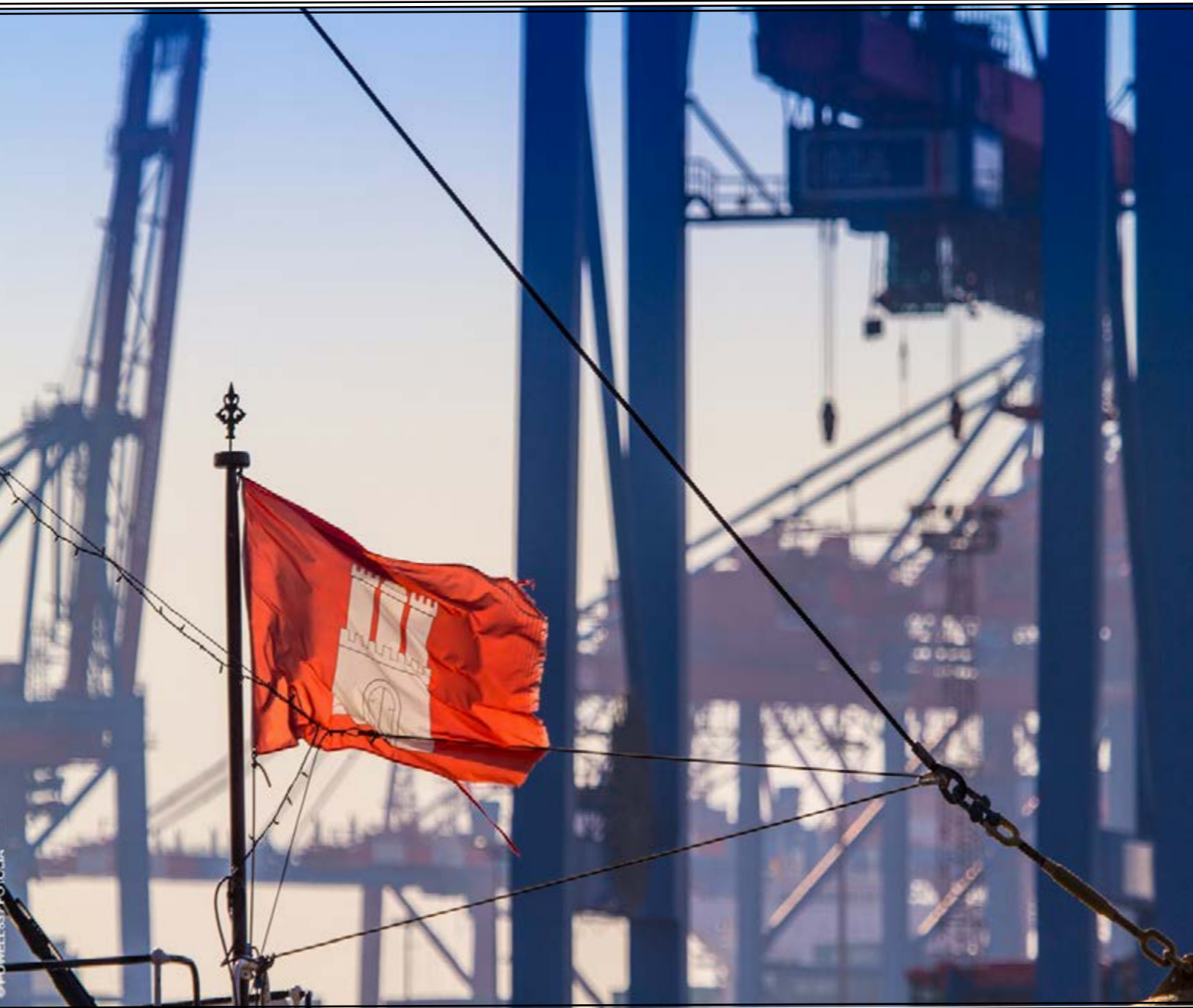


VHSp 

Jahresbericht 2025



Inhaltsverzeichnis



- 3 Rechenschaftsbericht von Axel Plaß
Vorsitzer des Verein Hamburger Spediteure e.V.
- 13 Gastrede Herr Folker Hellmeyer
Chefanalyst der Bremer Landesbank
- 20 Konjunkturindikator
- 24 Ausbildung
- 27 Impressionen
- 29 Vorstand und Fachausschüsse
- 35 Weitere Vereinsgremien
- 37 Mitglieder
- 47 Ansprechpartner VHSp

Rechenschafts- bericht



von Axel Plaß, Vorsitzer des VHSp e.V.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine sehr verehrten Damen, meine Herren,

ich freue mich, Sie alle zur diesjährigen 141. Jahreshauptversammlung des Verein Hamburger Spediteure begrüßen zu dürfen. Es ist eine Zeit des Rückblicks, der Wertschätzung und der Vorfreude auf das kommende Jahr. Aber vor der Freude liegen noch einige Stunden gemeinsamer Arbeit vor uns. Gegen 16:00 Uhr planen wir meinen kurzen Jahresbericht in Anwesenheit vieler Vertreter befreundeter Verbände, den Behörden und der Presse entgegenzunehmen. Im Anschluss daran freue ich mich sehr darüber, dass wir mit Folker Hellmeyer einen erstklassigen Gastredner gewinnen konnten. Abschließend darf ich Sie dann zu einem netten Ausklang mit gutem Essen, kühlen Getränken und interessantem Networking einladen. Sie sehen, liebe Kolleginnen und Kollegen, die Geschäftsstelle und der Vorstand haben sich wieder große Mühe gegeben, um diese Jahreshauptversammlung für alle so attraktiv wie möglich zu gestalten. Ich wünsche uns allen einen guten Verlauf, lebhaftes Diskussions- und interessante Gespräche mit

unseren Kolleginnen und Kollegen und unseren Gästen. Bevor ich jetzt gleich mit meinem Rechenschaftsbericht beginne, möchte ich zunächst einen Moment der Erinnerung an jene Kolleginnen und Kollegen widmen, die uns in diesem Jahr verlassen haben. Sie waren Teil unserer Gemeinschaft, haben unser Netzwerk mitgestaltet und oft mit ihrem Wissen und ihrer Erfahrung dazu beigetragen, dass unser Verband das ist, was er heute ist. Ihnen gilt unser ehrendes Gedenken. Ich bitte Sie, sich zu Ehren der Verstorbenen zu erheben.

Verstorben sind:

Markus Zoder, Heinrich Zoder Spedition GmbH, verstorben am 28.11.2024, im Alter von 60 Jahren.

Ralf Bombach, verstorben am 04.03.2025. Herr Bombach war Mitglied der Kommission für berufliche Bildung des BSL/DSLTV seit 1997

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

Dass wir als Spediteure ein Talent für Koordination, Krisenmanagement und Improvisation haben, ist allgemein bekannt – aber sollten wir uns nicht doch alle mal an den Koalitionsverhandlungen für den neuen Hamburger Senat beteiligen? Schließlich wissen wir, wie man komplexe Prozesse effizient gestaltet, und wir sind es gewohnt, mit engen Zeitfenstern zu arbeiten. Doch nun zurück zur Sache: Natürlich gehört es zur Tradition einer Jahreshauptversammlung, sich mit der Vergangenheit auseinanderzusetzen. Die letzten zwölf Monate haben uns einmal mehr gezeigt, dass unsere Branche keine Zeit hat, auf politische Großwetterlagen zu warten. Während in Berlin und Hamburg Koalitionen ausgelotet werden, müssen wir Tag für Tag Lösungen finden – für überlastete Infrastruktur, für steigende Kosten und für einen zunehmenden regulatorischen Druck. Doch da wir in der Logistik zu Hause sind, wissen wir: Vergangenheitsbewältigung ist gut, doch vorausschauendes Handeln ist besser, zumal uns die aktuelle politische Lage in Hamburg zeigt, dass wir auch in der kommenden Zeit nicht gerade unterbeschäftigt sein werden. Aber wer glaubt, dass die politischen Sondierungen für einen neuen Senat kompliziert sind, der sollte einmal versuchen, eine reibungslose Lkw-Abfertigung im Hafen an einem Montagmorgen zu organisieren. In beiden Fällen gibt es viele Beteiligte, diverse Interessen und am Ende die Frage: Wer zahlt eigentlich die Zeche?

Lassen Sie uns aber nun gemeinsam darauf blicken, was das vergangene Jahr für unsere Branche, unseren Verband und unsere Mitglieder an Gremienarbeit mit sich gebracht hat. Die Luftfracht am Hamburger Flughafen hat im vergangenen Jahr eine erfreuliche Entwicklung genommen. Nach Jahren des Rückgangs konnte das Luftfrachtaufkommen deutlich gesteigert werden. Die Gesamtfrachtmenge stieg im Jahr 2024 um rund 39 Prozent auf 65.380 Tonnen, wobei insbesondere der Flugzeugfrachtumschlag mit einem Wachstum von rund 67 Prozent auf 29.773 Tonnen herausragte. Auch der Lkw-Frachtumschlag verzeichnete mit fast 22 Prozent Wachstum auf 35.372 Tonnen eine beachtliche Entwicklung. Diese Zahlen unterstreichen die zunehmende Bedeutung des Hamburger Flughafens als Luftfrachtstandort in Norddeutschland. Besonders bemerkenswert ist die anhaltende Nachfrage nach Direktverbindungen in den Nahen Osten, die zur positiven Entwicklung beigetragen hat.

Die Sitzungen des Fachausschusses Luftfrachtspeidition waren im vergangenen Jahr besonders von der Marktbelebung, der Infrastrukturentwicklung und regulatorischen Herausforderungen geprägt. Der Start von Qatar Airways ab Hamburg zum 1. Juli 2024 wurde von den Ausschussmitgliedern ausdrücklich begrüßt. Ersten Analysen zufolge hat sich die Airline in Hamburg zwar etabliert, doch bleibt die Vertriebspräsenz aus Sicht vieler Spediteure weiterhin ausbaufähig. Während Emirates mit einer starken Marktdurchdringung auftritt, gibt es

bei Qatar Airways noch Optimierungspotenzial, insbesondere in der direkten Ansprache der Speditionsunternehmen vor Ort.

Ein Dauerthema in den Sitzungen war die Einführung von Fair@Link als verpflichtendes System für die Luftfrachtanfertigung ab 2026. Die Notwendigkeit einer digitalen Prozessoptimierung wird von allen Beteiligten anerkannt, doch bleiben praktische Fragen hinsichtlich der Umsetzung weiter in der Diskussion. Die geplante Einführung einer automatischen Kennzeichenerkennung sowie einer barcodegestützten Frachtannahme sollen die Abfertigungszeiten reduzieren und die Effizienz im Frachtzentrum verbessern. Begrüßenswert ist, dass sich die drei großen Abfertiger Swissport, LUG und WISAG unisono für eine konsequente Umsetzung ausgesprochen haben. Jetzt gilt es, die notwendige Akzeptanz bei allen Marktteilnehmern zu schaffen. Auch die Zusammenarbeit mit den Behörden war Gegenstand der Sitzungen. Im Fokus stand ein gemeinsames Audit des Luftfahrt-Bundesamts und des Zolls, dessen Ergebnisse insgesamt als zufriedenstellend bewertet wurden. Dennoch bleibt die Frage der einheitlichen Handhabung von Frachtkontrollverfahren ungelöst. Die Ausschussmitglieder sehen hier weiterhin erheblichen Abstimmungsbedarf mit den zuständigen Behörden, um einen reibungslosen Ablauf in der täglichen Praxis zu gewährleisten.

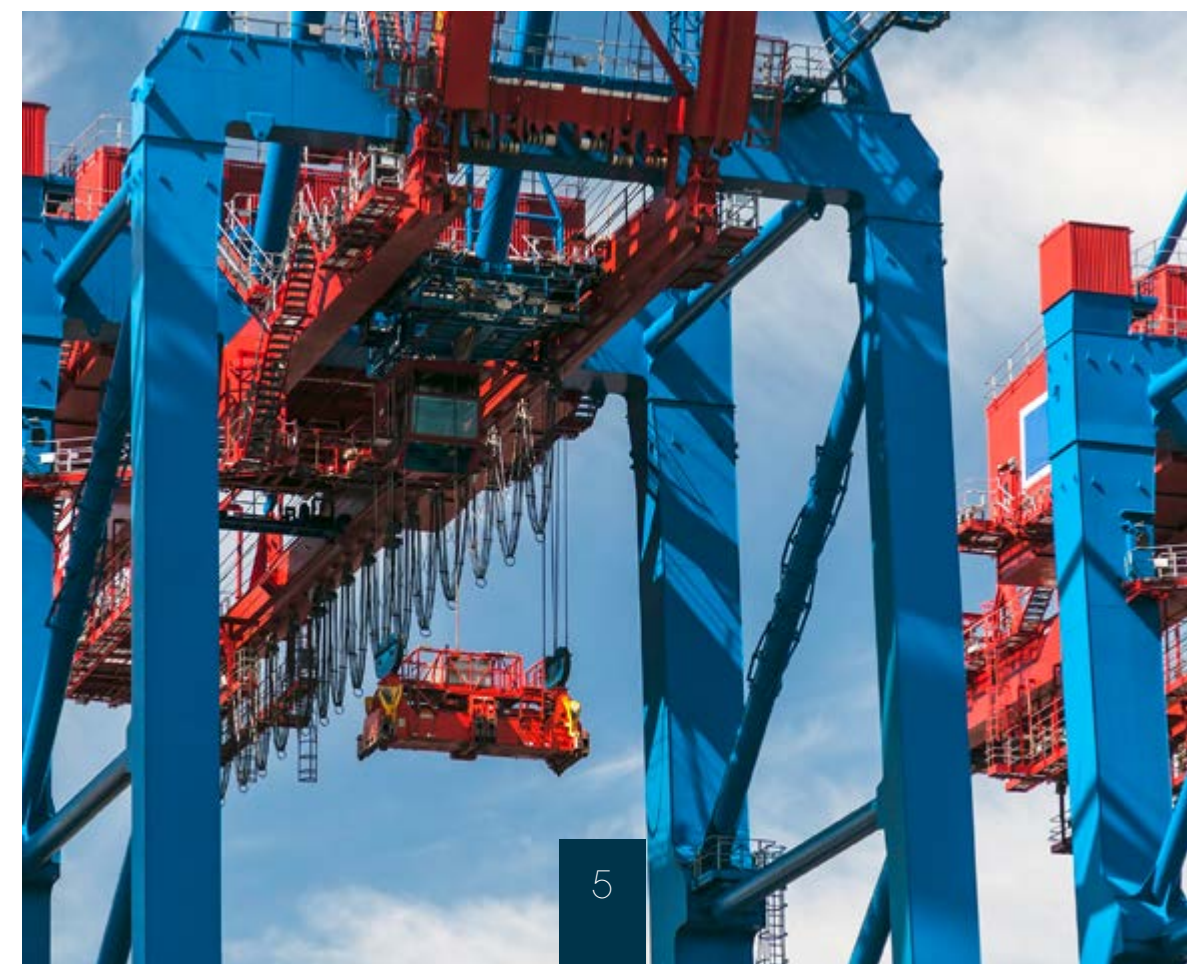
Ein weiteres zentrales Thema war die infrastrukturelle Ausstattung des Hamburg Airport Cargo Centers (HACC). Hierzu führte der Ausschuss Anfang dieses Jahres ein ausführliches Gespräch mit der

Geschäftsführung des Flughafens. Dabei wurde auch die fehlende Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge kritisiert. Der Flughafen plant zwar langfristige Investitionen in diesem Bereich, doch sind die regulatorischen und technischen Rahmenbedingungen weiterhin unklar.

