafen – eine nachhaltige Entwicklung des Hamburger Hafens nicht möglich ist.

Lieber Prof. Dr. Grube, wir hoffen natürlich auch stark auf Ihre weitere Unterstützung und die Einbringung Ihres langjährigen Wissens nicht nur um die Bahn. Unser Wachstum im Hafen wird auch durch die Optimierung der Hafen Zu- und Nachlaufverkehre bestimmt. Hamburg ist ein Eisenbahnhafen, und unser zukünftiger Erfolg liegt auf der Schiene, gerade jetzt, wo der Rhein beginnt, etwas mehr Probleme durch Niedrigwasser zu bekommen. Binnenschiffe warten in Rotterdam und Antwerpen bis zu 7 Tage, bis sie abgefertigt sind und die Reise antreten können. Chancen für deutsche Häfen!

Insofern freut es mich außerordentlich, dass Sie, lieber Prof. Dr. Grube, unserer Einladung gefolgt und heute unser Keynote-Speaker sind. Herr Prof. Dr. Grube, ich freue mich nun auf Ihre Ausführungen. The floor is yours!

Gastvortrag Prof. Dr. Rüdiger Grube

HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG

Nachfolgend der gehaltene Vortrag im Wortlaut:

Meine sehr verehrten Damen und Herren, herzlichen Dank für die Einladung. Herr Schryver, Herr van der Schalk, vielen Dank für die netten Worte, die Sie – insbesondere auch Herr van der Schalk – gegenüber der HHLA gefunden haben. Denn auch ich habe mir vorgenommen, wie Herr van der Schalk als Hamburger für Hamburg, weltweit zu werben. Da sehe ich nicht nur die HHLA, sondern da sehe ich den Hafen. Und der Hafen ist mir ein Stück ans Herz gewachsen, weil ich hier groß geworden bin. Meine Großmutter hat hier im Hamburger Hafen einen Großhandel für Obst und Gemüse gehabt. Das heißt, das Gemüse wurde in Moorburg angebaut, hier verkauft und die Schiffe mit Proviant versorgt. Ich bin schon als vierjähriger Hamburger Butjer mitgenommen worden und gern wieder nach Hamburg zurückgekehrt. Von daher habe ich mit viel Spaß und Freude am letzten Wochenende in Shanghai an der Frage gearbeitet: „Quo vadis Hafen Hamburg?" – meinem heutigen Vortrag.

Meine Damen und Herren, bevor ich jetzt versuche, auf die einzelnen Fragen eine Antwort zu geben, sage ich zuerst einmal ganz kurz etwas zu meinem beruflichen Hintergrund, weil mich vielleicht nicht jeder kennt: Ich habe 25 Jahre in der Mobilität und in der Logistik gearbeitet. Ich war von 2005 bis 2009 der Verwaltungsratspräsident/Chairman der EADS, heute Airbus-Group. Ich hatte das Vergnügen und durfte 1999 die EADS mit den Franzosen und Spaniern auf die Beine stellen. EADS ist 2000 an die Börse gegangen.

Ich bin auch ein bisschen stolz, dass ich in Hamburg-Finkenwerder eine gewerblich-technische Ausbildung zum Metallflugzeugbauer, damals noch MBB, gemacht habe. Und ich muss im Nachhinein sagen, es lohnt sich immer wieder, Geld in die Hand zu nehmen, Senator Horch, denn wenn Sie als Hamburger Senat – und das sage ich aus voller Überzeugung – damals nicht so weitsichtig über 1 Milliarde in die Hand genommen hätten, hätte es den Hamburger Standort von Airbus nicht mehr gegeben. Sie haben ihn flutsicher gemacht, Sie haben ihn zukunftssicher gemacht, Sie haben weit nach vorn geschaut. Ich glaube, man darf das Airbus-Geschäft heute in Hamburg wirklich nicht

als kleines Geschäft sehen, sondern als einen wesentlichen Impuls für die Entwicklung Hamburgs, als einen der größten Arbeitgeber.

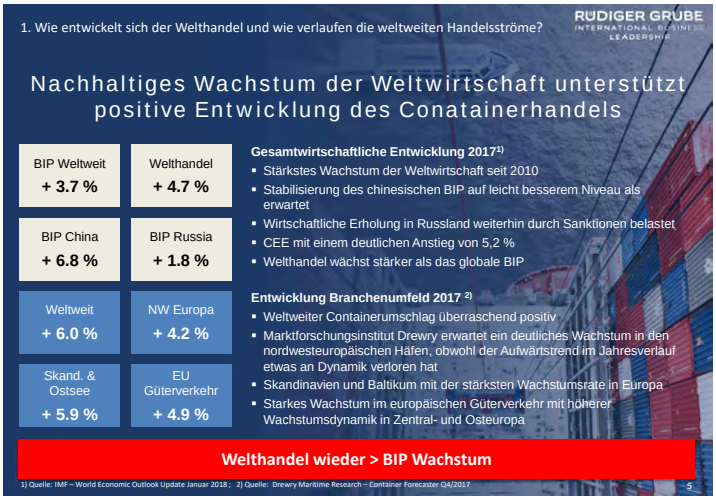
Meine Damen und Herren, danach habe ich neun Jahre im Vorstand von Daimler gearbeitet und mich insbesondere mit dem North-East-Asia-Geschäft beschäftigt. Ich habe von 2004 bis 2009 in Peking gelebt: jeden Sonntagabend hin, jeden Dienstagabend wieder zurück nach Stuttgart, und ich habe mich intensiv mit den Chinesen beschäftigt. Ich habe in 2005 die erste Mercedes Benz-Fabrik für die E- und für die C-Klasse gebaut. Damals habe ich Angst bekommen, weil das Gelände viel zu groß war. Heute haben wir die Fläche schon verdoppelt. 2004 habe ich mit 370 Mio. Umsatz begonnen, als ich 2009 zur Bahn gegangen bin, haben wir 10,4 Mrd. gemacht. Sie sehen, Daimler ist heute im hohen Maße von dem chinesischen Geschäft abhängig und von dem Handel zwischen Deutschland und China. 2009 habe ich die Bahn als Vorstandsvorsitzender übernommen. Im letzten Jahr habe ich den Vorsitz abgegeben und bin sehr froh, dass ich mich jetzt dem letzten Thema widmen darf, nämlich Wasser! Und nachdem ich in der Luft, auf der Straße, auf der Schiene und jetzt auf dem Wasser unterwegs bin, bin ich natürlich sehr stolz, dass – ich darf das so sagen, Frank – du ein großer Befürworter warst, dass ich diese verantwortungsvolle Aufgabe bei der HHLA übernehmen darf. Wir geben uns große Mühe. Ich hoffe, Sie bekommen das auch ein bisschen mit, aber wie sagt man so schön: „Nicht kleckern, sondern klotzen", und das machen wir als Hamburger bescheiden, mit Demut und freuen uns, wenn von dem, was wir wollen, sich auch einiges in der wirtschaftlichen Entwicklung des Unternehmens widerspiegelt.

Mein Wissen und meine Erfahrungen von der Logistik und der Mobilität versuche ich auch hier in Hamburg einzubringen. Daraus ergibt sich natürlich die zentrale Frage, wovon ist die weitere Entwicklung des Hamburger Hafens abhängig? Ich glaube, da gibt es einige Dinge, die wir beeinflussen können, aber auch Dinge, die wir nicht beeinflussen können. Was wir nicht beeinflussen können, sind die Entwicklung und das Wachstum der Weltwirtschaft. Wenn der weltwirtschaftliche Handel nicht stattfindet, dann entwickelt sich auch Hamburg nicht, also ist es im hohen Interesse, dass sich die Weltwirtschaft weiterentwickelt. Das zweite aber, was wir zurzeit mit großer Sorge betrachten, ist der faire Umgang, sind die fairen Spielregeln, die wir leider in bestimmten Regionen dieser Welt zurzeit nicht vorfinden. Das sind die zwei externen Faktoren, die wir nur schwer beeinflussen können, vielleicht den zweiten Punkt noch ein bisschen mehr, indem wir in den Organisationen und in unseren Netzwerken für faire und gerechte Wachstumsbedingungen werben.

Aber der dritte Punkt ist einer, der uns hier in Hamburg sehr interessieren muss, nämlich die Wettbewerbsfähigkeit. Man muss immer wieder überlegen: Sind wir im Vergleich zu Rotterdam, Antwerpen und den anderen Wettbewerbern wirklich wettbewerbsfähig? Und da sollte man sich auch nicht irgendwelche Geschichten erzählen, sondern wirklich die Zahlen auf den Tisch legen und ehrlich miteinander umgehen, denn nur dann können wir die Wettbewerbsfähigkeit absichern und weiter ausbauen. Denn ein Unternehmer ist heute wie ein Sportler, der an der Olympiade teilnehmen will. Jeden Tag wollen wir die Goldmedaille erlangen und das heißt, wenn ich sie einmal bekommen habe, fange ich am nächsten Tag schon wieder an zu trainieren. Das japanische „Kaizen" die „kontinuierliche Verbesserung" – das muss auch hier in Hamburg unsere zentrale Aufgabe sein.