Das deutliche Wachstum der Luftfracht am Hamburger Flughafen zeigt, dass der Standort Potenzial hat, sich im nationalen Wettbewerb stärker zu behaupten. Entscheidend wird sein, ob sich die positiven Impulse durch eine nachhaltige Weiterentwicklung der Infrastruktur und eine optimierte Prozessgestaltung verstetigen lassen. Der Ausschuss wird diese Entwicklungen weiterhin eng begleiten und sich für eine wettbewerbsfähige Luftfrachtanfertigung in Hamburg einsetzen.

Die Arbeit des Fachausschusses Zoll und Außenwirtschaft war im vergangenen Jahr erneut geprägt von tiefgreifenden Veränderungen im europäischen Zollrecht, die erhebliche Auswirkungen auf die Praxis der Speditions- und Logistikunternehmen haben. Während sich die Abfertigungssituation in Hamburg zwischenzeitlich stabilisiert hat, bleiben die strukturellen Herausforderungen in der Zollabwicklung und die fortschreitende Digitalisierung der Verfahren bestimmende Themen.

Ein zentrales Thema der Ausschusssitzungen war die geplante Reform des Unionszollkodex (UZK), die tief in die bestehenden Prozesse eingreifen wird. Die von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Änderungen können massive Auswirkungen auf den Status



der Wirtschaftsbeteiligten haben. Besonders umstritten ist der Plan, einen zentralen EU-Daten-Hub einzuführen, der nationale IT-Systeme ersetzen soll. Nach intensiver Lobbyarbeit von Verbänden, darunter auch der DSLV, zeichnet sich ab, dass stattdessen eine „Adapterlösung“ gewählt wird, bei der nationale Systeme bestehen bleiben und lediglich angebunden werden. Die Verzögerung der Umsetzung auf frühestens 2028 zeigt, dass der Diskussionsbedarf weiterhin groß ist.

Die Einführung von NCTS Phase 5 war ein weiteres Thema des vergangenen Jahres. Trotz umfangreicher Vorbereitungen traten nach der Umstellung zahlreiche Probleme auf. Besonders betroffen waren Sendungen aus Österreich und der Schweiz, bei denen fehlerhafte elektronische Übertragungen zu erheblichen Verzögerungen führten. Auch die neuen Vorgaben zur Angabe von Zolltarifnummern in Versandverfahren sorgten für Unmut, da einige Mitgliedsstaaten andere Anforderungen stellen als Deutschland. Der europäische Speditionsverband CLECAT hat diese Problematik aufgenommen und an die EU-Kommission herangetragen.

Ein weiteres Dauerthema bleibt die Abfertigungssituation im Hamburger Hafen. Nachdem sich die Lage Ende 2024 zunächst entspannt hatte, wurde im Frühjahr 2025 über einen erneuten Anstieg der Bearbeitungszeiten berichtet. Seitens des VHSp wurde diese Thematik erneut bei verschiedenen Gelegenheiten an Politik und Verwaltung adressiert. Die geforderte Automatisierung der Zollabfertigung kommt jedoch nur langsam voran.

Im Bereich der Einfuhrumsatzsteuer wird weiterhin über die geplante Einführung des Verrechnungsverfahrens diskutiert. Obwohl die Finanzministerkonferenz bereits im April 2024 grünes Licht für die Reform gegeben hat, wurde zuletzt deutlich, dass der tatsächliche Umsetzungsbeginn nicht vor 2028 realistisch ist. Hamburg hat sich in den Gesprächen mit dem Bund und den Ländern dafür eingesetzt, den Prozess zu beschleunigen, bislang jedoch ohne Erfolg. Die Ausschussmitglieder kritisieren vor allem, dass Deutschland im europäischen Vergleich weiterhin mit veralteten Verfahren arbeitet, während andere Länder längst effizientere Lösungen implementiert haben.

Auch das CO2-Grenzausgleichssystem (CBAM) und die damit verbundenen neuen Meldepflichten waren ein wiederkehrendes Diskussionsthema. Unternehmen sehen sich mit steigenden bürokratischen Hürden konfrontiert, insbesondere bei der korrekten Zuordnung von Produkten und Emissionswerten. In

Verbindung mit den neuen Anforderungen der ICS2-Verordnung zur Vorabanmeldung von Warensendungen entstehen weitere Belastungen, die die Prozesse verkomplizieren. Der Ausschuss setzt sich weiterhin für praktikable Lösungen ein und steht hierzu in engem Austausch mit dem DSLV und anderen Verbänden.

Neben den regulatorischen Themen wurde auch die Zusammenarbeit mit dem Zoll selbst intensiv diskutiert. Einmal jährlich führen die Ausschussmitglieder einen ausführlichen Dialog mit den Vertretern des Zollamtes Hamburg durch und erörtern, wie Prozesse beschleunigt und effizienter gestaltet werden können. Hinzu kommt der gemeinsame Workshop für Sachbearbeiter, der auch im letzten Jahr mit rund 80 Teilnehmern sehr gut besucht war. Thematisch ging es dabei zum einen um die zunehmende Bedrohung durch die illegale Einfuhr von Drogen über den Hamburger Hafen und zum anderen, quasi als Folge dieser Zunahme, die Digitalisierung des Freistellungsverfahrens für Importcontainer, unter dem Namen Secure Release Order.

Unverändert bestehen Herausforderungen im Bereich der CPA-Durchleuchtung, wo mobile Röntgenanlagen als Interimslösung zwar eingeführt wurden, jedoch weiterhin Kapazitätsengpässe bestehen. Eine Rückkehr zum Drei-Sichtbetrieb wird noch etwas dauern.

Auch in diesem Jahr bleiben die Automatisierung der Zollprozesse, die fortschreitende Digitalisierung und die Bewältigung neuer EU-Regulierungen die dominierenden Themen. Der Fachausschuss wird die Entwicklungen weiterhin eng begleiten und sich für die Interessen der Speditions- und Logistikunternehmen einsetzen.

Die Arbeit des Fachausschusses Seehafenspedition war im vergangenen Jahr von grundlegenden Veränderungen im Bereich der Seeschifffahrt geprägt. Die strategische Neuausrichtung von MSC nach dem Ende der 2M-Allianz war eines der zentralen Themen im neuen Jahr. Vertreter der Reederei stellten dem Ausschuss ihre neuen „Standalone-Services“ vor, mit denen sie sich unabhängiger aufstellen und verstärkt auf direkte Hafenverbindungen setzen.

Die Mitglieder des Fachausschusses sehen darin sowohl Chancen als auch Herausforderungen für die Speditionsbranche. Während eine flexiblere Steuerung von Schiffsverkehren potenziell Vorteile bietet, wurde in der Diskussion deutlich, dass die Digitalisierung und Verlässlichkeit der Tracking-Daten weiterhin Schwachstellen aufweisen.

Die Abfertigungssituation im Hamburger Hafen war sowohl im vergangenen Jahr als auch in der ersten Sitzung in diesem Jahr Gegenstand ausführlicher Diskussionen. Während die Bearbeitungszeiten an den Terminals auf den ersten Blick verbessert scheinen, liegt dies weniger an strukturellen Optimierungen als an den rückläufigen Ladungsmengen aufgrund der schwachen Wirtschaftslage. Besonders kritisch wurde die Verfügbarkeit von Lkw-Slots gesehen, die trotz gesunkener Mengen nach wie vor Engpässe aufweist. Zudem bleibt die Bahnlogistik ein Problemfeld, da die flexible Anpassung an kurzfristige Änderungen oft nicht möglich ist. Gespräche zwischen der Wirtschaftsbehörde, den Terminalbetreibern und dem VHSp laufen, um hier Lösungen zu finden. Ein weiteres wichtiges Thema war – wie ich bereits beim Zoll-Ausschuss erwähnt hatte – die Einführung der „Secure Release Order“ als digitaler Freistellungsprozess für Importcontainer. Dieses System soll das bisherige PIN-Code-Verfahren ersetzen und über eine zentrale Plattform gesteuert werden, um Sicherheitsrisiken zu minimieren. Der Ausschuss begrüßt diesen Schritt in Richtung Digitalisierung, insbesondere die weitgehend einheitliche Umsetzung in allen großen deutschen Seehäfen wurde positiv gewürdigt.

Ein weiteres Thema war die Einführung des digitalen FIATA Bill of Lading (eFBL). Im Rahmen eines Webinars wurde deutlich, dass die Branche großes Interesse an der Digitalisierung von Frachtpapieren zeigt. Gleichzeitig bestehen weiterhin offene Fragen zur rechtlichen Anerkennung und zur praktischen Anwendung in der täglichen Abwicklung. Die Diskussion über den Umgang einzelner Reedereien mit offenen und strittigen Rechnungen sorgte ebenfalls für eine intensive Debatte. Die Geschäftsstelle hatte hierzu bereits ein Rundschreiben veröffentlicht, in dem auf problematische Praktiken hingewiesen wurde. Einige Reedereien fordern

die Begleichung aller Forderungen, selbst wenn diese strittig sind, und drohen andernfalls mit einer Einstufung als Barzahler. Der Ausschuss stellte fest, dass Verbandslösungen hier nur begrenzt greifen können, da es sich meist um individuelle Fälle handelt. Die neu gegründete Erfahrungsgruppe zur Einführung von ICS2 im Seeverkehr tauschte sich bereits zweimal intensiv über die neuen Meldepflichten aus. Vor allem kleinere und mittelständische Unternehmen äußerten weiterhin große Unsicherheiten hinsichtlich der Umsetzung und der technischen Schnittstellenanbindung.

Die Working Group Sea der FIATA arbeitet aktuell an einer Analyse zu rechtlichen Herausforderungen in Konnossementen, mit dem Ziel, unfaire Vertragsklauseln von Reedereien aufzudecken und praxisnahe Lösungen zu erarbeiten. Dies wurde vom Ausschuss in der Diskussion mit dem Chairman der Working Group, der als Gast an einer Sitzung teilgenommen hatte, als ausgesprochen sinnvoll erachtet, um die Position der Spediteure gegenüber den Reedereien zu stärken. Im laufenden Jahr stehen weiterhin die Themen digitale Prozessoptimierung, Hafeninfrastruktur und neue Regulierungen in der Seeschifffahrt im Mittelpunkt der Ausschussarbeit.

Der Fachausschuss Schienengüterverkehr beschäftigt sich intensiv mit den wirtschaftlichen Herausforderungen und infrastrukturellen Entwicklungen im Schienenverkehr. Besonders im Fokus stand die Entwicklung der Trassenpreise, die um rund 16,2 Prozent gestiegen sind. Diese Preissteigerung stellt viele Unternehmen vor erhebliche wirtschaftliche Herausforderungen und erschwert die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs im Vergleich zum Straßengüterverkehr. Es wurde über Förderprogramme diskutiert, um diese Kostenbelastung abzumildern, und die Auswirkungen auf den konventionellen sowie

Positionspapier

- **Neue Köhlbrandquerung beschleunigen**
- **Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur in der Metropolregion vorantreiben**
- **Investitionen in den Eisenbahnknotenpunkt Hamburg erhöhen**
- **Ausbildung in Hamburg attraktiv halten**
- **Hafenkooperation - Wer soll eigentlich kooperieren?**
- **Erhebungsverfahren der Einfuhrumsatzsteuer an EU-Standard angleichen**
- **Automatisierung der Zollabfertigung vorantreiben**
- **Verkürzung von Planungs- und Genehmigungsverfahren**
- **Tonnagesteuerregelung - Fiskalische Wettbewerbsverzerrungen beenden**
- **Luftfrachtsicherheit prozessorientiert umsetzen - Kontrollverfahren erweitern**



www.vhsp.de





den intermodalen Verkehr analysiert. Die Generalsanierung der Hochleistungskorridore wurde ebenfalls kritisch beleuchtet, da die parallel laufenden Baustellen und deren langfristige Planungen zu Unsicherheiten in der Branche führen. Zudem wurde die Einführung der digitalen automatischen Kupplung als bedeutender technologischer Fortschritt für den Sektor diskutiert. Herausforderungen in der Kompatibilität mit bestehenden Systemen und Fragen der Finanzierung bleiben jedoch ungelöst. Auch in diesem Jahr wird der Ausschuss die Entwicklungen der Trassenpreise weiterhin genau beobachten und sich für Entlastungen in der Schienenlogistik einsetzen. Zudem wird die Umsetzung der Einzelwagenförderung weiter begleitet, um zu gewährleisten, dass die erwarteten wirtschaftlichen Vorteile tatsächlich realisiert werden. Technologische Innovationen wie die digitale automatische Kupplung bleiben ebenfalls im Fokus, wobei verstärkt auf praktikable Umsetzungsstrategien geachtet wird.

Der Fachausschuss Straßengüterverkehr setzte sich mit einer Vielzahl an regulatorischen und wirtschaftlichen Themen auseinander. Besonders prägend war die Mautpreissteigerung um 83 Prozent, die erhebliche Auswirkungen auf die Branche hat. Viele Unternehmen stehen vor der Herausforderung, diese zusätzlichen Kosten an ihre Kunden weiterzugeben, während der Wettbewerbsdruck gleichzeitig zunimmt. Die

Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs wurde in diesem Zusammenhang intensiv diskutiert, insbesondere im Hinblick auf Fördermöglichkeiten und alternative Antriebe. Dabei herrscht in der Branche weiterhin große Unsicherheit darüber, welche Technologie sich langfristig durchsetzen wird. Während der E-Lkw eine ausreichende Reichweite bietet, erschweren die fehlende Ladeinfrastruktur sowie das Verbot, Gefahrgut zu transportieren, die flächendeckende Umstellung erheblich. Wasserstoff gilt ebenfalls als vielversprechende Alternative, ist jedoch aufgrund fehlender wirtschaftlicher Tragfähigkeit und der unzureichenden Verfügbarkeit von „grünem Wasserstoff“ sowie eines flächendeckenden Tankstellennetzes derzeit nicht umsetzungsfähig.