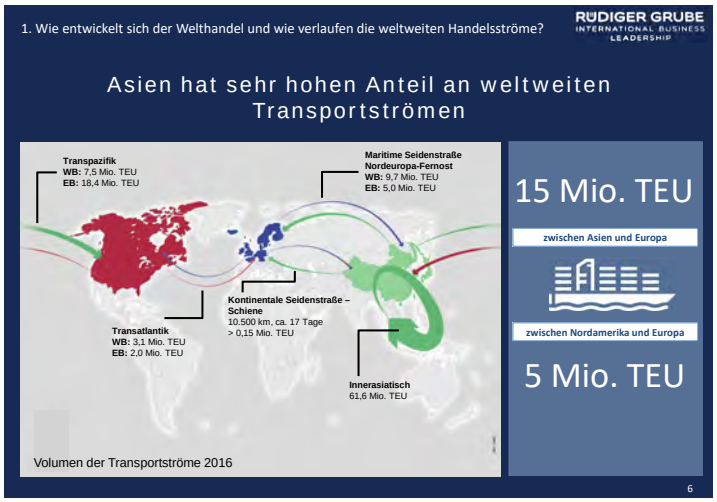
Der vierte Punkt, das sind die Rahmenbedingungen. Es ist eben ausführlich darüber gesprochen worden, ob es zum Beispiel die Fahrrinnenvertiefung/-verbreiterung ist oder die Automatisierung der Terminals oder die Kaimauerlänge oder die Größe der Kräne. Ich muss Ihnen das nicht sagen, Sie sind viel zu sehr selbst in den einzelnen Themen drin. Ich habe für heute Abend fünf Leitfragen entwickelt, nämlich: Wie entwickelt sich der Welthandel? Dann zweitens: Was für Folgen hat der Trump'sche Protektionismus? Dann die dritte Leitfrage: Was und wie entwickelt sich der Hafen Hamburg? Dann: Wo sind die Stärken und Schwächen, wo sind die Herausforderungen? Und last but not least, noch einmal die Maßnahmen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens weiter zu steigern.

Wenn wir uns nun als erstes das Weltwirtschaftswachstum anschauen, dann ist dieses zunächst einmal sehr positiv, was wir in den letzten Jahren häufig vermisst haben, da der Welthandel ja kleiner war als das weltwirtschaftliche Wachstum. Zwischenzeitlich ist der Welthandel wieder größer als das Wachstum des Bruttoinlandproduktes. Weltweit liegt das BIP bei 3,7 und der Welthandel bei 4,7 Prozent. Das ist etwas, mit dem wir sehr zufrieden sein können. China ist die Lokomotive, die die Wirtschaft weltweit ankurbelt. Als ich in China gelebt habe, haben wir immer gesagt: „Unter 10 Prozent BIP ist eine Katastrophe", und Sie sehen, mit 6,8 Prozent ist China weltweit nach wie vor der Treiber. Russland, nur mit 1,8 Prozent, sicher stark beeinflusst durch Sanktionen, zu denen wir alle eine eigene Meinung haben. Aber insgesamt kann man zurzeit sagen, ist die weltwirtschaftliche Entwicklung außerordentlich günstig. Es gibt zurzeit keinen Grund zu klagen. Ob das immer so bleibt, meine Damen und Herren, die Glaskugel kann ich auch nicht lesen. Es ist unwahrscheinlich, dass es immer so bleibt, es ist eine volatile Entwicklung, aber nach einem Runter gibt es auch wieder ein Rauf. Man sagt ja nicht umsonst, anschließend ist es häufiger besser als vorher, vorausgesetzt man hat vorher seine Hausaufgaben gemacht.



Wie sieht es in dem Branchenumfeld aus? Auch dort sehen wir zurzeit ein sehr positives Umfeld – nimmt man z.B. das Containerwachstum: weltweit 6 %, Westeuropa auch mit guten Wachstumszahlen von 4,2 %, Skandinavien und Ostsee sicherlich auf einem niedrigeren Niveau über 5 % und auch der EU-Güterverkehr mit 4,9 %. Also insgesamt kann man sagen, haben wir derzeit eine gute Entwicklung.

Es ist deutlich, wo die eigentlichen Transportströme herkommen: 15 Mio. TEU zwischen Asien und Europa. Im Vergleich: nur 5 Mio. zwischen Nordamerika und Europa. Also sind die Fernost-Verkehre für uns eindeutig die wichtigsten Verkehre, das müssen wir uns in Hamburg immer wieder bewusst machen.

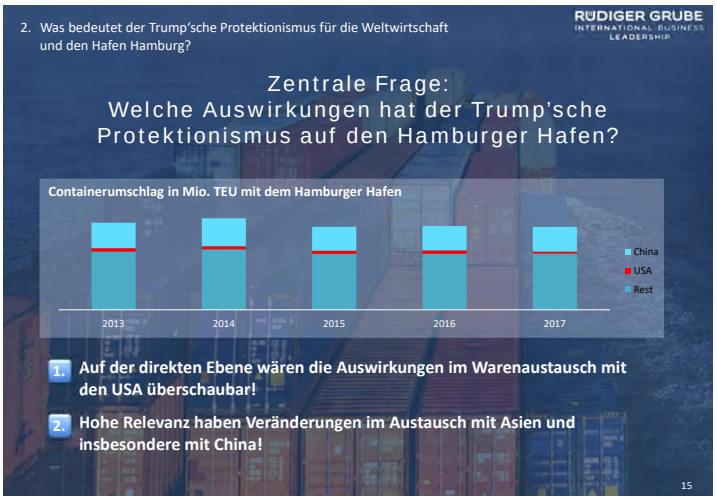


Der größte Handel findet von Europa nach China statt – das sind 198 Mrd. Euro –, im Gegensatz von China nach Europa, da sind es 374 Mrd. Euro. Das heißt, China hat einen Überschuss von 176 Mrd. Euro. Betrachtet man die USA, hat China dort 333 Mrd. Überschuss, d.h. es geht auch von China deutlich mehr in die USA (448 Mrd.) als aus den USA nach China (115 Mrd.). Von Europa nach USA gehen 375 und von USA nur 254. Man erkennt, die Handelsströme sind sehr unterschiedlich, aber die asiatischen sind für uns die mit Abstand wichtigsten.

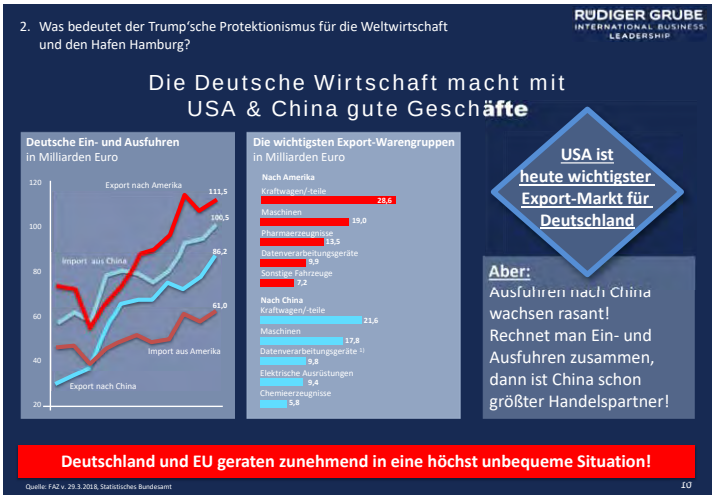
Das wichtigste Gut, das wir im internationalen weltweiten Handel haben, ist Berechenbarkeit und Planbarkeit. Nicht nur im Kleinen – Senator Horch hat das eben auch noch mal deutlich angesprochen – sondern auch im Großen. Wenn das nicht mehr gilt, dann werden wir alle darunter leiden; und wir stehen nicht vor einem Handelskrieg, meine Damen und Herren, wir befinden uns in einem Handelskrieg. Es gibt Dinge, die sich möglicherweise positiver entwickeln – bedingt durch den Streit. Nehmen Sie mal die Automobilindustrie, bisher war es so, dass sogenannte strategische Industrien in China immer einen Partner benötigten, der mindestens 50 Prozent des Geschäftes hielt. Das fällt möglicherweise für die deutschen Premiumhersteller ab 2020/2022 weg. Das ist ein Vorteil, dafür gibt es aber viele, viele andere Nachteile. Und die Frage ist natürlich, wer macht mit wem Geschäfte? Was machen wir mit den USA? Der Export ist deutlich größer als das, was wir importieren. 111 Mrd. Euro exportieren wir, 61 Mrd. importieren wir. Da wird wieder deutlich, wie wichtig der USA-Markt trotzdem für uns ist.