Die Verlängerung der Grenzkontrollen und deren Auswirkungen auf die Standzeiten von Lkw war ebenfalls ein zentrales Thema, das zu kontroversen Diskussionen führte. Zudem stellte auch im Fachausschuss Straßengüterverkehr die Slotbuchung im Hamburger Hafen ein erhebliches Problem dar, da sie für viele Lkw-Fahrer zu erheblichen Wartezeiten und nicht wirtschaftlich tragbaren Durchlaufzeiten führte. Die Trucker stehen zunehmend unter Druck, da Verzögerungen zu wirtschaftlichen Einbußen und steigenden Kosten führen. Vorausschauend auf die nächsten Monate wird sich der Ausschuss weiterhin mit den Auswirkungen der Mauterhöhungen und der

zunehmenden regulatorischen Belastung für den Straßengüterverkehr beschäftigen. Insbesondere die Problematik der Slotbuchung im Hamburger Hafen wird weiterverfolgt, um hier mit den Terminalbetreibern und der Hafenverwaltung praktikable Lösungen zu erarbeiten. Zudem soll der Austausch über alternative Antriebe und Förderprogramme intensiviert werden, um langfristig tragfähige Geschäftsmodelle zu sichern. Ein besonderer Fokus wird darauf liegen, die technologische Entwicklung im Bereich der alternativen Antriebe weiter zu beobachten, um möglichst frühzeitig eine fundierte Einschätzung über wirtschaftlich tragbare und praktikable Lösungen treffen zu können.

Der Fachausschuss Lager- und Distributionslogistik konzentrierte sich auf regulatorische Entwicklungen und Marktveränderungen. Besonders intensiv wurden die Auswirkungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes analysiert. Auch wenn das Gesetz primär auf große Unternehmen mit mehr als 1.000 Mitarbeitern abzielt, kann es dennoch kleine und mittlere Unternehmen betreffen, sobald sie in die Lieferketten eines solchen Unternehmens eingebunden sind. Zudem wurde herausgestellt, dass die Berichtspflicht von der BAFA zwar bis Ende 2025 ausgesetzt wurde, dies jedoch nicht bedeutet, dass keine Kontrollen stattfinden. Vielmehr werden stichprobenartige Überprüfungen weiterhin durchgeführt, sodass Unternehmen sich frühzeitig mit den Anforderungen auseinandersetzen sollten. Darüber hinaus wurden die Herausforderungen der neuen Anforderungen des Digitalen-Dienste-Gesetzes (DDG) und deren Auswirkungen auf digitale Track-and-Trace-Systeme thematisiert.

Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der Nachwuchsgewinnung in der Logistikbranche, insbesondere im Hinblick auf unbesetzte Ausbildungsplätze. Durch verstärkte Messeauftritte und Schulbesuche soll die Attraktivität der Branche erhöht werden. Darüber hinaus wurde die Entwicklung der Lagerauslastung analysiert. Während das Vorjahr positiv verlief, zeigte sich ein Rückgang der Auftragslage, der sich auf die Lagerbewegungen auswirkte. Um die bestehenden Herausforderungen effizienter zu bewältigen, wurde die Aufnahme neuer Mitglieder beschlossen und die Zusammenarbeit mit externen Experten intensiviert. Zukünftig wird der Ausschuss die fortschreitenden regulatorischen Veränderungen und ihre Auswirkungen auf die Lager- und Distributionslogistik weiterhin intensiv begleitet. Ein besonderer Schwerpunkt wird auf die Anpassung der Unternehmen an neue gesetzliche Anforderungen und die Optimierung der digitalen Prozesse gelegt. Und

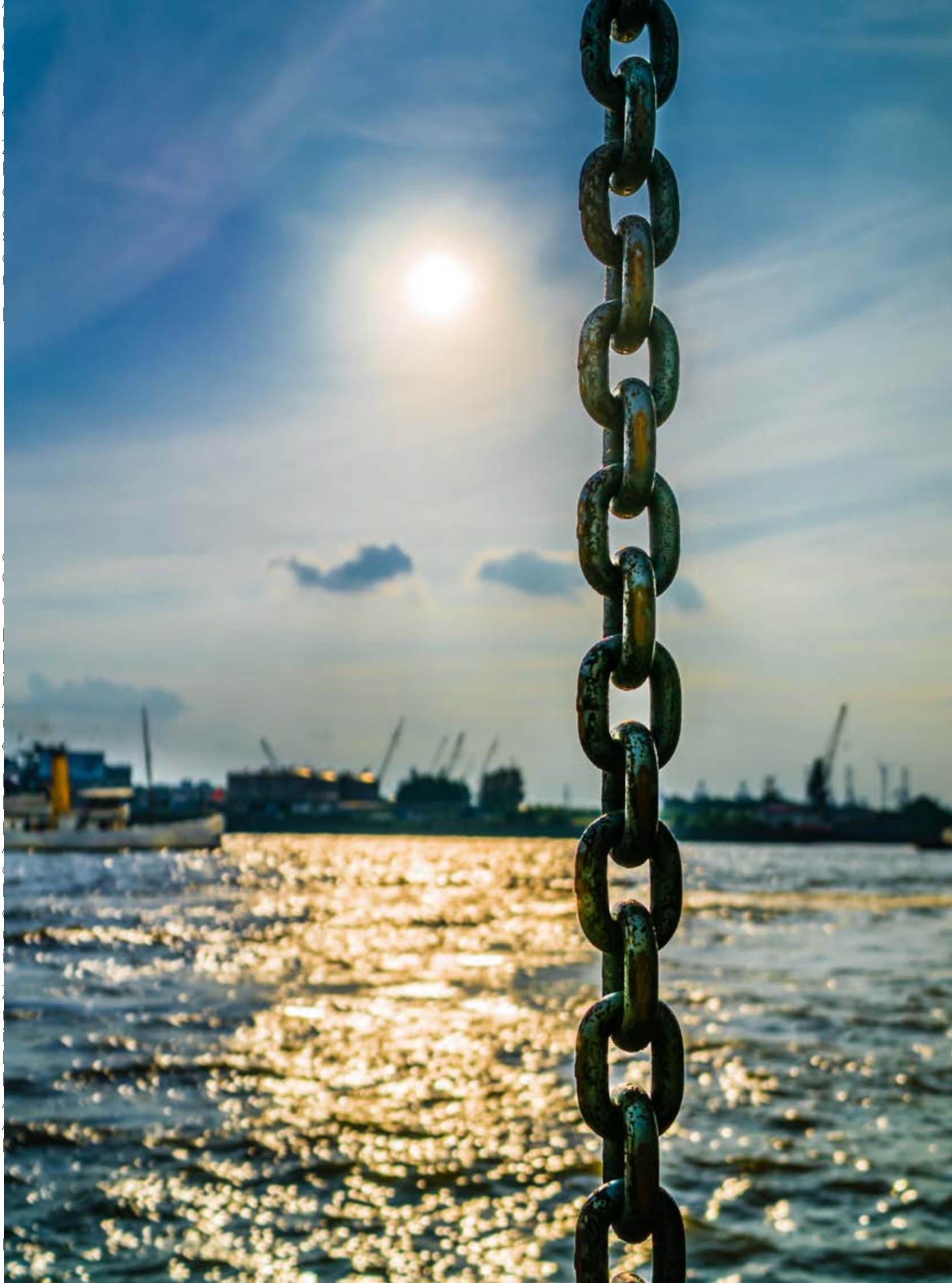
damit sind wir schon beim Thema Ausbildung und einer erfreulichen Nachricht, nämlich bei unserer neuen Berufsschule für Logistik, Schifffahrt und Touristik. Erst vor kurzem hat unter großem öffentlichen Interesse – auch der Bürgermeister und der damalige Bundeskanzler waren vor Ort – das Richtfest für den Neubau am Brekelbaumspark in Borgfelde stattgefunden. Dort werden unsere kaufmännischen Auszubildenden ab spätestens Frühjahr 2026 einen modernen Lernort vorfinden, der in jeder Hinsicht auf der Höhe der Zeit sein wird. Auch ein Wohnheim für Azubis wird gebaut, denn bei den Hamburger Mieten wird es bekanntlich zunehmend schwieriger bis unmöglich für Studenten und Azubis, überhaupt nur ein WG-Zimmer anzumieten. Zu den aktuellen Zahlen in Sachen Ausbildung kann ich aus unserem diesjährigen Konjunkturindikator berichten, dass weiterhin um die 80 % unserer Mitgliedsunternehmen selbst ausbilden, um den eigenen Fachkräftenachwuchs zu sichern. Das ist eine Zahl, auf die wir stolz sein können. Leider wird es aber immer schwieriger, junge Leute für eine Ausbildung in unserer Branche zu begeistern. Jeder zweite Betrieb konnte nicht alle angebotenen Ausbildungsplätze besetzen. Umso wichtiger ist eine weitere Zahl aus unserer diesjährigen Umfrage: Über jedes vierte Unternehmen plant für dieses Jahr Neueinstellungen. Die Arbeitsplätze in unserer Branche sind gegen den bundesweiten Trend sicher. Das ist doch ein starkes Argument bei der Nachwuchsgewinnung!

Ein Jahr voller Diskussionen, Sitzungen, Fachgespräche und Verhandlungsrunden liegt hinter uns – kurz gesagt: Wir haben unser Bestes gegeben, um Ordnung in das Chaos zu bringen. Doch was bleibt nach einem Jahr intensiver Gremienarbeit, in dem wir uns mit den großen Fragen der Speditions- und Logistikbranche beschäftigt haben – von der Digitalisierung bis zur Nachhaltigkeit, von der Bürokratiebelastung bis zur maritimen Wirtschaft? Hoffentlich mehr als eine Flut an Protokollen und Sitzungsunterlagen. Es bleibt die Gewissheit, dass wir als VHSp aktiv gestalten, Missstände ansprechen und Lösungen erarbeiten. Manchmal gleicht unsere Arbeit der eines Lotsen: Wir manövrieren durch bürokratische Untiefen, begegnen regulatorischen Strömungen und sorgen dafür, dass unsere Mitglieder trotz aller Herausforderungen auf Kurs bleiben. Und ja, ab und zu geraten wir dabei auch ins Fahrwasser der Politik. Dabei kommt es mir manchmal so vor, als müssten wir in einem Marathon sprinten, während sich die politischen Entscheidungsprozesse im Wohlfühltempo eines Hafenschleppers bewegen. Aber so ist das eben: Wer sich in der Lobbyarbeit engagiert, braucht nicht nur Fachwissen, sondern auch ein dickes Fell. Und doch gibt es ein Stück weit Hoffnung: Vielleicht kann ein neuer Senat

auch neue Impulse setzen. Vielleicht wird es in Zukunft einfacher, auf realistische Lösungen für die Verkehrs- und Hafenpolitik hinzuarbeiten. Vielleicht erleben wir sogar den Moment, in dem Bürokratieabbau nicht nur ein Versprechen, sondern ein tatsächlicher Prozess wird. Wir als VHSp werden auf jeden Fall weiter unser Bestes tun, um die Interessen unserer Mitglieder zu vertreten – ob mit Geduld, Nachdruck oder, wenn es sein muss, mit einer gehörigen Portion hanseatischer Hartnäckigkeit.

In diesem Sinne: Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit, Ihr Engagement und Ihr Vertrauen. Und lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten, dass unser VHSp auch im 142. Jahr Kurs hält – egal, wie der politische Wind weht.





Gastrede



von Folker Hellmeyer Chefanalyst der
Bremer Landsbank

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

ich möchte mich zunächst sehr bedanken, dass ich heute bei Ihnen sprechen darf. Es ist mir eine Ehre – und ja, auch eine Freude. Ich spreche heute als Ökonom, aber auch als jemand, der sein ganzes Berufsleben mit Verantwortung zu tun hatte. Und ich sage es gleich zu Beginn: Ich stehe heute nicht für eine Partei. Ich spreche frei, unabhängig und klar. Wenn also der Eindruck entstehen sollte, ich würde die Programmatik der SPD, CDU, CSU oder sonstiger Parteien vertreten – dann ist das ein Irrtum. Ich folge keiner Partei. Es ist eher so, dass manche Parteien gelegentlich meinen Argumenten folgen. Denn das, was ich hier sage, ist keine Ideologie, sondern Analyse. Hamburg hat ein gesundes Selbstbewusstsein. Und das braucht es auch. Denn wir befinden uns in einer der größten Umbruchphasen seit 1945 – und zwar nicht nur in Deutschland, nicht nur in Europa, sondern global. Und ich sage Ihnen ganz deutlich: Wenn man sich nicht der Realität stellt, wenn man sich auf Wunschdenken und ideologische Filterblasen verlässt, dann stellt man falsche Diagnosen. Und falsche Diagnosen führen zu falscher Medizin. Und die wiederum kann tödlich sein – für ein Gemeinwesen, für eine Wirtschaft, für eine Demokratie.

Und das, meine Damen und Herren, ist kein theoretisches Szenario. Es ist das, was wir aktuell erleben. Was ist das Kernproblem? Das Kernproblem liegt in unserer politischen Kultur. Ich war früher Teil eines Think Tanks in Berlin – dort waren kritische Geister bis etwa 2015 noch willkommen. Doch danach? Wer nicht spurte, wurde entfernt. Kritik wurde nicht mehr gewünscht. Es entstanden Echokammern. Und in diesen Echokammern wird kein Fortschritt geboren – dort entsteht nur Lakaientum.

In einer Echokammer werden keine unbequemen Fragen gestellt. Dort wächst keine Wahrheit, sondern Gefälligkeit. Und das, meine Damen und Herren, widerspricht dem Geist der Demokratie. Denn Demokratie lebt von Pluralismus. Von Streit. Von Meinungsvielfalt. Was wir heute aber erleben, ist eine politische und mediale Monokultur. Und diese produziert Fehler. Und Fehler kosten Geld, Wohlstand – und am Ende auch Freiheit. Ein Blick auf die Weltwirtschaft genügt. Die Weltwirtschaft ist in den letzten beiden Jahren um 6,5 Prozent gewachsen. Die Industrienationen, also der sogenannte Westen, sind im selben Zeitraum um etwa 2 Prozent gewachsen. Und Deutschland? Deutschland ist im gleichen Zeitraum geschrumpft – um 0,5 Prozent. Das ist keine Kleinigkeit. Das ist die ökonomische Realität unseres Landes. Und das ist das Ergebnis einer Politik, die falsche Prioritäten setzt und ökonomische Gesetzmäßigkeiten ignoriert. Andere Länder hatten dieselben Rahmenbedingungen wie wir – und sie haben Wachstum generiert. Wir aber haben uns selbst zurückgeworfen. Aus ideologischen, nicht faktenbasierten Gründen. Reformen? Ja – aber richtige!

Ich will heute keine klassische Analyse der Agenda 2010 liefern. Aber wir müssen klar sagen: Wenn wir unsere Wettbewerbsfähigkeit wiedererlangen wollen, dann brauchen wir heute Reformen, die mindestens doppelt so tief greifen wie die damaligen. Wir sprechen von Strukturveränderungen im Umfang von 5 bis 7 Prozent unserer Wirtschaftsleistung. Und warum ist das notwendig? Weil wir nicht am Anfang eines Problems stehen, sondern mitten drin. Ich habe Herrn Habeck angeboten, nach Berlin zu kommen – beratend. Nicht, weil ich ein Parteifreund wäre. Sondern, weil mir der Erfolg unseres Landes wichtiger ist als politische Etiketten.



Denn wer Verantwortung trägt, muss in Demut handeln.

Und oben – da oben, wo Deutschland gelenkt wird – braucht es nicht Parteitaktik. Da braucht es nicht Karrieristen. Da braucht es Menschen mit Haltung. Mit Demut vor Verantwortung. Denn dort wird die Deutschland AG geführt. Und wenn die Führung schwankt, schwankt das ganze System.

Aristoteles hat einmal gesagt: „Was die Struktur verändert, verändert auch die Lage – ökonomisch, politisch und gesellschaftlich.“

Und genau das sehen wir. Länder, die Strukturen verändert haben – wie Griechenland –, stehen heute gut da. Griechenland war 2014 das Verliererland Europas. Viele wollten es ausschließen. Ich habe damals gesagt: „Tut das nicht.“ Denn ich habe die Strukturdaten gesehen. Ich habe gesehen, dass dort etwas passiert. Heute ist Griechenland unter den Top 3 der Eurozone. Warum? Weil es reformiert hat. Und Deutschland? Deutschland ist auf dem Weg, den letzten Platz einzunehmen. Weil wir keine Strukturreformen angehen. Wir kleistern Probleme mit Symbolpolitik zu – mit Kosmetik statt Chirurgie. Aber Kosmetik, meine Damen und Herren, bringt Ihnen vielleicht eine Nacht. Aber nicht das Leben. Wenn Sie Farbe im Gesicht wollen, dann müssen Sie in die Tiefe gehen. Dann muss geschnitten werden. Und dann wird es wieder gesund.

Und jetzt kommt das eigentliche Kernproblem: Energie. Wir leben in einem energetischen Zeitalter. Jeder Fortschritt – ob wirtschaftlich, gesellschaftlich oder technologisch – hängt am Einsatz von Energie. Und zwar seit 300 Jahren.

Doch was machen wir? Wir senken unseren Energieeinsatz. Wir verkleinern das Angebot. In einer Welt, in der andere expandieren. Die USA, China, Indien – sie alle bauen ihre Energieproduktion aus. Und wir? Wir steigen aus. Wir kappen das Rückgrat unserer Industrie. Das ist nicht nur ökonomisch falsch. Es ist auch gefährlich. Denn: Ohne Energie keine Wirtschaft. Und ohne Wirtschaft keine Demokratie. Das ist kein politisches Statement – das ist ein Gesetz. Ein transitives Gesetz. Aus der Mathematik. Ohne Energie keine Wirtschaft. Ohne Wirtschaft keine stabile Gesellschaft. Und ohne stabile Gesellschaft keine Demokratie.

Teil 2 – Globaler Süden, Infrastruktur, Diplomatie, Strukturwandel und Hidden Champions

Meine Damen und Herren,

die Welt hat sich verändert. Und sie verändert sich weiter – nur eben nicht in unsere Richtung. China und der globale Süden haben das Steuer übernommen. Die Älteren unter Ihnen erinnern sich: In den 1980er-Jahren lag der Anteil des globalen Südens an der Weltwirtschaft – kaufkraftbereinigt – bei gerade einmal 20 Prozent. Heute liegt er bei 70 Pro-

zent. Und das Wachstum dort beträgt 3,5 bis 4,5 Prozent jährlich.

Was bedeutet das? In wenigen Jahren wird der globale Süden 75, vielleicht sogar 80 Prozent der Weltwirtschaft darstellen. Und wissen Sie, wie viel Prozent der Weltbevölkerung dort leben? 88 Prozent. Und diese Regionen kontrollieren 70 Prozent der weltweiten Rohstoffreserven.

Meine Damen und Herren, das ist das neue Kraftzentrum der Welt. Und was tun wir? Wir bauen Brandmauern auf. Gegen den globalen Süden. Gegen unsere Zukunft. Ist das in unserem Interesse? Nein. Was macht der globale Süden anders? Er baut Infrastruktur. Er schafft Perspektiven. Er bindet seine Menschen an die Weltwirtschaft an. Das ist konstruktiv. Und was machen wir? Wir betreiben seit Jahren eine Regime-Change-Politik. Wir destabilisieren Regionen. Wir zerstören Infrastruktur. Und wundern uns über die Folgen.

Ein Beispiel: Die neue Seidenstraße. Chinas Belt-and-Road-Initiative ist das größte Wirtschaftsprojekt der Menschheitsgeschichte. Es schafft Verbindungen – nicht nur Handelsverbindungen, sondern auch kulturelle, politische, wirtschaftliche Bindungen. Und es funktioniert. Dagegen stellen wir politische Bedingungen – und wundern uns, wenn wir abgehängt werden. Und dann ist da unsere Außenpolitik.

Meine Damen und Herren, ich frage Sie ganz konkret: Warum heißt das Auswärtige Amt eigentlich „Chefdiplomatie“? Weil es um Diplomatie geht. Und Diplomatie – das wissen Sie alle – lebt davon, dass man strittige Fragen im kleinen Kreis klärt. Nicht vor der Weltöffentlichkeit. Nicht im Fernsehen. Nicht in Pressekonferenzen. Und was macht unsere Außenministerin? Sie fährt nach China – diesem riesigen Land – und tritt dem Gastgeber vor laufenden Kameras ins Gemächt. Ich frage Sie: Was hat das mit Diplomatie zu tun? Symbolpolitik, meine Damen und Herren. Sie mag im eigenen Land Applaus bringen. Aber sie schadet den Interessen Deutschlands. Ganz konkret. Ganz direkt. Heute – das ist Fakt – werden wir in vielen wichtigen Ländern nicht mehr ernst genommen. Wir bekommen die zweite oder dritte Reihe der Gesprächspartner. Das ist die Realität. Für ein Land wie Deutschland – drittgrößte Volkswirtschaft der Welt – ist das ein Desaster. Denn ohne außenpolitisches Standing können wir unsere Exportinteressen nicht vertreten. Und es geht weiter. Schauen wir auf die Handelsrouten: Früher liefen unsere wichtigsten Transportwege über Rotterdam, Bremerhaven, Hamburg. Doch heute? Der neue Nord-Süd-Korridor – von Mumbai über Moskau bis nach St. Petersburg – ist im Aufbau. Und das ändert alles. Diese Route ist effizienter. Günstiger. Weniger reguliert. Keine politischen Bedingungen. Kein moralisches Oberlehrertum. Ich sage Ihnen etwas, und Sie dürfen mich daran messen: In fünf bis zehn Jahren werden wir in Hamburg mehr Wohnraum auf Hafenflächen haben als

Containerumschlag. Das ist keine Polemik. Das ist Prognose. Und ich stehe dazu.

Was passiert außerdem? Die Länder des globalen Südens organisieren sich. BRICS ist erst der Anfang. Die Shanghai Kooperation folgt. Die Asian Infrastructure Investment Bank kommt. Sie bauen ihre eigenen Zahlungssysteme. Ihre eigenen Plattformen. Ihre eigenen Institutionen.

Und was wollen sie? Unabhängigkeit vom Westen. Keine Bevormundung mehr. 140 Länder haben Interesse, bei den BRICS mitzumachen. Das ist die Mehrheit der Welt. Und wir? Wir wollten den globalen Süden isolieren. Wer ist jetzt isoliert?

Und jetzt kommen wir zu den Daten. Früher – das ist keine 20 Jahre her – hatten wir immer die besseren Daten. In Bildung, Forschung, Technologie, Wachstum, Staatsfinanzen. Heute ist das anders. Heute liegen die Stärken im globalen Süden. Und das nicht nur quantitativ, sondern qualitativ. Und wissen Sie, warum Sie das selten in Talkshows hören? Weil diese Realität nicht in die Narrative passt.

Noch ein Beispiel: Bildung und Forschung.

Im Jahr 1914 führte das Deutsche Reich in 90 Prozent aller Wissenschaftsfelder. Wir stellten die meisten Nobelpreisträger. Wir waren das wissenschaftsbasierte Kraftzentrum der Welt. Heute? Ein australisches Institut hat 64 zukunftsrelevante Wissenschaftsfelder definiert. Und Europa? Führt in keinem einzigen dieser Felder. Ich wiederhole: Null. China führt in 57. Und jetzt frage ich Sie: Wer spioniert hier wen aus? Was soll China denn bei uns noch spionieren? Unsere Gender-Workshops? Unsere Schulstruktur? Meine Damen und Herren, das ist kein Witz. Das ist bitterer Ernst. Der Westen spioniert mittlerweile eher in China – weil dort die Zukunft stattfindet.

Und trotzdem: Wir haben noch ein Pfund. Es nennt sich: Hidden Champions. Weltweit gibt es rund 3.400 mittelständische Weltmarktführer – also Unternehmen, die in ihrem Segment zu den Top 3 der Welt gehören. 1.600 davon – fast die Hälfte! – kommen aus Deutschland. Und wenn wir die Schweiz, Österreich, Skandinavien und die Benelux-Staaten dazunehmen, kommen wir auf 2.400 von 3.400 – also über 70 Prozent. Das ist ein unfassbares Kraftfeld. Das ist das Rückgrat unseres Wohlstands.

Und warum funktioniert das? Weil dieses Netzwerk über Jahrzehnte gewachsen ist. Weil es Qualität produziert. Weil es unabhängig war vom Staat – trotz hoher Steuern, trotz Bürokratie. Aber jetzt? Jetzt bröckelt dieses Netzwerk. Ich war kürzlich in Schwäbisch Hall. Dort gibt es 50 Unternehmer – 10 davon sind Hidden Champions. Und wissen Sie, was sie mir sagten? 20 Prozent machen dicht oder gehen ins Ausland. Und wenn dieses Rückgrat einmal weg ist – dann ist es weg. Für immer. Das ist das Erbe der Gründerzeit von 1850 bis 1914. Und wir verspielen es gerade. Im Wahn von Bürokratie,

Symbolpolitik und Energiewende ohne Plan.

Teil 3 – Kapitalflucht, Bildungsdefizite, Energiepreise, politische Selbsttäuschung, internationale Wettbewerbsfähigkeit

Meine Damen und Herren, wir verlieren gerade die Grundlage unseres Wohlstands – und tun so, als sei das nicht so. Was passiert tatsächlich? Seit 2019 erleben wir massive Kapitalabflüsse aus Deutschland. Allein im letzten Jahr: über 100 Milliarden Euro. Netto. Jahr für Jahr. Und das ist kein abstrakter Finanzstrom – das ist Zukunftsverlust. Denn Kapital geht dahin, wo es sich entfalten kann. Wo es weniger bürokratische Hürden gibt. Wo es leistungsfreundliche Rahmenbedingungen gibt. Kapital verlässt Deutschland. Und mit ihm: Investitionen, Arbeitsplätze, Innovationskraft. Der Kapitalstock schrumpft.

Was ist der Kapitalstock? Die Summe aller inländischen Unternehmen. Und diese Unternehmen sind es, die Einkommen generieren – nicht der Staat, nicht das Sozialamt, nicht die Politik. Unternehmen schaffen Einkommen, Steuern, Stabilität. Und jedes Jahr verlieren wir Teile dieses Kapitalstocks – durch Abwanderung, durch mangelnde Neuinvestitionen, durch Überregulierung. Das ist keine Nebensache. Das ist die zentrale Bedrohung für unseren Standort. Schauen wir uns die Branchen an. Oben links: Automobilindustrie – Geschäftsklima fast auf Corona-Tief. Oben rechts: Chemieindustrie – genau das gleiche Bild. Unten: Selbstständige – so pessimistisch wie nie zuvor.

Und was sagt der Arbeitsmarkt? Noch hält er sich. Noch. Aber die Frühindikatoren zeigen: Auch dort geht es nach unten. Und was sagen führende Politiker dazu? „Wir haben eine Konjunkturkrise.“

Falsch! Wir haben eine Strukturkrise, meine Damen und Herren. Eine chronische, tiefsitzende Strukturkrise. Der Vergleich hinkt nicht, er lahmt. Wenn ein Patient an Krebs leidet – und der Arzt behandelt ihn wegen Hautausschlag, dann wird der Patient sterben. Und genau das ist unser Zustand: Wir behandeln Pickel – und übersehen den Tumor. Wir brauchen eine andere Politik. Keine Schaufensterpolitik. Keine Symbolakte. Sondern Strukturreformen. Und zwar jetzt.

Energie? Ein zentrales Thema. Wir sind die energieintensivste Volkswirtschaft der westlichen Welt. Unser Geschäftsmodell: Wir veredeln Rohstoffe und Halbfertigwaren unter hohem Energieeinsatz zu hochwertigen Endprodukten. Das ist unsere DNA. Und was machen wir? Wir sägen unser Fundament ab. Die Gaspreise in Europa liegen nach wie vor fünfmal so hoch wie in den USA. Vor der Pandemie waren es „nur“ doppelt so hohe Preise. Heute: Faktor fünf. Das ist Wahnsinn. Und was sagt der DIW-Chef Fratzscher? Wir deindustrialisieren halt.

Meine Damen und Herren: Das ist keine ökonomische Analyse – das ist intellektuelles Versagen. Und eine Beleidigung für alle, die noch an dieses Land glauben. Die Eurozone wächst – Deutschland nicht. Warum? Weil Länder wie Griechenland, Spanien, Portugal, Irland – die früher als Sorgenkinder galten – Strukturreformen gemacht haben. Und sie wachsen jetzt. Und Deutschland? Wir, die wir anderen Ländern die Reformmedizin verordnet haben – wir verweigern sie selbst. Wir nehmen lieber Schulden auf, pudern drüber, lassen den Spiegel beschlagen. Das ist geistige Inkontinenz. Und zwar systemisch. Das Konsumklima? Historisch mies. Das Vertrauen der Verbraucher: am Boden. Der ifo-Index? Ebenfalls. Das ist ein Misstrauensvotum gegen die politische Klasse.

Und was sagt die Bundesregierung? „Es läuft doch!“ Nein, meine Damen und Herren – es läuft nicht. Es rinnt. Es rinnt uns durch die Finger. Bildung? Ein Trauerspiel. Wo steht Deutschland im europäischen Vergleich? Ganz unten. In Berlin etwa erfüllten 2,6 Prozent der Schüler die Kriterien fürs Gymnasium. Und trotzdem kamen viel mehr aufs Gymnasium. Warum? Weil wir nicht mehr leistungsgerecht selektieren, sondern nach sozialem Wunschdenken. Und dann wundern wir uns, dass wir in internationalen Vergleichsstudien abfallen. Früher waren wir Bildungsnation. Heute nivellieren wir. Und verlieren. CO₂. Auch ein Thema – aber realistisch betrachtet. Seit 1990 haben wir unsere CO₂-Emissionen halbiert. Wir stehen heute auf Platz 9 – bei nur 1,6 Prozent Anteil an den weltweiten Emissionen. Gleichzeitig sind wir eine der größten Volkswirtschaften der Welt. Und was tun wir? Wir wollen noch schneller, noch extremer, noch ambitionierter. Aber: Wenn wir unser ganzes Land auf null Emissionen trimmen – wird das Klima gerettet? Nein. Aber wir zerstören dabei unsere Wirtschaft. Und dann? Dann fangen die Leute an, Wälder abzuholzen, um im Winter zu heizen. Das ist keine Karikatur – das ist reale Entwicklung. Die grüne Transformation kostet.