Die wichtige Frage: Was bedeutet das nun? Deutschland und China, wie wichtig ist der Markt im Vergleich auch jetzt zu den USA? Und da sehen Sie nach wie vor 7 Prozent Wachstum ist die offizielle Zahl, die zurzeit in China genannt wird. Und wenn man mal bedenkt: das ist ein Markt, der über 20 Billionen US-Dollar an Wirtschaftswachstum mit 1,39 Mrd. Menschen hat. Das ist ein Markt, wenn man dort nicht ist, dann nimmt man an dem Wachstum nicht teil. Und mit einer Geschwindigkeit, das ist wirklich atemberaubend!

Meine Damen und Herren, es sind Chancen da, aber auch Risiken. Ich habe eingangs schon gesagt: es gibt große Hindernisse beim Marktzugang in China. Die Frage ist nun natürlich, wie stark ist der Hamburger Hafen von diesem Protektionismus abhängig?



Man sieht, dass uns ein möglicher Protektionismus der USA nicht sehr stark betreffen würde, denn die Container, mit denen wir im Hamburger Hafen zu tun haben, und die aus den USA herkommen, sind eine relativ kleine Menge. Der deutlich größere Anteil kommt aus China und der restlichen Welt. Also von daher, kurzfristig passiert hier gar nichts. Gefährlich kann das erst werden, wenn man die Veränderungen mit China und Asien berücksichtigt. Dann kann dieses Gefüge durchaus in Schwierigkeiten kommen. Deshalb kann man nur alle Daumen dieser Welt drücken, dass alle vernünftig sind und sich an den Regeln des WTO des Weltwirtschaftshandels orientieren.



Die wichtigsten Güter, die wir z.B. nach Nordamerika liefern, sind mit Abstand der Automobilbau, dann kommen die Maschinen, die Pharmazie, die Datenverarbeitung und dann sonstige Dinge. Im Vergleich mit China stehen Automobile mit 21,6 Mrd. an Platz 1, dann kommen die Maschinen mit 17,8 Mrd., die Datenverarbeitung, die elektrischen Geräte und die Chemieerzeugnisse. Nach wie vor ist USA der wichtigste Exportmarkt, jedoch die Ausfuhren, auch nach China, gehen rasant nach oben.

Sie sehen hier Antwerpen, Sie sehen hier Rotterdam und Sie sehen hier Hamburg. Hamburg hat 2015 einen kleinen Tiefpunkt gehabt und geht jetzt leicht wieder hoch. 37 Prozent des Marktes teilen sich die Norddeutschen Häfen und davon haben je 15 Prozent Hamburg und Bremen. Wilhelmshaven hat 1 Prozent, die polnischen Häfen haben 5 Prozent, aber trotzdem muss man auch sagen, seit 2014 hat der Hafen an Marktanteilen verloren, und ich habe eben schon gesagt, er ist dabei, sich leicht wieder zu erholen.

Meine Damen und Herren, wie entwickelt sich nun der Hamburger Hafen im Vergleich zu anderen Häfen? Hamburg ist ein sehr großer, auch hier in Europa sehr anerkannter Hafen – gar keine Frage. Prozentual ist natürlich Rotterdam eindeutig am größten, auch Antwerpen ist vor Hamburg, gefolgt von den Bremer Häfen und Wilhelmshaven.

Jetzt stellt sich die Frage: mit welchen Herausforderungen werden wir in Hamburg konfrontiert? Aus meiner Sicht wird die größte Herausforderung die Konsolidierung der Reedereien seien. Das zweite ist die Zunahme der Schiffsgrößen, auch darüber ist heute gesprochen worden. Das dritte ist die Fahrrinnenvertiefung und die Verbreiterung. Das vierte ist die Kosten- und Gebührenentwicklung – auch da sollten wir uns wirklich nichts vormachen und immer wieder kritisch raufschauen, sind wir da wettbewerbsfähig, denn wir werden verglichen. Fünftens die Hafenhinterlandverkehre. Sechstens die Seidenstraßenanbindung, die in Hamburg enden muss. Hamburg muss in der Seidenstraße „One Belt – one road" eine wichtige Rolle einnehmen. Und siebtens, wir dürfen auch unseren eigenen Heimatmarkt, nämlich die Region Hamburg – immerhin 30 Prozent dessen, was hier ankommt bleibt in Hamburg, nicht vergessen. Und deshalb meine Damen und Herren, diese Herausforderungen haben große Chancen, aber auch Risiken.

Die erste Herausforderung ist die Konsolidierung der Reedereien. Wir haben im Jahre 2015 noch 21 Reedereien gehabt. In 2016/17 hat sich das schon auf elf verkleinert. Und jetzt gehen wir davon aus, dass sich das in den nächsten Jahren noch einmal weiter reduziert. Wir sehen ungefähr fünf große Allianzen. Und das hat natürlich kolossale Folgen für den Hafen. Und Sie sehen hier mal wie die Konsolidierung stattgefunden hat, nehmen Sie z.B. mal Hapag-Lloyd. Hapag-Lloyd hat 2005 0,5 Mio. TEU an Containerleistung gehabt, heute liegen Sie durch die neuen Kooperationen bei 2,3 Mio. TEU. Oder nehmen Sie Maersk mit 1,5 Mio. TEU in 2005, heute 3,6 Mio. TEU. Da ist eine enorme Power in den letzten Jahren entstanden. Sie sehen, es haben erhebliche Verschiebungen stattgefunden und die müssen wir als Hamburger wirklich auf unserem Radarschirm haben.

Betrachten wir mal die Größe der Schiffe, so ein 20.000-TEU-Plus-Schiff – das ist schon gewaltig. Es ist 400m lang, das ist die Länge eines ICE und das hat Konsequenzen für die Kaimauer, für die Wendefähigkeiten im Hafen, für die Kräne, die entsprechend lange Arme haben müssen, für die Tragfähigkeit und, und, und.

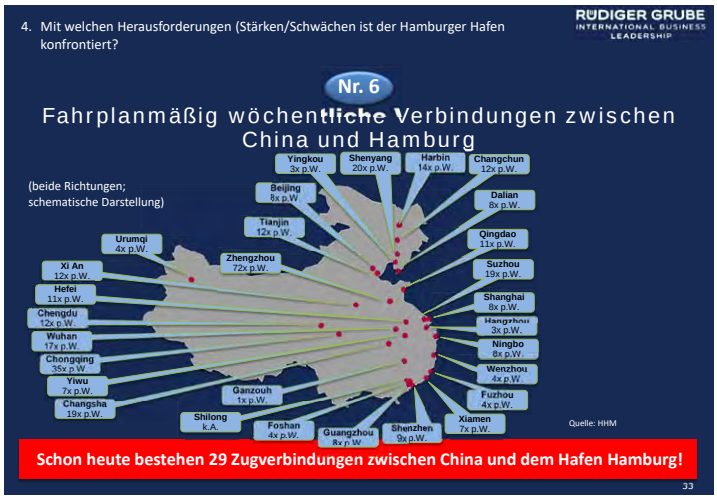
Ich habe mal einfach ein Beispiel von der HHLA mitgebracht, ein 20.000-TEU-Schiff, was z.B. mit 14.500 TEU hier am Burchardkai festmacht, bleibt in der Regel 4 Tage hier liegen, 4 Tage braucht es, um entladen und

beladen zu werden. Mit den entladenen Containern werden ca. 49 Züge beladen, 3.596 Lastwagen, 5 Feederschiffe und 2 Short-Sea-Schiffe. Diese Mengen können wir nur mit einem Slotmanagement bewältigen. Dass es beim Thema Slotmanagement nicht nur zufriedene Kolleginnen und Kollegen gibt, darüber sollte heute vielleicht auch noch einmal ein spezielles Wort verloren werden. Es sind auch genügend Fachleute hier, denn da gibt's zurzeit auch noch genügend Kritik. Diese Schwachpunkte können wir nur im Dialog reduzieren, und somit das System stärken.

Bei der Kapazitätsfrage, dem Kapazitätsmanagement, sieht man, wie wichtig es ist, dass man eine gewisse Regelmäßigkeit hineinbringt, einen sogenannten Fahrplan, und dass man Abweichungen entsprechend incentiviert bzw. dafür Spielregeln einführt. Über die Fahrrinnenanpassung ist genug gesagt worden, Baubeginn weiß man im Moment noch nicht, aber ich glaube daran, was Senator Horch sagt, dass es wirklich in Kürze losgeht. Die vorbereitenden Maßnahmen haben ja bereits begonnen. Ich sage Ihnen ganz offen, ich hätte auch andere Kosten dahinschreiben können. Ob es 250 Mio. sind, ich glaube mittlerweile redet man schon von 600 Mio., lassen wir es einfach mal so dahingestellt. Das ist gut angelegtes Geld, und das sollten wir in die Hand nehmen, denn wir leben davon und nicht nur wir, sondern auch die Generationen nach uns. Wenn beispielsweise – ich habe das Beispiel Airbus gebracht –, dort nicht so viel investiert worden wäre für die Flutsicherung, hätte es diesen Industriezweig in Hamburg heute nicht mehr gegeben. Also, gut angelegtes Geld, und meine Damen und Herren, das vierte Thema von mir, nämlich die Gebührenordnung: Da muss ich sagen, das ist immer sehr schwierig, wenn man Kosten vergleicht, weil viele Äpfel mit Birnen vergleichen. Ich würde mich freuen, und ich hab mich mit Jens Meier dazu verabredet, dass ich einfach mal in die Fußstapfen eines Reeders trete und mir die Frage stelle, was für Kosten habe ich, wenn ich nach Rotterdam, nach Antwerpen, nach Bremen oder Bremerhaven fahre und welche Kosten habe ich, wenn ich nach Hamburg fahre. Und da sage ich einfach, diese Gesamtkostenbetrachtung, die sollten wir nicht aus den Augen verlieren.

Eine große Chance und ein großer USP, ein Alleinstellungsmerkmal, ist der Modalsplit. Hamburg ist der Eisenbahnhafen Nummer Eins in Europa mit jetzt 42,4 Prozent. Sie sehen hier den Modalsplit: gehen wir mal von 8,8 Mio. TEU aus, dann gehen 5,6 Mio. in den Hinterlandverkehr, 3,2 Mio. davon ins Transshipment – und Sie sehen, der Modalsplit löst sich auf mit 42,4 Prozent Bahn, 55,4 Prozent LKW und 2,2 Prozent Binnenschiff. Das finde ich, ist eine tolle Geschichte, auch mit dem Schienengüterterminal in Maschen. Das ist wirklich eine einmalige Sensation und das ist ein riesiger Wettbewerbsvorteil, den wir weiter stärken und ausbauen müssen.

Die Herausforderung Nummer sechs ist die Seidenstraße. Ich kann mich noch sehr gut daran erinnern, in 2009 hat mich damals der BMW-Chef – ich bin gerade zur Deutschen Bahn gekommen – angerufen. Er habe ein riesiges Problem, nämlich in der Weltwirtschaftskrise eine zu hohe Kapitalbindung. Weil die ganzen Bauteile wie die Motoren und die Getriebe für die BMWs, die in China gebaut werden, viel zu lange unterwegs waren, z.B. mit dem Schiff 46 Tage nach Shenyang. Die damalige Frage war: „Habt ihr Möglichkeiten, wie wir die Kapitalbindung runterbringen können?" Nach zwei Testzügen haben wir es dann in der Hälfte der Zeit geschafft. Und die Hälfte der Transportzeit heißt natürlich die Hälfte der Kapitalbindung – ganz einfach. Und das war ein wichtiges Rezept in der Weltwirtschaftskrise. Vor zwei Jahren habe ich dieses Konzept zusammen mit Frau Merkel noch einmal dem Premierminister Li vorgestellt und haben ihm erläutert, dass wir beide Strecken um 9 Tage beschleunigen können, wenn wir drei Dinge machen: 1. Dass wir das deutsche und chinesische Transportrecht anpassen, dass wir 2. einen digitalen Frachtbrief einführen, so wie das z.B. in anderen Sparten schon der Fall ist. Und 3. dass wir einfach dafür sorgen, dass wir an den nationalen Grenzen schneller abgefertigt werden. Wir haben einiges davon umgesetzt, nur den digitalen Frachtbrief noch nicht – anders als die Chinesen. Die Chinesen waren ganz geschickt und haben einen digitalen Frachtbrief eingeführt von China nach Deutschland, aber keinen zugelassen von Deutschland nach China. Wir haben nach wie vor 14 Frachtbriefe, die wir abstempeln müssen, wenn wir von hier nach China reisen, und von China geht es schon digital wie in der Luftfracht. Also Sie sehen, da stecken auch starke Interessen hinter. Und Sie sehen auch, wie in der Zwischenzeit bis 2016 ein Wachstum stattfand, nur ist das natürlich überhaupt nicht vergleichbar mit



der Seeschifffahrt. Das ist ein Tropfen auf den heißen Stein, auch wenn das in den nächsten Jahren weiter anwachsen wird, aber es kann überhaupt nicht mit der Seeschifffracht mithalten.

Ich will gar nicht auf weitere Details eingehen, wichtig ist nur, meine Damen und Herren, dass wir, was die Seidenstraße betrifft, das Geschäft nicht nur den Chinesen überlassen. Denn Chinesen, die wollen ganz klar ihre Autobahn bauen und anschließend Wegegebühren dafür nehmen – und das darf nicht stattfinden. Dass sie ihre Waren natürlich von China in die Welt bringen wollen ist verständlich, aber das ist ein Geschäft, an dem wir uns beteiligen müssen. Und Sie sehen in der Grafik, die wöchentlichen Züge, die mittlerweile von China aus – aus insgesamt 29 Städten – nach Hamburg geschickt werden. Das ist ein ganz sensibler Zustand, der genau zu beobachten ist, bevor es dem Welthandel schadet.
Und dann, meine Damen und Herren, der letzte Punkt ist die Metropolregion als siebte Herausforderung. Ich hab's eben schon gesagt, 30 Prozent der Container, die wir in Hamburg umschlagen, bleiben hier in der Region. Die Region ist sehr groß.

Abschließend noch ein ganz wichtiger Punkt, der auch von Senator Horch und Herrn van der Schalk angesprochen wurde, die Logistik 4.0. Ich kann verstehen, was Herr van der Schalk angesprochen hat, dass er das Schlagwort „Digitalisierung." nicht mehr hören kann. Ich sage es aber trotzdem: Wir sollten es nicht ignorieren und schon gar nicht als Mode abtun. Die Digitalisierung verschwindet nicht mehr. Die Digitalisierung ist heute in allen Lebensbranchen. Nicht mehr Größe ist entscheidend, sondern wer besitzt die Plattform, und wer kann große Mengen, große Daten auf einer Plattform abwickeln? Und das dürfen wir nicht unterschätzen – da warne ich immer wieder vor – denn wenn sich einer zwischen uns und den Kunden stellt, nämlich in Form einer Plattform, eine digitalisierte Plattform, dann haben wir den Kunden verloren und da sind wir zum Schluss nur noch Lohnkutscher, weil die Plattform die Preise bestimmt. Und davor warne ich ganz stark!

Sie sehen, meine Damen und Herren, ich glaube, ganz wichtig ist – lassen Sie mich das vielleicht auch einmal kritisch sagen – was mir im letzten halben Jahr aufgefallen ist, dass wir viel zu sehr als Partner des Hamburger Hafens in den Medien unsere Meinungsverschiedenheiten austragen. Für viele entsteht der Eindruck, dass wir nicht an einem Strang und in eine Richtung ziehen. Ich glaube, wir sind alle gut beraten, wenn wir uns nicht gegenseitig öffentlich kritisieren, sondern uns gegenseitig unterstützen. Wir wissen alle, und wir sollten immer davon ausgehen, dass einer, der eine Maßnahme einleiten will, nicht gegen den anderen antritt, son dern er hat vielleicht auch Zwänge. Wir müssen zu einer Form kommen, dass wir uns im Hafen als Partner empfinden, dass wir an einem Tisch sitzen. Wenn wir unsere unterschiedlichen Meinungen in den Medien austragen, freut sich einer ganz besonders, das ist der Wettbewerber. Und deshalb kann ich immer nur wieder mahnen, lassen Sie uns hier stärker zusammenarbeiten!

Deshalb sage ich nochmal, meine Maßnahmen sind die Terminalerreichbarkeit, der Ausbau der Terminals, ob es die Kailänge ist, die Kräne oder auch die Automatisierung. Es kann z.B. nicht sein, dass der weltweit am besten automatisierte Terminal CTA in Altenwerder von bestimmten Schiffen aufgrund der Köhlbrandbrücke nicht mehr erreicht werden kann. Deshalb müssen wir dort möglichst schnell eine Abhilfe schaffen. Und

dann kommt natürlich die Produktivität der Terminals, auch da ist einiges zu verbessern. Denn Sie kennen die Sensibilität – 50.000 TEU weniger und schon ist ein Terminal im roten Bereich. Und 50.000 TEU sind schnell erreicht – es brauchen nur drei große Schiffe nicht zu kommen, dann sind sie schon im Minus. Also ich glaube, da müssen wir an den Kosten und an den Abläufen weiter intensiv arbeiten.