Schätzungen: 3,5 bis 4,5 Billionen Euro bis 2050. Unsere aktuelle Staatsverschuldung liegt bei 2,5 Billionen.

Was heißt das? Wir brauchen massive Steuerüberschüsse. Private Einkommen. Kofinanzierungen aus der Wirtschaft. Aber wenn wir diese Wirtschaft gleichzeitig strangulieren, dann ist das nicht nachhaltig – sondern selbstzerstörerisch. Und viele, die sich „grün“ nennen, haben ein Problem mit Zahlen. Ich nicht. Ich glaube an grüne Transformation – aber an eine realistische. Eine pragmatische. Eine, die machbar ist. Wir können nicht mehr versprechen, als wir ökonomisch leisten können. Und was passiert global? Die USA bauen ihre Wettbewerbsfähigkeit weiter aus. Trump – mögen Sie ihn oder nicht – hat eine klare Agenda: Steuern runter, Bürokratie abbauen, Energiepolitik liberalisieren, Migration kontrollieren, Wirtschaft fördern.

Und was macht Europa? Diskussionen. Prozesse. Symbolpolitik. Bosch-Chef heute in der Presse: Wir investieren in den USA – dort sind es Erweiterungsinvestitionen. In Deutschland sind es nur noch Erhaltungsinvestitionen. Das sagt alles. Was folgt daraus? Der Standort Deutschland wird schwächer. Und wenn wir nicht massiv gegensteuern – strukturell, nicht kosmetisch –, dann verlieren wir weiter. Und zwar an Substanz. Unsere Kinder und Enkel werden uns fragen: Warum habt ihr das nicht gesehen? Warum habt ihr nicht gehandelt? Und wir? Wir werden dann sagen: Wir waren mit Debatten über Gender-Sternchen und Wärmepumpen beschäftigt.

Teil 4 – Internationales Finanzsystem, Außenwirtschaft, politische Rolle Deutschlands, Schlussplädoyer

Meine Damen und Herren, auch im internationalen Finanzsystem sehen wir einen fundamentalen Wandel. Und Deutschland steht dabei nicht auf der Gewinnerseite. Was passiert gerade? China hat ein neues Zahlungssystem entwickelt – Blockchain basiert. Transaktionen dauern nicht zwei bis drei Tage wie im bisherigen SWIFT-System, sondern nur noch sieben Sekunden. Und was tun wir? Wir bleiben bei alten, trägen Prozessen. Wir setzen nicht auf digitale Infrastruktur. Wir vertrauen weiter auf Systeme, die ihre Effizienz längst verloren haben. Die Chinesen bauen ihr Zahlungssystem aus – zunächst in Asien, dann im Nahen Osten, bald global. Wir aber diskutieren über Bargeldobergrenzen. Und dann kommt Elon Musk. Er hat etwas vorgeschlagen, das – wenn es kommt – alles verändern könnte: 0 Prozent Zölle zwischen der EU und den USA auf alle Industriegüter. Stellen Sie sich das mal vor. Was das für unsere Unternehmen bedeuten würde. Für die Bürokratie. Für den Standort. Das wäre das größte Entbürokratisierungsprogramm der EU seit den Römischen Verträgen. Und wir müssten nicht einmal etwas dafür tun – es wird uns angeboten.

Und wie reagieren wir? Mit Skepsis. Mit Misstrauen. Mit Ignoranz. Ich sage: Beifall für Elon Musk! Nicht, weil ich ein Fanboy bin, sondern weil die Idee gut ist. Einfach. Wirksam. Und noch ein Thema: Aktien. Wir erleben derzeit eine historische Kapitalwanderung. Gold und Kryptowährungen legen zu – weil Vertrauen in die klassischen Finanzsysteme verloren geht. Aber Aktien bleiben das stabilste Instrument für den langfristigen Vermögensaufbau. Ich sage es Ihnen so: Wenn Ihre Urgroßväter 1871 zwei Entscheidungen getroffen hätten – einer kauft deutsche Staatsanleihen, der andere Aktien – welcher von beiden wäre heute wohlhabend? Der mit den Aktien. Die Anleihen wurden enteignet, entwertet, gestrichen. Die Aktien blieben. Und warum? Weil Unternehmen, die im Wettbewerb bestehen, besser auf Krisen reagieren als Staaten, die auf Umverteilung setzen. Und dann der Blick auf Russland. Wir wollten Russland in die Steinzeit sanktionieren. Das war der Plan. Und was ist passiert? Russland hat 2023 ein Wachstum von 3,6 Prozent hingelegt – mehr als jedes westliche Land. Trotz Sanktionen. Oder wegen? Wer ist also näher an der Steinzeit – Russland oder wir? Ich bin kein Russland-Versteher. Aber ich bin Realist. Und ich stelle fest: Diese Sanktionspolitik funktioniert nicht. Sie trifft uns mindestens so hart – vielleicht härter. Und wissen Sie, was noch bitterer ist? Vor 2014 war die EU der wichtigste Handelspartner Russlands. Heute? Die USA. Während wir moralisch signalisieren, machen andere Geschäfte.

Außenwirtschaft und Diplomatie

Früher hatte Deutschland eine besondere Rolle. Wir waren Teil des Westens – ja. Aber wir galten in

vielen Teilen der Welt als fairer Makler. Als Vermittler zwischen Westen und globalem Süden.

Als Partner, nicht als Oberlehrer. Und was war das Ergebnis? Wir hatten Zugang. Wirtschaftlich. Diplomatisch. Politisch.

Heute? Verlieren wir dieses Standing. Wenn deutsche Unternehmen ins Ausland gehen, erwartet man von ihrer Regierung, dass sie ihre Interessen mitvertritt. Doch unsere Regierung tut das nicht mehr. Oder kann es nicht mehr. Oder will es nicht mehr. Das ist ein Standortnachteil größten Ausmaßes. Und dann ein ganz praktisches Bild: die Hidden Champions. Ich war vor vier Wochen an einem Denkmal. Es war noch unbeschädigt. Vier Wochen später wurde es von Aktivisten mit Farbe überschüttet. Diese Leute mussten für nichts zahlen.

Meine Damen und Herren: Das ist keine Bagatelle. Das ist Symbolpolitik gegen Rechtsstaatlichkeit. Gegen Eigentum. Gegen Ordnung. Und was ist das Gegenteil von Chaos? Leistung. Verantwortung. Struktur. Was ist ein Hidden Champion? Ein Unternehmen, das in seiner Nische weltweit führend ist – meist technologisch, oft mittelständisch, fast immer unabhängig. 1.600 davon haben wir in Deutschland. 2.400 im erweiterten deutschsprachigen Raum. Diese Unternehmen tragen unsere Industrie. Sie sind Weltklasse. Sie exportieren, sie investieren, sie bilden aus. Und was tun wir? Wir lassen sie allein. Mit Bürokratie. Mit Energiepreisen. Mit Standortnachteilen. Mit ideologischer Planwirtschaft.

Ich frage Sie: Wann fangen wir endlich an, in diesem Land eine wirtschaftsfreundliche Politik zu machen? Denn eines ist klar: Die Stabilität einer Demokratie hängt nicht an Narrativen. Sie hängt nicht an Symbolpolitik. Sie hängt nicht an Parteitaktik. Sie hängt an wirtschaftlicher Stabilität. Und wer die Wirtschaft ruiniert, riskiert auch die Demokratie. Solidarität heißt: Wir helfen denjenigen, die unverschuldet in Not geraten. Das ist richtig. Das ist unser Sozialstaat. Aber Missbrauch dieser Struktur? Das ist keine Gerechtigkeit – das ist Zersetzung. Und nun der Blick nach vorn: Die Weltwirtschaft läuft. Trotz aller Krisen. Im Januar 2025 prognostizierte der IWF ein globales Wachstum von 3,3 Prozent. Die Industrienationen? 1,9 Prozent. Der globale Süden? 4,2 Prozent. China, Indien, Brasilien, Russland – alle über uns. Deutschland? 0,3 Prozent. Was folgt daraus? Wenn wir mit dem globalen Süden keine Brücken bauen – wirtschaftlich, politisch, kulturell – dann verlieren wir den Anschluss. Und zwar endgültig. Zinsen? Sie werden sinken. Zwei Zinssenkungen in den USA, zwei in Europa – das ist wahrscheinlich. Aber die eigentlichen Treiber sind andere: Technologische Disruption, Geopolitische Umbrüche, Schuldenberge. Digitalisierung der Geldsysteme. Was heißt das für Anleger? Für Unternehmer? Für unsere Volkswirtschaft? Dass wir uns anpassen müssen. Flexibler denken. Schneller handeln. Und endlich anfangen, über das Notwendige zu sprechen – nicht über das Ideale.

Und zum Schluss: unsere Rolle in der Welt.

Deutschland hatte einmal eine besondere Position: als vermittelnde Macht. Als wirtschaftliche Plattform. Als Wissensgesellschaft. Diese Rolle haben wir leichtfertig aufgegeben. Aber wir können sie zurückerobern. Wenn wir wollen. Wir müssen wieder zu einem Land werden, das leistet, statt nur zu verteilen.

Das anpackt, statt nur zu analysieren. Das versteht, dass Wohlstand, Stabilität und Demokratie keine Selbstverständlichkeit sind. Meine Damen und Herren, ich bin keiner, der nur kritisiert.

Ich bin ein Optimist. Aber ein realistischer. Ich glaube an dieses Land. Ich glaube an unsere Unternehmerinnen und Unternehmer. An unsere Familienbetriebe. An unsere Ingenieure. An unsere Auszubildenden. An unser Handwerk. Was wir brauchen, ist kein neues Narrativ. Sondern eine neue Realität. Eine, in der Leistung zählt. Verantwortung zählt. Und nicht parteipolitisches Kalkül.

Vielen Dank. Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit. Ich wünsche Ihnen Erfolg. Ich wünsche diesem Land Erfolg. Ich wünsche Europa Erfolg. Und – das vielleicht Wichtigste in dieser Zeit: Ich wünsche uns allen Frieden.



Konjunkturindikator



Umfrage 2025

Der VHSp befragt seine Mitgliedsunternehmen bereits seit 13 Jahren regelmäßig im Frühjahr anlässlich seiner Jahreshauptversammlung zur aktuellen wirtschaftlichen Lage. Die Geschäfts- und Marktentwicklung sowie aktuelle Trends des Hamburger Speditionsgewerbes spiegelt der "VHSp-Konjunkturindikator" wider.

Hamburger Speditionsgewerbe bleibt stabil auf Wachstumskurs

Die hohe Beteiligung von 118 der insgesamt 340 Mitgliedsunternehmen unterstreicht die Aussagekraft dieser Erhebung und liefert ein präzises Stimmungsbild der Branche. Die Ergebnisse zeigen eine weitgehend stabile wirtschaftliche Entwicklung mit positiven Impulsen in den Bereichen Beschäftigung, Ausbildung und Umsatzentwicklung.



Beschäftigungslage weiterhin robust

Die Beschäftigungszahlen im Hamburger Speditionsgewerbe bleiben trotz globaler Herausforderungen weitgehend stabil. Rund 68 Prozent der befragten Unternehmen gaben an, dass ihre Mitarbeiterzahl im Vergleich zum Vorjahr unverändert geblieben ist. Positiv hervorzuheben ist, dass knapp 24 Prozent der Unternehmen für das Jahr 2025 Neueinstellungen planen, während nur rund 8 Prozent einen Stellenabbau erwarten. Dies unterstreicht die kontinuierliche Bedeutung des Logistikstandorts Hamburg und das Vertrauen der Unternehmen in die Zukunft der Branche.



Starkes Engagement in der Ausbildung Die Nachwuchsförderung bleibt ein

zentrales Anliegen der Hamburger Speditionsunternehmen. 78 Prozent der befragten Unternehmen bieten Ausbildungsplätze an – eine eindrucksvolle Zahl, die die langfristige Investition in Fachkräfte widerspiegelt. Besonders gefragt sind Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung, aber auch Berufskraftfahrer und Fachkräfte für Lagerlogistik.



Die Tatsache, dass über die Hälfte der Unternehmen ihre Ausbildungsplätze nicht vollständig besetzen konnte, zeigt zugleich den dringenden Bedarf an qualifizierten Nachwuchskräften.

Umsatz- und Gewinnerwartungen

geben Anlass zu vorsichtigem Optimismus. Die wirtschaftlichen Erwartungen für das Jahr 2025 sind differenziert zu bewerten. Während 25 Prozent der Unternehmen mit steigenden Umsätzen rechnen, gehen 38 Prozent von einer stabilen Entwicklung aus. Zwar erwarten etwa ein Drittel einen Umsatzrückgang, doch insgesamt zeigt sich eine optimistische Grundhaltung. Auch die Gewinnerwartungen bestätigen dieses Bild: Während 16 Prozent der Unternehmen mit steigenden Erträgen rechnen, erwarten ein Drittel eine stabile Entwicklung. Dies deutet darauf hin, dass viele Unternehmen trotz wirtschaftlicher Herausforderungen solide aufgestellt sind.

Infrastruktur und operative Herausforderungen Die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass die Infrastruktur in und um den Hamburger Hafen weiterhin eine zentrale Herausforderung darstellt. Wartezeiten bei der Lkw- und Bahnabfertigung wurden von 59 Prozent der Unternehmen als „schlecht“ oder „sehr schlecht“ bewertet. Auch die Hinterlandanbindung wird kritisch gesehen: 18 Prozent der Unternehmen stufen diese als mangelhaft ein. Prioritär sehen die Befragten den Ausbau der Hafenbahn, den Neubau der Köhlbrandquerung sowie die Fertigstellung der Autobahnen A26 Ost und A20 als zentrale

frastrukturprojekte.

Digitalisierung und technologische Entwicklungen Die Bedeutung digitaler Technologien nimmt im Hamburger Speditionsgewerbe weiter zu. 63 Prozent der Unternehmen planen den Einsatz von Künstlicher Intelligenz zur Prozessoptimierung, während 33 Prozent Cloud-basierte Logistikplattformen einführen wollen. Gleichzeitig bleiben Investitionskosten (knapp zwei Drittel), fehlende Fachkräfte (rund zwei Drittel) und unzureichende IT-Infrastrukturen (36 Prozent) die größten Hürden bei der Umsetzung digitaler Transformationsprojekte.



Fazit
Der VHSp-Konjunkturindikator 2025 zeigt eine stabile wirtschaftliche Lage der Hamburger Speditionsbranche mit positiven Entwicklungen im Bereich Beschäftigung und Ausbildung. Trotz Herausforderungen in der Infrastruktur und Digitalisierung blickt die Branche insgesamt mit Zuversicht auf die kommenden Monate.