Auch auf die Kosten und Gebührenordnung müssen wir immer wieder hinschauen – das ist jetzt überhaupt keine Kritik – sondern wir müssen sehen, was dort zu optimieren ist. Und dann ein ganz wichtiger Punkt: Standortmarketing. Da wird viel gemacht – gar keine Frage. Aber ich sage Ihnen eins: Klappern gehört zum Handwerk, da kommt man mit Kleckern nicht weiter, sondern den Hamburger Standort müssen wir weltweit noch aktiver bewerben und verkaufen. Das kann man gar nicht oft genug tun, da müssen wir weiter arbeiten.

Wenn wir diese Themen miteinander und nicht gegeneinander angehen dann glaube ich, dass wir auf einem guten Pfad sind. Und deshalb möchte ich mich ganz herzlich bedanken, dass Sie mir so viel Aufmerksamkeit geschenkt haben.

IMPRESSIONEN

VHSp

Konjunkturindikator

Frühjahrsumfrage 2018

Auch in diesem Jahr hat der Verein Hamburger Spediteure e.V. – anlässlich seiner Jahreshauptversammlung – seine Mitgliedsunternehmen erneut zur aktuellen wirtschaftlichen Lage befragt. 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. Der Trend, dass die Unternehmen, wie bereits in den beiden Jahren zuvor, positiv in die Zukunft schauen, setzt sich 2018 weiter fort.

Die aktuelle Umfrage, die wieder webbasiert erfolgte, fand im Zeitraum März/April 2018 statt. Insgesamt wurden 340 ordentliche Mitgliedsunternehmen anonym befragt. Von diesen haben sich 131 Unternehmen an der Umfrage beteiligt, was einer Beteiligungsquote von rund 39 Prozent der Mitglieder entspricht.

Der VHSp repräsentiert das komplette Speditions- und Logistikgewerbe der Hansestadt. Dies spiegelt sich auch in der Verteilung der Hauptgeschäftsfelder wider. 65 Prozent der Unternehmen, die sich an der Umfrage beteiligt haben, sind hauptsächlich in der Seehafenspedition tätig, 33 Prozent im Straßenverkehr, 29 Prozent in der Lagerei und Distributionslogistik sowie 28 Prozent im Luftverkehr. In der Umfrage konnten maximal zwei Hauptgeschäftsfelder angegeben werden.

Hauptgeschäftsfelder

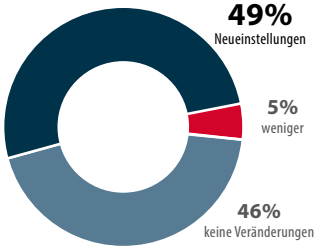
Seefracht	Straßenverkehr	Luftfracht
65%	**33%**	**29%**

In den drei wichtigsten Hauptgeschäfsfeldern ist das Gros der Mitgliedsfirmen in der Seefracht tätig.

Trotz vieler Neueinstellungen bleibt das Speditions- und Logistikgewerbe nach wie vor eher mittelständisch orientiert. Das zeigt sich auch daran, dass 63 Prozent der Unternehmen, die sich an der Umfrage beteiligt haben, bis zu 50 Beschäftigte haben.

Der Jobmotor der Hansestadt, das Speditions- und Logistikgewerbe, läuft besser denn je. Im laufenden Jahr planen knapp 50 Prozent der befragten Unternehmen Neueinstellungen. Das ist ein sattes Plus von rund 20 Prozentpunkten im Vergleich zum Vorjahr. Lediglich 5 Prozent der Unternehmen rechnen mit Stellenabbau, der Rest geht im Jahr 2018 von einer stabilen Personalstärke aus.

Personalplanung



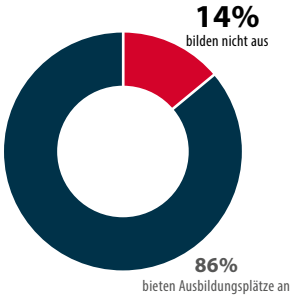
Die Hälfte der befragten Unternehmen plant in 2018 neues Personal einzustellen. Stellenabbau ist in den wenigsten Unternehmen vorgesehen (5%).

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 ohnehin schon hohe Ausbildungsbereitschaft der Unternehmen noch gestiegen ist. So bieten 86 Prozent der befragten Unternehmen Ausbildungsplätze an – 11 Prozentpunkte mehr als noch im Vorjahr. Eine Ausbildung wird überwiegend in den Berufsfeldern Kaufmann/Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistung (97 Prozent), Fachkraft für Lagerlogistik (34 Prozent) und Berufskraftfahrer/-in (18 Prozent) angeboten. Aber auch Ausbildungen für Kaufleute im Büromanagement bzw. Bürokommunikation sind in den Unternehmen weit verbreitet.

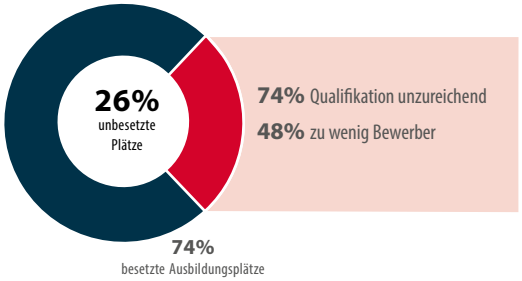
61 Prozent der Unternehmen, die ausbilden, haben bis zu 5 Auszubildende. Weitere 17 Prozent haben bis zu 10 Auszubildende.

Auffällig ist, dass es für die Unternehmen immer schwieriger wird, die Ausbildungsplätze zu besetzen. Dies betrifft immerhin 26 Prozent der Betriebe – doppelt so viele wie noch im Vorjahr. Knapp die Hälfte dieser Betriebe gibt an, dass es zu wenig Bewerber/Bewerberinnen gebe, Dreiviertel bemängeln die nicht ausreichende Qualifizierung für den Einstieg in das Berufsleben. Diese Entwicklung

Ausbildung



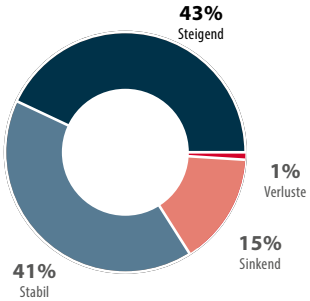
Erfreulicherweise bieten die meisten der befragten Unternehmen Ausbildungsplätze an. Fast alle bilden Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung aus. 26 % der Plätze konnten leider nicht besetzt werden, was überwiegend an mangelnder Qualifikation liegt.



wird sich in den nächsten Jahren fortsetzen, sodass es umso wichtiger ist, sich in der Nachwuchswerbung zu engagieren. Die Bemühungen des VHSp reichen dabei von Workshops für hochmotivierte junge Leute innerhalb von Schulveranstaltungen über den Besuch kleinerer und größerer Ausstellungen bis hin zur Teilnahme an der Messe „Einstieg“ mit bis zu 35.000 Besuchern. Das Highlight ist

die eigene Ausbildungsplatzmesse des VHSp für seine Mitglieder, die in Zusammenarbeit mit der Jugendberufsagentur in diesem Jahr zum dritten Mal veranstaltet wurde. Dabei trafen im Januar 200 ausgesuchte junge Leute auf die Vertreter von 25 unserer Mitgliedsfirmen.

Gewinnerwartung 2018



Fast 85% der befragten Unternehmen erwarten steigende oder stabile Gewinne. Sinkende Gewinne oder gar Verluste gerade mal gut 15%. Im vergangenen Jahr hatten noch 1/4 der Unternehmen eher negative Erwartungen.

Hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung sind die Unternehmen äußerst optimistisch. So erwarten fast 94 Prozent der Unternehmen stabile (33%) bzw. sogar steigende (61%) Umsätze für das aktuelle Geschäftsjahr.

Auch bei der Gewinnerwartung sind die Unternehmen erfreulich positiv eingestellt. Immerhin 84 Prozent der befragten Unternehmen erwarten stabile bzw. steigende Gewinne im Geschäftsjahr 2018. Lediglich eins der befragten Unternehmen befürchtet Verluste für das laufende Jahr.

Was die Entwicklung der Transportpreise und Frachtraten in 2018 angeht, so gehen jeweils im Schnitt rund 50 Prozent der Spediteure aus allen Bereichen von steigenden Transportpreisen und Frachtraten aus – im Straßenverkehr sind es sogar 68 Prozent. Mit Ausnahme des Seefrachtbereichs (17%) wird kaum mit sinkenden Transportpreisen und Frachtraten gerechnet.

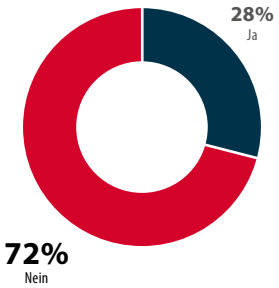
Im November 2017 führten die Containerterminals in Hamburg das Slotbuchungsverfahren ein, um die Abfertigungszeiten zu verbessern.

Hinsichtlich der Abfertigungszeiten geben lediglich 28 Prozent der befragten Unternehmen an, dass sich die Situation verbessert habe. Ähnlich sieht es bei den Zeitfenstern aus: 29 Prozent sind der Meinung, dass ausreichend Zeitfenster zur Verfügung stünden. Knapp 48 Prozent werden dann im gebuchten Zeitfenster abgefertigt. Für 72 Prozent derjenigen, die nicht im Zeitfenster abgefertigt werden, beträgt die Wartezeit dann weniger als eine Stunde, gut 20 Prozent warten bis zu zwei Stunden. Längere Wartezeiten sind die Ausnahme.

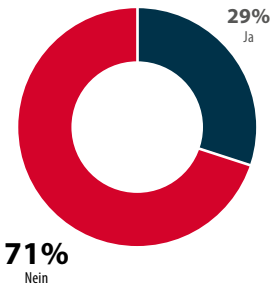
Allerdings reagieren die Terminals auf die genannten Einschränkungen unserer Mitglieder. Um die Abfertigungszeiten zu verbessern, teilte die HHLA in einem Schreiben vom 20.04.2018 mit, dass auf dem Terminal Burchardkai umgehend der Verkehrsfluss optimiert werden soll. Außerdem wurde eine neue Abfertigungssäule im Leerlager installiert, damit die LKW zügiger abgefertigt werden können.

Slotbuchungsverfahren

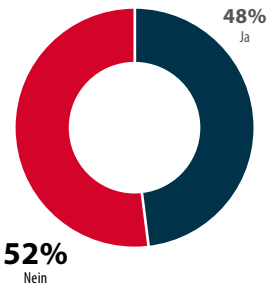
Sind Sie der Auffassung, dass sich die Abfertigungszeiten verbessert haben?



Stehen aus Ihrer Sicht ausreichend Zeitfenster zur Verfügung?

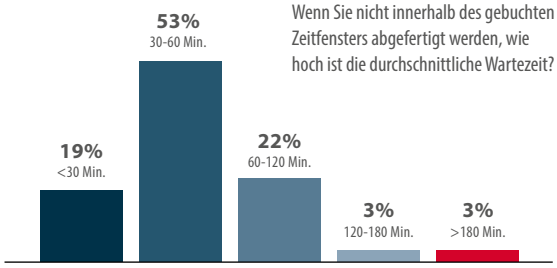


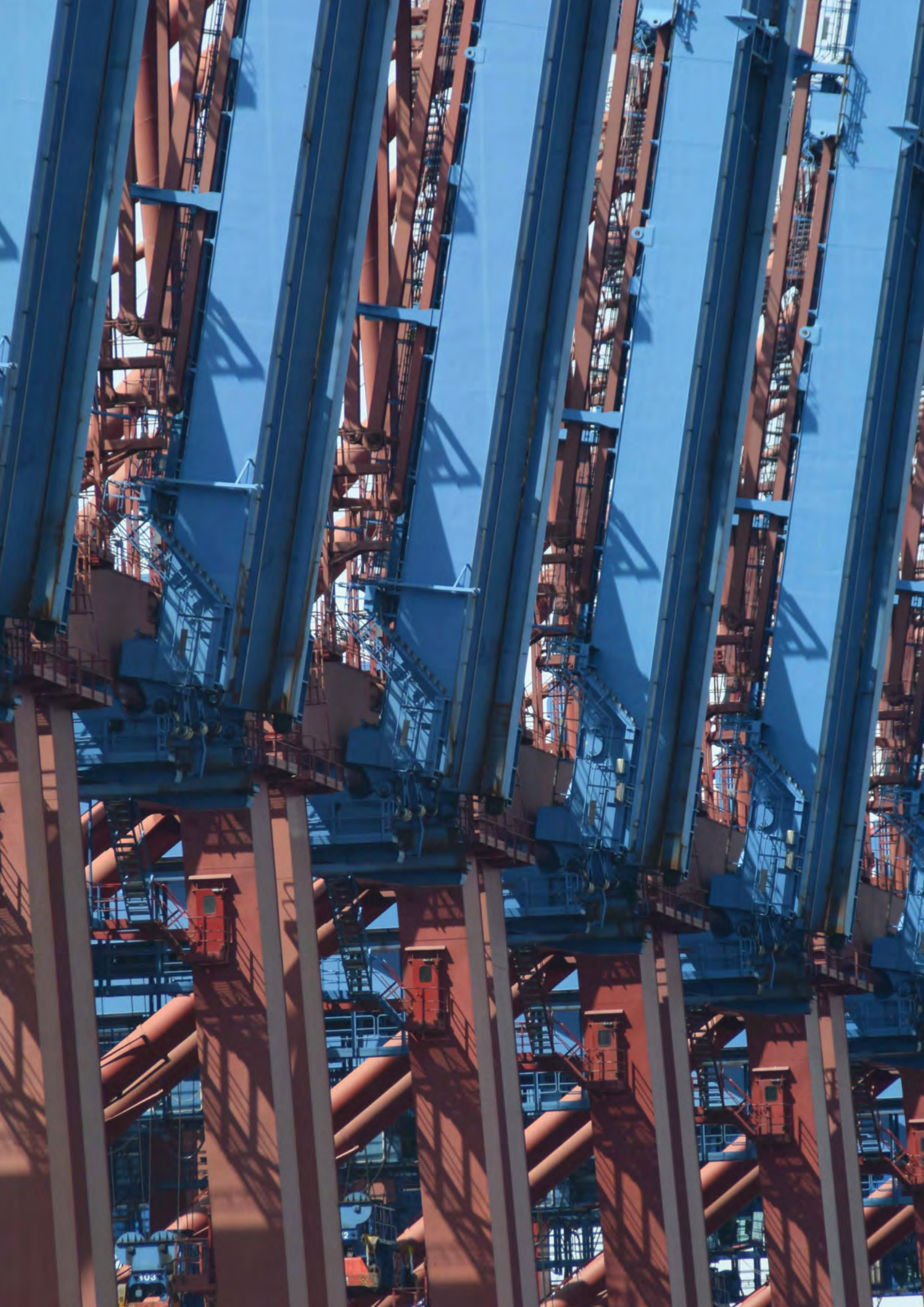
Werden Sie innerhalb des gebuchten Zeitfensters abgefertigt?



Auch wenn sich die Situation leicht verbessert hat, die meisten Unternehmen sind mit der Situation beim Slotbuchungsverfahren unzufrieden.

Wenn Sie nicht innerhalb des gebuchten Zeitfensters abgefertigt werden, wie hoch ist die durchschnittliche Wartezeit?





Ausbildung

Der VHSp e.V. engagiert sich für die Ausbildung

Die Themen Fachkräftemangel und Nachwuchswerbung werden immer wichtiger. Der Verein Hamburger Spediteure arbeitet daher schon seit Jahren eng mit zahlrechen Mitgliedsfirmen zusammen, um über Ausbildungsmöglichkeiten in Spedition und Logistik zu informieren.

Der Verein Hamburger Spediteure ist Bereich Nachwuchswerbung schon seit Jahren aktiv und informiert bei zahlreichen Berufsorientierungsveranstaltungen über die Ausbildungsberufe Berufskraftfahrer, Fachkraft für Lagerlogistik und Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung. Unser neuer Vorsitzer, Willem van der Schalk (a. hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG , sieht die Schwerpunkte seiner künftigen Arbeit in den Bereichen Digitalisierung und Ausbildung – und geht mit gutem Beispiel voran: Seit Jahren bildet seine Firma Flüchtlinge im kaufmännischen Bereich aus und entsendet Auszubildende zu zahlreichen gemeinsamen Schul- und Messebesuchen mit dem VHSp.

Der VHSp bzw. seine Mitgliedsfirmen besuchen die bekannten Veranstaltungen wie Logistik-Jobbörse in der BallinStadt, Hanseatische Lehrstellenbörse, Einstieg, vocatium, karriere:dual und AbiUp u.v.m.. Bei rund 50 Terminen im Jahr an Schulen in der Metropolregion Hamburg werden Schüler und Schülerinnen in Form von Bewerbungstrainings, Diskussionen, Vorträgen und Workshops über die Karrieremöglichkeiten in der Logistikbranche informiert. Dabei werden Auszubildende und Ausbildungsleiter unserer Mitgliedsfirmen gern eingebunden.

Der VHSp beteiligt sich weiterhin intensiv am Projekt „shift – Hamburgs Programm für Studienausteiger/innen“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung.