Ausbildung



VHSp und Ausbildung Einblicke und Erfolge

Die Branche Die Logistik ist die drittgrößte Branche Deutschlands. Der Gesamt-Logistiksektor beschäftigt mehr als 3,3 Millionen Menschen. Damit ist die Logistik der größte Wirtschaftsbereich nach der Automobilwirtschaft und dem Handel und rangiert noch vor der Elektronikbranche und dem Maschinenbau. Der deutsche Logistikmarkt hat im Jahr 2024 branchenübergreifend einen Umsatz in Höhe von rund 327 Milliarden Euro erwirtschaftet. Die Logistik ist ein zentraler Pfeiler der deutschen Wirtschaft.

Herausforderungen Trotz der Bedeutung der Branche wird es zunehmend schwieriger, junge Leute für eine Ausbildung zu gewinnen. Dies ist bekanntlich kein branchenspezifisches Problem, sondern betrifft alle Lebensbereiche. Umso wichtiger ist es, alle möglichen Möglichkeiten zur Berufsorientierung zu nutzen, um kontinuierlich für die Logistikbranche zu werben und ihre Vorteile zu präsentieren. Daher setzt sich der Verein Hamburger Spediteure (VHSp) seit vielen Jahren intensiv dafür ein, junge Menschen für die vielfältigen Ausbildungsmöglichkeiten in der Logistikbranche zu begeistern, um den Personalbedarf seiner Mitgliedsunternehmen zu decken. Gleichzeitig unterstützt der Verband seine Mitglieder aktiv bei der Suche nach Auszubildenden. Mitgliedern steht nach wie vor eine kostenlose Ausbildungsplatzbörse auf der Website www.vhsp.de zur Verfügung. Diese wird bei zahlreichen Berufsorientierungsveranstaltungen und durch regelmäßige Anschreiben an Hamburger Schulen beworben.

Schulbesuche Wir besuchen regelmäßig Veranstaltungen zur Berufs- und

Studienorientierung (BoSo) an diversen Schulen in Hamburg und im Umland, darunter z.B. die BoSo-Wochen am Gymnasium Ohmoor und Oldenfelde, den „Berufemarkt der Möglichkeiten“ an der Stadtteilschule Kirchwerder, die Stadtteilschule Walddörfer und viele mehr. Dabei werden die Referenten des VHSp von Auszubildenden unserer Mitgliedsunternehmen unterstützt. Viele unserer Mitgliedsunternehmen sind auf eigene Faust unterwegs, um Nachwuchs zu werben.



Ausbildungsmessen Unsere Referenten und

Mitgliedsfirmen informieren bei zahlreichen Berufsorientierungsveranstaltungen wie der Messe „Einstieg“, der „karriere:dual“ der Agentur für Arbeit oder der „Starter OpenAir“ in Kaltenkirchen über die Karrieremöglichkeiten in der Logistik. Auf größeren Messen wie der Ausbildungsmesse in der Barclays Arena oder der „vocatium Hamburg Nord“ in der MesseHalle mburgSchnelsen ist der VHSp mit einem Gemeinschaftsstand präsent, immer in Zusammenarbeit mit Mitgliedsunternehmen. Hier haben viele junge Besucher/innen erstmals die Möglichkeit, Kontakt zur Logistikbranche zu knüpfen.



Messe „Just in time“ Eine wichtige Gelegenheit zur Nachwuchswerbung ist die jährlich stattfindende Ausbildungsmesse „Just in time“, die der VHSp in Zusammenarbeit mit der Jugendberufsagentur Hamburg organisiert. Jeden Januar treffen hier zahlreiche Mitgliedsunternehmen auf interessierte Jugendliche, wobei regelmäßig konkrete Praktika und Ausbildungsverhältnisse vereinbart werden. Einmal im Jahr kommen Berufsberater/innen der Agentur für Arbeit in die VHSp-Geschäftsstelle, um sich über Ausbildungsmöglichkeiten in der Logistik zu informieren – und dieses Wissen dann hoffentlich an viele Schulabgänger/Innen weiterzugeben.



Franzbrötchen Der VHSp organisiert gemeinsam mit den anderen Hamburger Logistikverbänden die Aktion „Hamburg sagt Danke an Logistikhelden“. Jedes Jahr am Tag der Logistik im April verteilen wir Tausende von Franzbrötchen an LKW-Fahrer/innen, um uns für deren täglichen Einsatz auf Hamburger Straßen zu bedanken und den Fokus auf unsere Branche zu lenken.



Berufsschule Einmal im Jahr werden die Ausbildungsleiter/innen der Mitgliedsunternehmen auf der Lernortkooperation der Berufsschule für Logistik, Schifffahrt und Touristik über die neuesten Entwicklungen informiert. Bei der letzten Veranstaltung stellten sich u.a. Mitarbeiter der Jugendberufsagentur Hamburg vor und gaben einen Überblick über ihre zahlreichen Aktivitäten.

Zweimal im Jahr organisieren die Berufsschule und der VHSp gemeinsam die Verabschiedung der **Auszubildenden**. Alle Prüflinge, die ihre Prüfung mit „gut“ oder „sehr gut“ abgeschlossen haben, erhalten eine Ehrenurkunde des Bundesverbandes Spedition und Logistik und einen vom VHSp gestifteten Gutschein. Im Sommer 2025 hat Ole Backens von Kühne + Nagel (AG & Co.) KG seine Abschlussprüfung mit 100 Punkten absolviert – ein herausragendes Ergebnis!



Neubau Im Frühjahr 2026 soll die neue Berufsschule für Logistik, Schifffahrt und Touristik bezugsfertig sein. Wir freuen uns schon sehr, dass die Auszubildenden unserer Mitgliedsunternehmen dann am neuen Standort Am Brekelsbaumpark in Hamburg-Borgfelde nach allerneuesten Standards unterrichtet werden.

Bundesweite Erfolge Hamburger Auszubildende erreichen regelmäßig die Finalrunde des Young Freight Forwarder Germany Award. Dieses Jahr war Piet Lasse Johannsen (22) von Hellmann Worldwide Logistics, Norderstedt, nominiert und hat auf der DSLV-Mitgliederversammlung im Mai 2025 einen herausragenden zweiten Platz belegt. Herzlichen Glückwunsch!



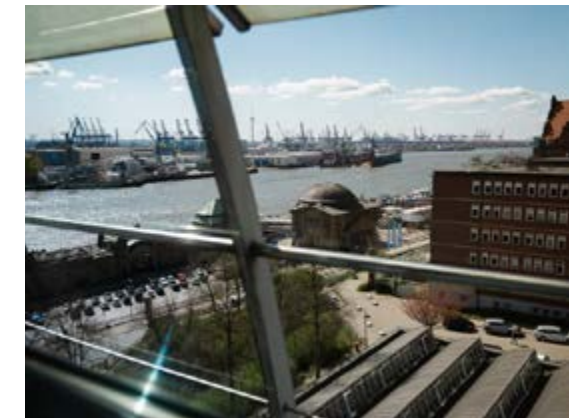
Bei Interesse an einer Unterstützung in der Nachwuchswerbung und bei allen Fragen rund um das Thema Ausbildung steht Susanne Kruse unter kruse@vhsp.de in der Geschäftsstelle gern zur Verfügung.

SAVE THE DATE!

- Ausbildungsmesse Hamburg: 15. Oktober 2025 in der Barclays Arena
- Lernortkooperation: 12. November 2025 in der Berufsschule
- Ausbildungsmesse „Just in time“: 21. Januar 2026
- Tag der Logistik: 16. April 2026



Impressionen





Vorstand und Fachausschüsse



Mitglieder in den Gremien

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

VHSp Vorstand

VORSITZER

Axel Plaß
Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG

STELLVERTRETER

Pay-Andres Lüders
Lüders & Stange KG

Bernd Themann
Lagerhaus Harburg Spedition GmbH

MITGLIEDER

Simon Jackson
APEX GmbH Internationale Spedition

Hans-Thorsten Lanfermann
Hartmann International GmbH & Co. KG

Oliver Matthiesen
HBC Hanseatisches Bahn Contor GmbH

Fritz Przybisch
Rapid Internationale Spedition GmbH & Co. KG

Claas Röttger
Kühne + Nagel (AG & Co.) KG

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

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

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

Peter Vasilopoulos
Alfons Köster & Co. GmbH

Fachausschuss Lagerei und Distributionslogistik

VORSITZER

Bernd Themann
Lagerhaus Harburg Spedition GmbH

STELLVERTRETER

Roy Böttcher
Heik Spedition GmbH

MITGLIEDER

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

Friedrich Tönnies
Heinrich Dehn Internationale Spedition GmbH

Marc Gaus
Glomm Logistics GmbH

Markus Glup
IGS Schreiner GmbH

Franziska Kraupner
Eichholtz GmbH

Joachim Leinweber
Leinweber Lagerei & Spedition GmbH & Co. KG

Marcia Loufs
DACHSER SE

Marcel Pahlhammer
Pahlhammer Speditions- und Lagergesellschaft m.b.H.

Andreas Petersen
APEX GmbH

Janus Seddig
*Logistik Centrum Hamburg
Hinderer GmbH & Co. KG*

Ulf Semmler
Siebe & Oldehaver Logistik GmbH

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

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

Fachausschuss Luftfrachtspedition

VORSITZER

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

STELLVERTRETER

Thorsten Bassen
SABLE Air & Sea Transport International GmbH

MITGLIEDER

Marc Engeland
Lexzau, Scharbau GmbH & Co. KG

Olaf Griem
Embassy Freight Services Europe (Germany) GmbH

Ulf-Peter Kleinsorge
ARO Logistik GmbH

Carsten Schmoll
Schenker Deutschland AG

Rainer von Bastian
Delta-Stallion Internationale Transport GmbH

Fachausschuss Schienengüterverkehr

VORSITZER

Oliver Matthiesen
HBC Hanseatisches Bahn Contor GmbH

STELLVERTRETER

Kay-Uwe Müller-Gericke
Transa Spedition GmbH

MITGLIEDER

Christopher Beplat
EUROGATE Intermodal GmbH

Jörn Grage
SCA Logistics GmbH

Ingo Kock
Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Thorben Lohse
HOYER GmbH

Axel Plaß
Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG

Sebastian Trizna
Schenker Deutschland AG

ständiger Gast
Gerhard Oswald
GOMULTIMODAL GmbH

Fachausschuss Straßengüterverkehr

VORSITZER

Simon Jackson
APEX GmbH

STELLVERTRETER

Axel Kröger
Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG

MITGLIEDER

Gerald Augustin
Karl Jürgensen Spedition und Logistik GmbH & Co.KG

Roy Böttcher
Heik Spedition GmbH

Norbert Dzioba
STERAC Transport & Logistik GmbH

Ralf Hansen
DACHSER SE

Jens Hirschberg
Raben Sea & Air GmbH

Gerhard Ihle
ESJOT EXPRESS Transport GmbH

ständiger Gast
Simon Bruck
DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Markus Glup
IGS Schreiner GmbH

Alexander Gautzsch
Heinrich Zoder Spedition GmbH

Thomas Klitz
Holger Fischer GmbH & Co. KG

Tanja Meininghaus
SITRA Spedition GmbH

Axel Plaß
Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG

Marc von der Fecht
SupplyX GmbH

Matthias Welter
KG BURSPED Speditions-GmbH & Co.

Daniel Wenck
Sander Logistics GmbH

Fachausschuss Seehafenspedition

VORSITZER

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

STELLVERTRETERIN

Susann Bacher
CONTIBRIDGE Schifffahrt und Spedition GmbH

MITGLIEDER

Thomas Czojor
Hellmann Worldwide Logistics Germany GmbH & Co. KG

Knut Dreyer
IFB International Freightbridge GmbH

Moritz Gborglah
SupplyX GmbH

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

Sebastian Hertel
H.J. Schryver & Co. (GmbH & Co. KG))

Joachim Leinweber
Leinweber Lagerei & Spedition GmbH & Co. KG

André Lohfeldt
Siebe & Oldehaver Logistik GmbH

Carsten Mehlihop
Fr. Meyers's Sohn (GmbH & Co.) KG

Timo Meyerding
Yusen Logistics (Deutschland) GmbH

Melina Plaß
Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG

Remo Stork
NAVIS Schifffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft

Peter Vasilopoulos
Alfons Köster & Co. GmbH

Olaf Wessel
Alfons Köster & Co. GmbH

Tanja Wilkens
Hansaspeed Spedition + Logistik GmbH & Co. KG

ständiger Gast
Niels Beuck
DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Fachausschuss Zoll und Außenwirtschaft

VORSITZER

Pay-Andres Lüders
Lüders & Stange KG

STELLVERTRETER

Holger Schumacher
IP Customs Solutions GmbH

MITGLIEDER

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

Jens Cramer
DHL Global Forwarding GmbH

Dennis Gottschalk
Yusen Logistics (Deutschland) GmbH

Jennifer Kotula
Kühne + Nagel (AG & Co.) KG

Christian Körte
Hellmann Worldwide Logistics SE & Co. KG

Joachim Leinweber
Leinweber Lagerei & Spedition GmbH & Co. KG

Anika Andrea Leonhardt.
KGH Customs Services GmbH

Jörn Markmann
Röhlig Deutschland GmbH & Co. KG

Andreas Mischke
Omega ITL Zollspedition GmbH

Torsten Nicklaus
SupplyX GmbH

Agnieszka Özbek-Budich
OCIS Customs Services GmbH

Tobias Schmitz
Ziegler GmbH

Fabian Tiede
Lexzau, Schaurbau GmbH & Co. KG

Eryka Wilinska
Schenker Deutschland AG

ständiger Gast
Jutta Knell
DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik e. V.



Weitere Gremien



EHRENVORSITZER

Walter Stork
NAVIS Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft

EHRENMITGLIED

Gert Tews
Contibridge Schiffahrt und Spedition GmbH DVE GmbH & Co. KG

Peter Dezelske (verst. 12.03.2024)
DVE GmbH & Co. KG

RECHNUNGSPRÜFER

Thorsten Bassen
SABLE Air & Sea Transport International GmbH

Roy Böttcher (Stellvertreter)
Heik Spedition GmbH

Andreas Petersen
APEX GmbH Internationale Spedition

Ulf Semmler (Stellvertreter)
Siebe & Oldehaver Logistik GmbH

KOMMISSION FÜR ARBEITGEBERFRAGEN

Axel Kröger (Vorsitzer)
Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG

Ralf Hansen
DACHSER SE Food Logistics

Fee Börtl-Wäldchen
Kühne + Nagel (AG & Co.) KG

Sandra Schnöpel
United Parcel Service Deutschland S.à.r.l. & Co. OHG

Leif-Erik Gibb
Deutsche Post AG

Katherina Schulz
Schenker Deutschland AG

KOMMISSION CONTAINERFACHSPEDITION

Axel Kröger (Vorsitzer)
Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG

Oliver Matthiessen
IGS Schreiner GmbH

Roy Böttcher (Stellvertreter)
Heik Spedition GmbH

Heiner Stuhr
STUHR Container Logistics GmbH & Co. KG

Christopher Steger
APOLLO Internationale Spedition GmbH



PERSONALLEITERRUNDE

Claudia Brix
*a. hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG
(bis zum 01.09.2025)*

Fee Börtl-Wäldchen
Kühne + Nagel (AG & Co.) KG

Barbara Fuhrmann-Peloke
Röhlig Deutschland GmbH & Co. KG

Tanja Kaetelhodt
DHL Global Forwarding GmbH

Jan-Mathias Koller
NAVIS Schifffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft

André Lohfeldt
Siebe & Oldehaver Logistik GmbH

Sabrije Memedi
Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG

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

Birte Schulz
Toll Global Forwarding (Germany) GmbH

Antje Steffens
Dachser SE

Johanna Seils
KG BURSPED Speditions-GmbH & Co.

Heiko Taubert
Kühne + Nagel (AG & Co.) KG

ständiger Gast:
RA Till A. Fehr
*Jacobsen + Confurius Rechtsanwälte Steuerberater Wirt-
schaftsprüfer Partnerschaftsgesellschaft mbB*

JUNIORENKREIS

Pay-Andres Lüders (Sprecher)
Lüders & Stange KG

Timo Augustin
Karl Jürgensen Autofernverkehr u. Spedition KG

Alexander Gautzsch
Heinrich Zoder Spedition GmbH

Harder Michael Kock
Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

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

Florian Ledeboer
IP Customs Solutions GmbH

Oliver Leopold
PRO SHOT LOGISTICS GMBH

André Lohfeldt
Siebe & Oldehaver Lagerei GmbH

Anna-Katharina Niebuhr
Franz Josef Hartmann Internationale Spedition GmbH

Melina Plaß
Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG

Fritz Przybisch
Rapid Internationale Spedition GmbH & Co. KG

Nicola Rackebrandt
STERAC Transport und Logistik GmbH

May-Britt Schrader
dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH

Philip Schreiner
IGS Schreiner GmbH

Nele Schwedler
KG BURSPED Speditions-GmbH & Co.

Lukas Maximillian Sorgenfrei
"CROSS FREIGHT" Internationale Speditions-ges. mbH

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

Patrick Soltau
Ingo E. Gallmeister GmbH

Björn Wendland
Wendland Spedition GmbH

Ole Wessel
Alfons Köster & Co. GmbH

Mitglieder



im Verein Hamburger Spediteure e.V.

Stand: 08/2025

Wir freuen uns über unsere neuen Mitglieder

NOAHH GmbH Logistik vorausgedacht	www.noahhlogistics.com
TGM Intermodale Transportlogistik München GmbH & Co. KG	www.tgm-intermodal.de
CS Conti-Service Internationale Spedition GmbH	www.cs-conti.com
ECO Containertrans GmbH	www.eco-containertrans.de
GP JOULE Connect GmbH	www.connect-gp-joule.de
Eagle Trans Shipping & Logistics GmbH	www.eagleinbrit.com
Hartmann International GmbH & Co. KG	www.hartmann-international.de
HWS Übersee Logistic GmbH	www.hws-logistic.com
Puzzle Technik GmbH	www.puzzle-technik.de
Flynautica GmbH	www.flynautica.com
brook transporte + logistik GmbH	www.brook-transporte.de
Hanseport logistics GmbH	
Northumberland GmbH	www.ntl-forwarding.com

A

a. hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG	www.hartrodt.de
A. Walther & Co. (GmbH & Co.)	www.awalther-co.de
ABLE LOGISTICS (EUROPE) GmbH	www.ablelogistics.de
acargo GmbH	www.acargo-hamburg.de
ADECON Logistics GmbH	www.adecon-logistics.de
Adoria Freight GmbH	www.adoriafreight.com
Aktiv Assekuranz Makler GmbH	www.aktiv-assekuranz.de
Alfons Köster & Co. GmbH	www.alfons-koester.de
Alfred Ernst GmbH & Co. KG	www.atco.de
alpha trans Luft- und Seefrachtspedition GmbH & Co. KG	www.alphatrans.de
AMA Freight Agency GmbH	www.amafreight.com
Ambrosch Software & Beratung GmbH	www.logxpert.de
Ancotrans GmbH	www.ancotrans.de
APEX GmbH	www.apexsped.de
APL Logistics Deutschland GmbH & Co. KG	www.apllogistics.com
APOLLO Internationale Spedition GmbH	www.apollo-forwarding.de
Aprojects GmbH	https://de.aprojects.com
Aquarius Shipping Hamburg GmbH	www.aquariusshipping.com
ARGOSY Cargo GmbH	www.argosy.de
ARO Logistik GmbH	www.aro-logistik.com
Aspira Logistics GmbH	www.aspira-logistics.com
Atlantic Forwarding (Germany) GmbH	www.atlanticforwarding.com
Atlantic Integrated Freight GmbH	www.atlanticif.com

B

B & H Worldwide GmbH	www.bhworldwide.com
Backhaus & Co. GmbH & Co. KG	www.backhaus-co.de
BDP International GmbH	www.bdpinternational.com
Behlich Internationale Spedition GmbH	www.behlich-international.de
Behlich Zollagentur GmbH	www.zoll-behlich.de
Bergemann & Co. Nchf. Speditionsgesellschaft mbH	www.bergemann-logistik.de
Bernhagen & Riege GmbH	
BIS Beyoglu Internationale Spedition GmbH	www.beyoglu-spedition.de
Blue Water Shipping Germany GmbH	www.bws.net
Bolloré Logistics Germany GmbH	www.bollore-logistics.com
Boyens Internationale Spedition GmbH	www.boyens-sped.de
BREEZE (Germany) GmbH	www.breeze-group.com
Brockmüller Spedition (Deutschland) GmbH	www.brockmueller-spedition.com
brook transporte + logistik GmbH	www.brook-transporte.de

C

C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG	www.hamburg.steinweg.com
C.H. Robinson Worldwide GmbH	www.chrobinson.com
C T P Logistic GmbH	www.ctp.biz
CARETRANS GmbH	www.carettrans.net
Cargo Alliance Service GmbH	www.cas-world.com
Cargo Link Transport + Logistik GmbH	www.cargo-link.de
CargoCrew International GmbH	www.cargocrewinternational.de
CARGOLOG International GmbH	www.cargolog.biz
Cargomind (Germany) GmbH	www.cargomind.com
Cargo-Partner GmbH	www.cargo-partner.com
CargoSoft GmbH	www.cargosoft.de
CEVA Freight Germany GmbH	www.cevalogistics.com
CF&S Germany GmbH	www.cfs.de
CGATE Logistics GmbH	www.cgate-logistics.com
China Import Service & Logistics e.K.	www.cis-logistics.de
CIAO! World Transport & Logistics UG	www.ciao-wtl.com

CJ ICM Logistics GmbH.....	www.cj-icm.com
CLG Colsolidation & Logistics GmbH.....	www.clg-hamburg.de
COLI Logistics GmbH.....	www.coli-logistics.com
Conceptum Logistics Group Holding GmbH	www.conceptum-logistics.de
CONTEX Shipping GmbH	www.contex-shipping.com
CONTIBRIDGE Schifffahrt und Spedition GmbH	www.contibridge.de
CON-TRUCK Shipping GmbH	www.contruck.de
Cont-Trust GmbH	www.conttrust.com
COSCO SHIPPING Logistics (Europe) GmbH	www.coscologistics.de
"CROSS FREIGHT" Internationale Speditionsges. mbH.....	www.crossfreight.de
Cross Trans Service Hamburg GmbH	www.crosstrans.com
CS Conti-Service Internationale Spedition GmbH	www.cs-conti.com
CS4 Logistics GmbH	www.cs4.de

D

DACHSER SE European Logistics.....	www.dachser.com
Delfs & Associates GmbH	www.delfs-personal.de
Delta-Stallion Internationale Transport GmbH.....	www.delta-stallion.com
deugro (Deutschland) Projekt GmbH.....	www.deugro.com
Deutsche Seehafenspedition GmbH	www.seehafen-spedition.de
DHL Freight GmbH	www.dhl.com
DHL Global Forwarding GmbH.....	www.dhl.com
DHL Solutions GmbH	www.dhl.com
dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH	www.dls-logistics.de
DPD Deutschland GmbH.....	www.dpd.com
DSV Air & Sea GmbH	www.dsv.com
DSV Road GmbH	www.dsv.com
duisport industrial solutions Nord GmbH.....	www.duisport.de

E

E.T.S. Hamburg D. Bisping GmbH.....	www.ets-hamburg.de
Eagle Trans Shipping & Logistics GmbH	www.eagletrans-group.com
ECLS Trans-Europe Container & Logistic Service GmbH	www.ecls-global.com
ECO Containertrans GmbH.....	www.eco-containertrans.de
ECU WORLDWIDE (Germany) GmbH.....	www.ecuworldwide.com
EICHHOLTZ GmbH.....	www.eichholtz.de
Eimskip Transport GmbH	www.eimskip.de
Embassy Freight Services Europe (Germany) GmbH.....	www.embassyfreight.de
Emons Air & Sea GmbH	www.emons.com
EPS Este Project Service GmbH.....	www.eps-hamburg.de
ESJOT EXPRESS Transport GmbH.....	www.esjot-express.de
ETG Europa-Transport Gesellschaft mbH	www.etg-hamburg.de
ETS & Scan Global Logistics GmbH	www.scangl.com
Eurabel International Logistics GmbH	www.eurabel.de
EURASIA Global Concept GmbH.....	www.eurasia-global.com
EUROGATE Intermodal GmbH	www.eurogate.de
European Air Freight (Deutschland) GmbH.....	www.eaf-ham.de
Expeditors International GmbH	www.expeditors.com
Extreme Shipping GmbH	www.extreme-shipping.com

F

F.H. Bertling Logistics GmbH.....	www.bertling.com
FAMÖ - Fachvereinigung Möbelspedition,	www.famö.de
Fast Forward Freight GmbH	www.evcargo.com
FedEx Express Deutschland GmbH.....	www.fedex.com
FFI Freight Forwarding International GmbH	www.ffi-hamburg.de
Fiege Logistik Stiftung & Co. KG.....	www.fiege.de
Forschungsgemeinschaft für Logistik e.V. (FGL)	www.fglhamburg.de

Forto Logistics SE & Co. KG	www.forto.com
Four A´s Transport und Service GmbH.....	www.fouras.de
Fr. Meyer's Sohn (GmbH & Co.) KG.....	www.fms-logistics.de
FR8 Logistik GmbH	www.fr8-logistik.de
Franz Josef Hartmann Internationale Spedition GmbH	www.fjhartmann.de
Franz Schramm Spedition	www.schramm-spedition.de
Friedrich A. Kruse jun. Internationale Spedition e.K.	www.spedition-kruse.de

G

G & U Logistics (Germany) GmbH	www.gu-logistics.de
Gebrüder Weiss GmbH	www.gw-world.de
GEODIS FF Germany GmbH & Co. KG	www.geodis.com
Gerlach Zolldienste GmbH	www.gerlach-customs.com
Global Forwarding Germany GmbH	www.globalforwarding.de
Globaltrans Internationale Logistik GmbH.....	www.globaltrans.eu
Glomm Logistics GmbH.....	www.glomm.de
Göllner Spedition GmbH.....	www.goellner-spedition.de
GOMULTIMODAL GmbH.....	www.gomultimodal.com
Groo GmbH.....	www.groo.de
GTS Georgian Transport & Shipping GmbH.....	www.gts-transport.com
Günther Glunz GmbH	www.g-glunz.de
Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH.....	www.guehh.de
GW Forwarding GmbH	www.gw-freight.com

H

H.J. Schryver & Co. (GmbH & Co. KG)	www.schryver.com
Hafen Hamburg Marketing e.V.....	www.hafen-hamburg.de
Hamburger Fruchtspedition Weidner & Co. (GmbH & Co.) KG	www.weidner-co.de
Hamburger Spedition-Gesellschaft Müller & Co. GmbH	www.hamburger-spedition.de
Hans H.F. Heeschen & Co.	www.heeschen-pueltz.com
Hans Schaulandt	www.schaulandtshipping.de
Hansaspeed Spedition + Logistik GmbH & Co. KG.....	www.hansaspeed.de
HANSEATIQ GmbH	www.hanseatiq.de
Hanse-Service Internationale Fachspedition GmbH.....	www.hanse-service.com
Hapag-Lloyd AG	www.hlag.com
Hartmann International GmbH & Co. KG.....	www.hartmann-international.de
HBC Hanseatisches Bahn Contor GmbH.....	www.hbc-bahn.de
HD-Logistics GmbH	www.hd-logistics.de
Hecny Freight Services GmbH.....	www.hecny.com
Heik Spedition GmbH	www.heik.de
Heinrich Dehn Internationale Spedition GmbH.....	www.heinrich-dehn.de
Heinrich Zoder Spedition GmbH	www.zoder-spedition.de
Hellmann Worldwide Logistics Germany GmbH & Co. KG.....	www.hellmann.com
Hellmann Worldwide Logistics SE & Co. KG	www.hellmann.net
Hermann Hansen Seehafenspediteur GmbH	www.hansensien.de
Hermann Wilh. Müller Spedition	www.hwmueller-spedition.de
Hermes Fulfilment GmbH	www.hermesworld.com
Hermes Germany GmbH	www.hermesworld.com
Hermes Shipping & Airfreight GmbH.....	www.hermesship.de
Heuer Transport Logistics GmbH	www.heuerlogistics.de
Hinrich Glissmann GmbH & Co.....	www.glissmann-spedition.de
HLS Eurocustoms24 Zollservice GmbH & Co. KG	www.eurocustoms24.de
HML Hamburg Marine Logistik GmbH	www.hmlgermany.com
Holger Fischer GmbH & Co. KG	www.fischersped.de
HOYER GmbH	www.hoyer-group.de
Hübner Frachtenkontor GmbH	www.huebner-frachtenkontor.de
HWS Übersee Logistic GmbH.....	www.hws-logistic.comde

I	
IFB International Freightbridge (Deutschland) GmbH	www.ifbgroup.net
IFG International Forwarding Germany GmbH.....	www.ifg-ww.de
IGS Schreiner GmbH.....	www.igs-logistics.com
IMPERIAL Chemical Logistics GmbH.....	www.imperiallogistics.com
Ingo E. Gallmeister GmbH Internationale Spedition.....	www.ingo-gallmeister.de
Interfracht Air-Sea-Land Service GmbH	www.interfracht.de
IP Customs Solutions GmbH	www.ip-cs.com

J	
JCL Logistics Germany GmbH	www.jcl-logistics.com
Jerich Germany GmbH.....	www.jerich.com