Wir machen mit!
shift
Hamburgs Programm für Studienaussteiger/innen
shift-hamburg.de

Zweimal im Jahr werden die kaufmännischen Auszubildenden bei einer gemeinsamen Feier mit der Beruflichen Schule für Spedition, Logistik & Verkehr feierlich in ihr Berufsleben verabschiedet.

Auf seiner Homepage www.vhsp.de bietet der Verein seinen Mitgliedern die Möglichkeit, ihre freien Ausbildungsplätze in die Ausbildungsplatzbörse einzustellen. In der Jobbörse suchen Fachkräfte eine neue Arbeitsstelle und junge Leute einen Ausbildungsplatz. Interessierte junge Leute und Lehrkräfte können Informationen zu Inhalten der Ausbildung, Praktika und Betriebsbesichtigungen einholen.

Lehrstelleninfotag in Tornesch

MBS Logistics beim „Tag der Ausbildung“ in Norderstedt

Am 17. Januar 2018 fand exklusiv für 25 Mitglieder des VHSp in enger Zusammenarbeit mit der Jugendberufsagentur Hamburg die Ausbildungsmesse „Just in time“ statt. Eine vierte Auflage ist für Januar 2019 geplant.

Hanseatische Lehrstellenbörse

Übrigens: Der Hamburger Senat plant, ab 2020 in der künftigen Beruflichen Hochschule Hamburg eine triqualifizierende Ausbildung in technischen und kaufmännischen Berufen anzubieten, und verkauft dies als Innovation. Dieses Modell aus Ausbildung im Betrieb, Besuch unserer Berufsschule und BWL-Studium mit Schwerpunkt Logistik läuft bei uns bereits seit 10 Jahren als Hamburger Logistik-Bachelor (www.hl-b.de).

SAVE THE DATE!

Logistik-Jobbörse
04. September 2018

Hanseatische Lehrstellenbörse
18./19. September 2018

Ausbildungsmesse Spedition & Logistik
Januar 2019

Vorstand und Fachausschüsse

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

VORSTAND

VORSITZER

van der Schalk, Willem
a. hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG

1. STELLVERTRETER

Plaß, Axel
Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG

2. STELLVERTRETER

Lüders, Pay-Andres
Lüders & Stange KG

MITGLIEDER

Hoyer, Thomas
Hoyer GmbH

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

Schulz, Dierk
APEX GmbH Internationale Spedition

Sorgenfrei, Jens
"CROSS FREIGHT" Internationale Speditionsges. mbH

Tews, Gert
CONTIBRIDGE Schiffahrt und Spedition GmbH

Themann, Bernd
Lagerhaus Harburg Spedition GmbH

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

Vasilopoulos, Peter
Alfons Köster & Co. GmbH

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

FACHAUSSCHUSS BAHN

VORSITZER

Plaß, Axel
Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG

MITGLIEDER

Ferk, Günther Johann
VTG Rail Logistics Deutschland GmbH

Grage, Jörn
SCA Logistics GmbH

Hedderich, Lars
EUROGATE Intermodal GmbH

Kock, Ingo
Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

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

Matthiesen, Oliver
IGS Schreiner GmbH

Müller-Gericke, Kay-Uwe
Transa Spedition GmbH

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

Oswald, Gerhard
RailRunner Europe GmbH

Trizna, Sebastian
Schenker Deutschland AG

FACHAUSSCHUSS INTERNATIONALE SPEDITION

VORSITZER

Schulz, Dierk
APEX GmbH Internationale Spedition

MITGLIEDER

Anderssohn, Arne
Schenker Deutschland AG

Ehrig, Carsten
Fenthol & Sandtmann GmbH

Fletemeyer, Jürgen
DHL Freight GmbH

Gaus, Gudrun
Friedrich A. Kruse jun. Internationale Spedition e.K.

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

FACHAUSSCHUSS LAGEREI UND DISTRIBUTIONSLOGISTIK

VORSITZER

Themann, Bernd
Lagerhaus Harburg Spedition GmbH

MITGLIEDER

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

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

Glup, Markus
IGS Schreiner GmbH

Jacke, Matthias
Panalpina Welttransport (Deutschland) GmbH

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

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

Liebert, Kai
Glomm Logistics GmbH

Petersen, Andreas
APEX GmbH Internationale Spedition

Rumpelt, Jochen
DACHSER SE

Semmler, Ulf
Siebe & Oldehaver Lagerei GmbH

Serk, Michael
LCH 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

Graszt, Dirk
GDH Transport und Containerlogistik GmbH

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

Hansen, Ralf
DACHSER SE

Jacobsen, Bernd
KG BURSPED Speditions-GmbH & Co.

Kröger, Axel
Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG

Krümel, Marcel
Hellmann Worldwide Logistics Road & Rail GmbH & Co. KG

Kunze, Karl-Josef
Sander Logistics GmbH

Müller, Merlin
SITRA Spedition GmbH

Tack, Volker
DHL Freight GmbH

Trappel, Dirk
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 Speditionsges. mbH

MITGLIEDER

Bassen, Thorsten
SABLE Air & Sea Transport International GmbH

Böttcher, Mike
ILG Interline Luftfracht GmbH

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

Griem, Olaf
Embassy Freight Services Europe (Germany) 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 Schiffahrt und Spedition GmbH

MITGLIEDER

Bacher, Susann
CONTIBRIDGE Schiffahrt und Spedition GmbH

Glaser, André
DHL Global Forwarding GmbH

Gutthal, Alexander
Kühne + Nagel (AG & Co.) KG

Hoops, Jennifer
NAVIS Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft

Lanfermann, Hans-Thorsten
Schenker Deutschland AG

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

Müller, Hauke
Logwin Air+Ocean Deutschland GmbH

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

Reichner, Martin
Agility Logistics GmbH

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 Schiffahrts- 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

Andrea Petersen
APEX GmbH Internationale Spedition

Thorsten Porath
Porath Customs Agents GmbH

Gerald Rackebrandt
STERAC Transport & Logistik GmbH

Ulf Semmler
Siebe & Oldehaver Lagerei 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 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

Christiane Da Silva Claus
Schenker Deutschland AG

Petra Deske
Panalpina Welttransport (Deutschland) GmbH

Birgit Graucob
HOYER GmbH

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

Arnim Harms
United Parcel Service 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 Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft

Marc Laumann
APL Logistics Deutschland GmbH & Co. KG

André Lohfeldt
Siebe & Oldehaver Lagerei GmbH

Gerhard Lohkemper
Kühne + Nagel (AG & Co.) KG

Beate Maak
a. hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG

Katrin Raithel
Schenker Deutschland AG

Dawid Reich
Schenker Deutschland AG

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

Karen Röpcke
Kühne + Nagel (AG & Co.) KG

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

Jan-Eike Boonstoppel
a. hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG

Gabriele Brückner
Schenker Deutschland AG

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

Marion Metzner
KGH Customs Services GmbH

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

Thorsten Porath
Porath Customs Agents GmbH

Uwe Regelien
Kühne + Nagel (AG & Co.) KG

Holger Schumacher
IP 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

Timo Augustin
Karl Jürgensen Autofernverkehr u. Spedition KG

Sara-Louise Behlich
Behlich Zollagentur GmbH

Friederike Engelken-Heyne
WZC Riemann GmbH & Co. KG

Harder Michael Kock
Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Friedrich A. Kruse jun.
Friedrich A. Kruse jun. Internationale Spedition e.K.

Thomas Kura
TK Asia Logistics GmbH & Co. KG

Florian Ledeboer
IP Zollspedition GmbH

Hendrik Ledeboer
IP Zollspedition GmbH

Oliver Leopold
SHOT LOGISTICS GMBH

André Lohfeldt
Siebe & Oldehaver Lagerei GmbH

Merlin A. Müller
SITRA Spedition GmbH

Anna-Katharina Niebuhr
Franz Josef Hartmann Internationale Spedition GmbH

Thorsten Porath
Porath Customs Agents GmbH

Fritz Przybisch
Rapid Internationale Spedition GmbH & Co. KG

Nicola Rackebrandt
STERAC Transport und Logistik GmbH

May-Britt Schrader
dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH

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

Patrick Soltau
Ingo E. Gallmeister GmbH

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

WIR FREUEN UNS ÜBER UNSERE NEUEN MITGLIEDER

Burger Logistic Services GmbH	*www.royalburgergroup.com*
DSV Road GmbH	*www.dsv.com*
Four A´s Transport und Service GmbH	*www.fouras.de*
FreightHub GmbH	*www.freighthub.com*
Friedrich A. Kruse jun. Internationale Spedition e.K.	*www.spedition-kruse.de*
GW Forwarding GmbH	*www.gw-freight.com*
Hellmann Worldwide Logistics Air & Sea GmbH & Co. KG	*www.hellmann.com*
Hellmann Worldwide Logistics Contract Logistics GmbH & Co. KG	*www.hellmann.com*
Hellmann Worldwide Logistics Road & Rail GmbH & Co. KG	*www.hellmann.com*
IFG International Forwarding Germany GmbH	*www.ifg-ww.de*
Kanzlei Jacobsen & Confurius Partnerschaftsgesellschaft	*www.jacobsen-confurius.de*
KG ETH Entsorgung GmbH & Co.	*www.eth-entsorgung.de*
NVO Consolidation GmbH	*www.nvoconsolidation.com*
Rhenus Onsite Logistics Hamburg GmbH & Co. KG	*www.rhenus.com*
Schenker Deutschland AG	*www.dbschenker.com*
St. John Logistics Germany GmbH	*www.stjohngroup.net*
STUHR Container Logistic GmbH & Co. KG	*www.stuhr-hamburg.de*
TK Asia Logistics GmbH & Co. KG	*www.asia-logistics.de*
UTM Universal Transport GmbH	*www.universal-transport.com*
Wolters Kluwer Software und Service GmbH	*www.addison.de*
Zollkanzlei Peterka	*www.zollkanzlei.de*

a. hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG | A. Walther & Co. (GmbH & Co.) | acargo GmbH | Agility Logistics GmbH | AKF Siemers 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 Handelslogstik GmbH & Co. KG | BluJay Solutions GmbH | Bolloré Logistics Germany GmbH | BREEZE Project (Germany) GmbH | Brockmüller Spedition (Deutschland) GmbH | Burger Logistic Services GmbH | **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. Schiffahrtsagentur GmbH | CARGOLOG International GmbH | Cargomind Speditions GmbH | Cargo-Partner GmbH | CargoSoft GmbH | CEVA Freight Germany GmbH | CGATE Logistics GmbH | Chandler GmbH | China Import Service & Logistics oHG | CJ ICM Logistics GmbH | CONTEX Shipping GmbH | CONTIBRIDGE Schiffahrt und Spedition GmbH | Continental Link GmbH | CON-TRUCK Shipping GmbH | COSCO SHIPPING 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 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 | DSV Road 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 | 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) | Four A´s Transport und Service GmbH | 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 | GW Forwarding GmbH | **H**.J. Schryver & Co. (GmbH & Co.) | Hafen Hamburg Marketing e.V. | Hamburger Speditions-Gesellschaft Müller & Co. GmbH | Hans H.F. Heeschen & Co. | Hans Schaulandt | Hansaspeed Spedition + Logistik GmbH & Co. KG | Hanse-Service Internationale Fachspedition GmbH | Hapag-Lloyd AG | HD-Logistics GmbH | Heinrich Dehn Internationale Spedition GmbH | Heinrich 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 Seehafenspediteur GmbH | 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 | IFG International Forwarding Germany GmbH | IGS Schreiner GmbH | ILG Interline Luftfracht GmbH | IMPERIAL Chemical Logistics GmbH | Ingo E. Gallmeister GmbH | INTEREXPRESS K. P. Köster GmbH | Interfracht Air-Sea-Land Service GmbH | IP Zollspedition GmbH | IPLS International Packing and Logistic Solutions GmbH | IPSEN LOGISTICS GMBH | **J**AS Forwarding GmbH | Jerich Germany GmbH | **„K“** Line (Deutschland) GmbH | Kaptrans Speditionsgesellschaft Marquardsen mbH | Kanzlei Jacobsen & Confurius Partnerschaftsgesellschaft | 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 Speditions-GmbH & Co. | KG ETH Entsorgung GmbH & Co. | KG FERSPED Internationale Speditions GmbH & Co. | KGH Customs Services GmbH | Kitzinger & Co. (GmbH & Co. KG) | Kleefeld & Pohl Spedition GmbH | Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG | Kopf & Lübben GmbH | Kraftverkehr Nagel GmbH & Co. KG | KRAVAG-SACH VVaG | Kroll Internationale Spedition GmbH | Kube & Kubenz Internationale Speditions- und Logistikgesellschaft mbH & Co. KG | Kühne + Nagel (AG & Co.) KG | Kurt Hofmann GmbH | KWT Logistik GmbH | **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 | Liquid CONcept GmbH & Co. KG | 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 | LUG Hamburg aircargo handling GmbH & Co. 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 | Menzell Döhle Logistics 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 Tranport & Shipping GmbH | Müller + Partner GmbH | Multi Logistics GmbH | **N**AVIS Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft | NETFREIGHT Schiffahrts- & 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 | NORTROP Sped.- u. Schiffahrtsges.mbH | NOSTA Sea & Air GmbH | NVO Consolidation GmbH | **O**ceanRoads GmbH | OLE Oceanwide Logistics Europe GmbH | Orient Deutsch-Südamerikanische Speditions GmbH | Otto Haalboom Internationale Spedition e.K. | Overseas-Forwarding Internationale Schifffahrts- und Speditionsgesellschaft mbH | OVERSEAS-FREIGHTERS AG | **P**ahlhammer Speditions- und Lagergesellschaft m.b.H. | Panalpina Welttransport (Deutschland) GmbH | PARS Logistic GmbH | Pentagon International GmbH | Peter Rathmann & Co. GmbH | PM Shipping GmbH | Pohl & Co. GmbH | Porath Customs Agents GmbH | PrimoCargo GmbH | Procedere Transport GmbH | **Q**CS-Quick Cargo Service GmbH | QI Logistics GmbH | Quehenberger Logistics DE GmbH | **R**acing 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 | Rhenus Onsite Logistics Hamburg GmbH & Co. KG | Rieck Projekt Kontrakt Logistik Hamburg GmbH & Co. KG | Rieck Sea Air Cargo International GmbH & Co. KG | Röhlig Deutschland GmbH & Co. KG | **S**ABLE Air & Sea Transport International GmbH | SAIL GmbH | Sander Logistics GmbH | SCA Logistics GmbH | Schenker Deutschland AG | Schober International Speditions und Logistik GmbH | SCL Container Line Speditions GmbH | SCT Speditionsgesellschaft mbH | SEABRIDGE Transport GmbH | SENATOR International Spedition GmbH | SHOT LOGISTICS GMBH | Siebe & Oldehaver Lagerei GmbH | SIMON Internationale Luftfracht GmbH | SITRA Spedition GmbH | Solid Logstics Sp. z o.o. | SORA Logistics UG | Spedition Maack GmbH | SPEDITIONS-ASSEKURANZ Versicherungsmakler GmbH | Speedline Spedition GmbH | St. John Logistics Germany GmbH | STERAC Transport & Logistik GmbH | STERATRANS Internationale Spedition GmbH | Stora Enso Paper GmbH | STS Global (Europe) GmbH | STUHR Container Logistic GmbH & Co. KG | STUTE Logistics (AG & Co.) KG | Süderelbe Logistik GmbH | SVG Assekuranz-Service Nord GmbH | **T**B 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 | Thordsen Spedition KG (GmbH & Co.) | TK Asia Logistics GmbH & Co. KG | TKM GLOBAL GmbH | TNT Express GmbH | Toll Global Forwarding (Germany) GmbH | TOP Mehrwert-Logistik GmbH & Co. KG | Transa Spedition GmbH | transmaritim international GmbH | Trans-Trading GmbH | Transworld Shipping GmbH | TransWorldFreight International Forwarder GmbH | **Ü**bersee-Spedition Paul Weidlich GmbH | Udo Wichmann Speditionsgesell. mbH | Uhlhorn GmbH & Co. KG | UL Frigoservice GmbH & Co. KG | Ulrich Stein GmbH | UMT United Logistics GmbH | UNISPED Logistik GmbH | United Parcel Service Deutschland S.à.r.l. & Co. OHG | UTM Universal Transport GmbH | **V**isline 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 Ewerführerei 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 Schiffahrts- und Speditions-GmbH | Wolters Kluwer Software und Service GmbH | WWLS Worldwide Logistic Solutions GmbH & Co. KG | WZC Riemann GmbH & Co. KG | **Y**usen Logistics (Deutschland) GmbH | **Z**ell & Mohr GmbH | Ziegler GmbH | ZOLLCONTOR MANNES | 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,
Luftfrachtspedition,
Beratung in Hafen-, Zoll- und Umsatzsteuerfragen,
FIATA-Dokumente

ASSISTENZ DES GESCHÄFTSFÜHRERS

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

Assistenz,
Veranstaltungs-management

REFERENTEN

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

Bahn, Kraftwagenspedition, Lagerei und Logistik, Gefahrgut, Internationale Spedition, Sammelgutverkehr, KEP

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

Berufsbildung, Vorstandsassistenz

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

Mitgliedschaftsangelegenheiten, Verwaltung der Botenfächer, 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, Mediaserver Hamburg

Willy-Brandt-Str. 69 · 20457 Hamburg · Tel. +49 40 37 47 64 - 0 · Fax +49 40 37 47 64 - 75 · info@vhsp.de · www.vhsp.de