K	
"K" Line (Deutschland) GmbH.....	www.kline.com
Kässbohrer Sales GmbH	www.kaessbohrer.com
Kanzlei Jacobsen & Confurius Partnergesellschaft.....	www.jacobsen-confurius.de
Kaptrans Speditionsgesellschaft Marquardsen mbH.....	www.kaptrans.com
Karl Gross Internationale Spedition GmbH.....	www.karlgross.de
Karl Heinz Dietrich GmbH & Co KG	www.dietrich-logistic.com
Karl Jürgensen Spedition und Logistik GmbH & Co. KG.....	www.k-juergensen.de
Kerry Logistics (Germany) GmbH	www.kerrylogistics.com
KG BURSPED Spedition-GmbH & Co.	www.bursped.de
KGH Customs Services GmbH.....	www.kghcustoms.com
Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG	www.zippel24.com
Kopf & Lübben GmbH.....	www.kopf-luebben.com
Köppen GmbH.....	www.koepfen.eu
Kraeft Logistik GmbH.....	www.kraeftlogistik.com
KRAVAG-SACH VVaG	www.kravag.de
Kroll Internationale Spedition GmbH.....	www.kroll-international.de
Kube & Kubenz Internationale Spedition- und Logistikgesellschaft mbH & Co. KG.....	www.kubekubenz.com
Kühne + Nagel (AG & Co.) KG	www.kn-portal.com
Kurt Hofmann GmbH	www.spedition-hofmann.eu
Küster Speedtrans Übersee Spedition GmbH	www.speedtrans.com

L	
Lagerhaus Harburg Spedition GmbH.....	www.lagerhaus-harburg.de
Lateinamerika Verein e.V.....	www.lateinamerikaverein.de
Leinweber Lagerei & Spedition GmbH & Co. KG.....	www.leinweber.de
LERO Internationale Spedition GmbH.....	www.lero-hh.com
Lexsau, Scharbau GmbH & Co. KG	www.leschaco.com
Ligentia Germany GmbH	www.ligentia.com
Logistik Centrum Hamburg Hinderer GmbH & Co. KG	www.lch-hh.de
Logwin Air+Ocean Deutschland GmbH	www.logwin-logistics.com
LPL Projects + Logistics GmbH.....	www.lplog.com
Lüder Transport und Logistic GmbH	www.ltlueder.com
Lüders & Stange KG	www.luedersundstange.de
Lufthansa Technik Logistik Services GmbH	www.ltls.aero
LUG Hamburg aircargo handling GmbH	www.lug-ham.de
LZ Logistik GmbH.....	www.lz-logistik.de

M	
M & M air sea cargo GmbH	www.mumnet.com
M.I.T. GmbH	www.mit-forwarding.de
M-Track Mondial GmbH.....	www.m-track.de
Mairon Cargo System GmbH.....	www.mairon.de
Manners Spedition GmbH	www.manners-spedition.de
Mansped Trans.AL. GmbH.....	www.mansped-trans-al.de

mardin Transport GmbH	www.mardin.de
Max-Line International Projects & Logistics GmbH.....	www.max-line.de
MBS Logistics GmbH	www.go2mbs.com
MCTBL International GmbH.....	www.mctbl.de
Meadows Wye Transcoport Spedition GmbH	www.meadowswe.de
Menzell Döhle GmbH.....	www.menzelldoehle.de
metras Medien-Spedition KG.....	www.metras-medienspedition.de
MGH Logistics GmbH	www.mghgroup.com
Mitsubishi Logistics Europe B.V.....	www.mitsubishi-logistics.de
MN Logistics Worldwide GmbH	www.mnlogistics.de
MOL Döhle Worldwide Logistics GmbH.....	www.mol-doehle.com
Mondex Spedition Export Import GmbH.....	www.mondex-logistik.de
MSK Maritime Spedition-Kontor GmbH.....	www.msk-spedition.de
MTS Mangal Transport & Shipping GmbH	www.mtsonline.de

N	
Nagel-Group Logistics SE.....	www.nagel-group.com
NAVIS Schifffahrts- und Spedition-Aktiengesellschaft	www.navis-ag.com
NETFREIGHT Schifffahrts- & Spedition-GmbH.....	www.netfreight.de
Nippon Express (Deutschland) GmbH	www.nipponexpress.com
NISSIN Transport GmbH Internationale Spedition	www.nissin-eu.com
NNR Global Logistics Germany GmbH	www.nnrglobal.com
NOAHH GmbH Logistik vorausgedacht	www.noahhlogistics.com
Noerpel SE & Co. KG.....	www.noerpel.de
NORDEMA Logistik GmbH.....	www.nordema-logistik.eu
NORTROP Sped.- u. Schifffahrtsges.mbH.....	www.nortrop.com
NOSTA Sea & Air GmbH	www.nosta.de
NTG Air & Ocean GmbH.....	www.ntgairocean.com
NVO Consolidation GmbH.....	www.nvoconsolidation.com

O	
OceanRoads GmbH Logistics & Services	www.oceanroads.de
OCIS Customs Service GmbH.....	www.ocis.de
ODS ORIENT Schifffahrts- & Speditionsgesellschaft mbH.....	www.ods-orient.de
Oetjen Logistik GmbH	www.oetjen.de
OIA GLOBAL GmbH.....	www.oiaglobal.com
Oia-Logistic GmbH.....	www.oia-trans.com
Omega ITL Zollspedition GmbH	www.itl-omega.eu
Orient Deutsch-Südamerikanische Spedition GmbH	www.ods-orient.de
Oskar Schunck GmbH & Co. KG	www.schunck.de
Otto Group Logistics GmbH.....	www.hermesworld.com
Otto Haalboom Internationale Spedition e.K.	www.haalboom.de
Overseas-Forwarding Internationale Schifffahrts- und Speditionsgesellschaft mbH....	www.overseas-forwarding.de

P	
Pahlhammer Spedition- und Lagergesellschaft m.b.H.....	www.pahlhammer.de
PARS Logistic GmbH	www.parslogistic.com
Pentagon International GmbH.....	www.pentagonfreight.com
Peter Rathmann & Co. GmbH.....	www.rathmann-co.de
Point Global Internationale Spedition GmbH	www.pointgl.com
POLTRANS Internationale Speditionsges. mbH	www.poltrans.de
Porath Customs Agents GmbH.....	www.porath.com
Procedere Transport GmbH.....	www.ptg-hamburg.de
project44 Germany GmbH	www.project44.de
ProTrans Global Forwarding GmbH	www.protransglobal.com
PTL Project Transport & Logistics International GmbH	
Puzzle Technik GmbH.....	www.puzzle-technik.de

Q

q. beyond logineer GmbH	www.qbeyond.de
QCS-Quick Cargo Service GmbH	www.quick-cargo-service.de
QI Logistics GmbH	www.qilogistics.de
Quehenberger Logistics DE GmbH	www.quehenberger.com

R

Raben Sea & Air GmbH	www.raben-group.com
Racing Cargo Germany GmbH	www.racingcargo.com
Rapid Internationale Spedition GmbH & Co. KG	www.rapid-logistics.com
Reinhard Hornung Spedition GmbH	www.hornung.hamburg
Rhenus Chemical & FTL Solutions GmbH	www.de.rhenus..com
Rhenus Freight Logistics GmbH & Co. KG.....	www.de.rhenus.com
Rhenus Onsite Logistics Hamburg GmbH & Co. KG.....	www.de.rhenus.com
Rieck Sea Air Cargo International GmbH & Co. KG	www.rieck-logistik.de
Robert Kukla Hamburg GmbH	www.kukla-spedition.com
Röhlig Deutschland GmbH & Co. KG.....	www.rohlig.com

S

SABLE Air & Sea Transport International GmbH	www.sablehamburg.de
SAIL GmbH Sea Air Integrated Logistics	www.sail.li
Sander Logistics GmbH	www.sander-logistics.de
Savino del Bene GmbH.....	www.savinodelbene.com
SCA Logistics GmbH	www.scalogistics.se
Scan-Shipping GmbH	www.scan-shipping.com
Schenker Deutschland AG Landverkehr, Logistik	www.dbschenker.com/de
Schenker Deutschland AG Seefracht/Luftfracht	www.dbschenker.com/de
Schober International Spedition und Logistik GmbH.....	www.schoberinternational.com
SCT Logistics GmbH	www.sct-ham.com
SCT Seiler Schwergut- und Containertransporte GmbH	www.sct-seiler.de
Sea Master Shipping GmbH.....	www.seamastershipping.de
SEABRIDGE Transport GmbH	www.seabridge.de
SENATOR International Spedition GmbH	www.maersk.com
SHIPSOUl GmbH.....	www.shipsoul.de
SHOT LOGISTICS GMBH	www.shotlogistics.com
Siebe & Oldehaver Logistik GmbH	www.s-o.de
SIFA Deutschland GmbH	www.sifalogistics.com
SIMON Internationale Luftfracht GmbH	www.simon-freight.com
Sirum GmbH.....	www.sirum.de
SITRA Spedition GmbH.....	www.sitra-spedition.de
SKM Logistics & Trade GmbH.....	www.skm-logistics.de
Spedition Maack GmbH	www.spedition-maack.de
SPEDITIONS-ASSEKURANZ Versicherungsmakler GmbH	www.sped-ass.de
Speedline Spedition GmbH.....	www.speedlinespedition.de
STERAC Transport & Logistik GmbH.....	www.sterac.de
STERATRANS Internationale Spedition GmbH	www.steratrans.de
Stöbersand GmbH	www.stoegersand.de
STUHR Container Logistic GmbH & Co. KG.....	www.stuhr-hamburg.de
SVG Assekuranz-Service Nord GmbH	www.svg-nord.de
Symotion GmbH	www.symotion.com

T

TB Logistik GmbH.....	www.trans-business.com
TCC TransCombi Cargo Logistics GmbH	www.tcc-transcombi.de
Team Trans Hamburg GmbH.....	www.team-trans-hamburg.de
team-sped Seehafenspedition GmbH.....	www.teamsped.de
Thermotraffic GmbH	www.thermotraffic.de
Thordsen Spedition KG (GmbH & Co.)	www.thordsen.de

TK Asia Logistics GmbH & Co. KG.....	www.asia-logistics.de
TKM GLOBAL GmbH	www.tkmeurope.de
Toll Global Forwarding (Germany) GmbH	www.tollgroup.com
TOP Mehrwert-Logistik GmbH & Co. KG	www.top-mehrwert-logistik.de
ToPlog International Forwarding GmbH	www.toplog-international.de
TPA Global GmbH & Co. KG	www.tpaglobal.de
Transa Spedition GmbH	www.transa.de
transmaritim international GmbH.....	www.transmaritim.com
Transworld Shipping GmbH.....	www.twship.de
TRB Logistics GmbH	www.trb-logistics.com
TSM Germany GmbH	www.tsm24.de
TST Harburg GmbH.....	www.tst-logistic.com
TST Unisped GmbH.....	www.unisped.de

U

Übersee-Spedition Paul Weidlich GmbH	www.pwsped.de
Udo Wichmann Speditionsgesell. mbH	www.u-wichmann-spedition.de
Uhlhorn GmbH & Co. KG	www.uhlhorn.de
UL Frigoservice GmbH & Co. KG.....	www.uhlhorn.de
Ulrich Stein GmbH	www.usteinhh.de
UMT United Logistics GmbH.....	www.united-logistics.de
United Parcel Service Deutschland S.à.r.l. & Co. OHG	www.ups.com
UTM Universal Transport GmbH	www.universal-transport.com

V

Volkswagen Konzernlogistik GmbH & Co. OHG.....	www.volkswagen-logistics.com
VTG Rail Logistics Deutschland GmbH.....	www.vtg.com

W

W. Niemann Überseetransporte	www.wniemann.de
Wallmann & Co. (GmbH & Co. KG).....	www.wallmann-hamburg.de
Walter Lauk Ewerföhreerei GmbH	www.walterlauk.de
Walter Taby Spedition GmbH.....	www.taby-spedition.de
Walther Landgraf GmbH	www.walther-landgraf.de
WCL Worldwide Consultants in Logistics GmbH	www.wcl.de
Wendland Spedition GmbH	www.wendland-spedition.de
Winner Spedition GmbH & Co. KG.....	www.winner-spedition.de
Wispex DE GmbH	www.wispex.nl
Witt Trucking Logistics GmbH	www.witttrucking.de
Wolfgang Bartsch Schifffahrts- und Speditionen-GmbH.....	www.wobasped.de
WZC Riemann GmbH & Co. KG	www.wzc-zoll.de

Y

Yusen Logistics (Deutschland) GmbH	www.yusen-logistics.com
--	-------------------------

Z

Zell & Mohr GmbH Internationale Spedition.....	www.zell-mohr.de
Ziegler GmbH Internationale Spedition	www.zieglergroup.com
Zollkanzlei Peterka	www.zollkanzlei.de

Unsere Fördermitglieder

Ambrosch Software & Beratung GmbH.....	www.logxpert.de
GOMULTIMODAL GmbH.....	www.gomultimodal.com
Kanzlei Jacobsen & Confurius Partnerschaftsgesellschaft.....	www.jacobsen-confurius.de
Kässbohrer Sales GmbH.....	www.kaessbohrer.com
Peper & Söhne Projekt GmbH.....	www.peperundsoehne.de
project44 GmbH.....	www.project44.de
q. beyond logineer GmbH.....	www.qbeyond.de
Sirum GmbH.....	www.sirum.de
WCL Worldwide Consultants in Logistics GmbH.....	www.wcl.de
Wilhelm Hoyer GmbH & Co. KG	www.hoyer-energie.de
Zollkanzlei Peterka.....	www.zollkanzlei.de



Ansprechpartner



Ihr Kontakt zum Verein Hamburger Spediteure e.V.

Uhlandstraße 68
22087 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*

ASSISTENTIN DES GESCHÄFTSFÜHRERS



Johanna Thiele
thiele@vhsp.de
T.: 37 47 64 - 21

*Assistenz Stefan Saß,
Veranstaltungsmanagement,
FIATA-Dokumentenverkauf,
Grafik
Mitgliedermanagement*

REFERATSLEITER



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

*Seehafen-, Luftfrachtspeidition,
Beratung in Hafen-, Zoll- und Umsatzsteuerfragen,
FIATA-Dokumente*

REFERENTEN



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

*Aus- und Berufsbildung,
Vorstandsassistentz*



Ramon Specht
specht@vhsp.de
T.: 37 47 64 - 54

*Gefahrgut, KEP, Lagerei und Logistik, Sammelgutver-
kehr, Schienengüterverkehr, Straßengüterverkehr*



Tobias Barth
barth@vhsp.de
T.: 37 47 64 - 15
M.: 0171 88 62 17 1

Versicherungen

ASSISTENZ REFERENTEN



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

*Assistenz Thomas Schröder,
Organisation Fachausschüsse,
Azubi-Kurse*

ADMINISTRATION



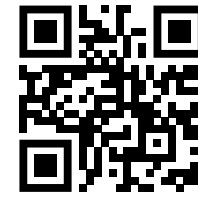
Svenja Saß
svenja.sass@vhsp.de
T.: 37 47 64 - 58

Buchhaltung



Jacek Lewandowski
T.: 37 47 64 - 21

*EDV-Wartung, -Ausbau und Instandhaltung,
Rundschreibenversand*



Uhlandstr. 68
22087 Hamburg
Tel. +49 40 37 47 64 - 0
info@vhsp.de
www.vhsp.de