VHSp

Verein Hamburger Spediteure e.V.

Positionspapier

der Hamburger Spediteure zu den Herausforderungen der Arbeits- und Verkehrspolitik

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik

CLECAT

04/2023

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 2
Über den Verein Hamburger Spediteure e.V. 3
Neue Köhlbrandquerung beschleunigen 4
Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur in der Metropolregion vorantreiben 5
Investitionen in den Eisenbahnknotenpunkt Hamburg erhöhen 6
Ausbildung in Hamburg attraktiver machen 7
Hafenkooperation – Wer soll eigentlich kooperieren? 8
Erhebungsverfahren der Einfuhrumsatzsteuer an EU-Standard angleichen 9
Automatisierung der Zollabfertigung vorantreiben 10
Verkürzung von Planungs- und Genehmigungsverfahren 11
Tonnagesteuerregelung – Fiskalische Wettbewerbsverzerrungen beenden 12
Abschaffung der Gruppenfreistellung für Konsortien in der Container-Linienschifffahrt 13
Luftfrachtsicherheit prozessorientiert umsetzen – Kontrollverfahren erweitern 14
Impressum 15
Noch kein Mitglied im Verein Hamburger Spediteure? 16

Über den Verein Hamburger Spediteure e.V.

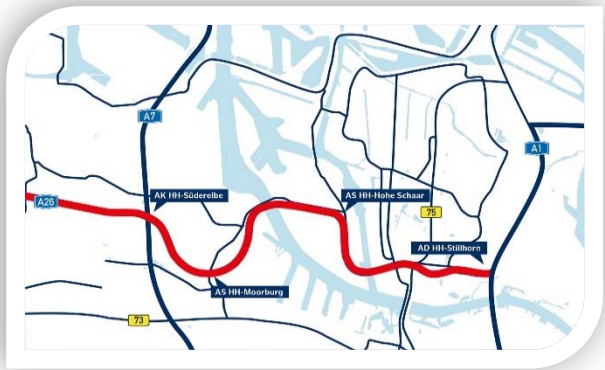
Der Verein Hamburger Spediteure e.V. (VHSp) wurde 1884 in der Hansestadt gegründet und hat zurzeit rund 340 Mitglieder, die rund 20.000 Mitarbeiter beschäftigen.

Der VHSp vertritt die Interessen der Hamburger Spediteure auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene gegenüber anderen Wirtschaftsverbänden, der Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit. Neben einem umfangreichen und vielfältigen Informationsangebot bietet der VHSp seinen Mitgliedern Beratungen und regelmäßige Fort- und Weiterbildungsmöglichkeiten an. Als Tarifvertragspartner verhandelt der VHSp als Arbeitgebervertretung mit der zuständigen Gewerkschaft ver.di über Lohn-, Gehalts- und Manteltarifverträge.

Der VHSp ist organisatorisch in die überregionalen Speditionsverbände eingebunden. Über den DSLV Bundesverband Spedition- und Logistik e.V. in Berlin und das Europäische Verbindungskomitee des Spedition- und Lagereigewerbes (C.L.E.C.A.T.) nehmen die Hamburger Spediteure Einfluss auf Entscheidungen in Berlin und Brüssel. Außerdem arbeiten Hamburger Speditionsvertreter in Gremien des Weltspediteurverbandes FIATA mit.

Im Komitee Deutscher Seehafenspediteure (KDS im DSLV e.V.) werden speziell die gemeinsamen Interessen der deutschen Seehafenspedition wahrgenommen.

Neue Köhlbrandquerung beschleunigen



Darf man den Sachverständigen Glauben schenken, kann die Köhlbrandbrücke, die Lebensader des Hamburger Hafens, noch etwa bis 2030 unter wirtschaftlich vernünftigen Gesichtspunkten in Betrieb gehalten werden. Laut der neuesten Planung der Wirtschaftsbehörde wird hingegen die neue Köhlbrandquerung erst zwischen 2034 und 2036 realisiert und befahrbar sein. Da schon heute erhebliche Verkehrseinschränkungen wie z.B. Überholverbot und Abstandsgebot bestehen, ist zu befürchten, dass im Laufe der kommenden Jahre noch weitere Einschränkungen hinzukommen könnten und sich die Frage stellt, wie die Köhlbrandbrücke zwischen 2030 und 2034 genutzt werden kann, wenn sie bereits ihre „Lebenszeit“ überschritten hat. Es ist unbestritten viel Zeit vergangen und planerisch ist ein Ende noch immer nicht in Sicht.

Forderung:

Nachdem die Entscheidung über den Ersatzbau zugunsten einer Tunnelvariante scheinbar gefallen war, scheint die Behörde für Wirtschaft und Innovation diese Variante wieder infragezustellen und lässt aus Kostengründen unterschiedliche Varianten prüfen. Der VHSp fordert, dass die neue Querung – egal ob Tunnel oder Brücke - rechtzeitig fertig gestellt wird und dass Gefahrguttransporte diese ohne Einschränkungen passieren können. Zudem sollte der Ersatzbau optimalerweise nicht über eine Maut finanziert werden, um eine weitere Verteuerung des Hamburger Hafens zu vermeiden.

Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur in der Metropolregion vorantreiben

© Rainer Sturm / pixelio.de

Die Verkehrsinfrastruktur in der Metropolregion Hamburg gehört zu den meistfrequentierten Regionen in Deutschland. Trotzdem ist die Kapazität der Verkehrsinfrastruktur nicht leistungsfähig genug, um die gewaltigen Herausforderungen in der Zukunft bewältigen zu können. Deshalb ist nicht nur für den Hafenstandort Hamburg der zeitnahe Ausbau der A 26-Ost zwischen der A 1 und A 7 unumgänglich. Ein Infragestellen wäre ein Schlag gegen die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens. Auch müssen die anderen bestehenden Infrastrukturdefizite – Weiterbau der A 20 und A 21 sowie der Lückenschluss der A 39 – endlich in Angriff genommen werden.

Forderung:

Die Infrastrukturmaßnahmen der Stadt Hamburg sind für den Individual- und Wirtschaftsverkehr von höchster Bedeutung, um die Mobilität in Hamburg zu gewährleisten. Deshalb fordert der VHSp von der Politik eine zügige Realisierung der Baumaßnahmen. Die dafür erforderlichen Planungskapazitäten und Finanzmittel müssen unverzüglich zur Verfügung gestellt werden.

Investitionen in den Eisenbahnknotenpunkt Hamburg erhöhen

Hafen Hamburg Marketing weist zurecht immer wieder darauf hin, dass der Hamburger Hafen Europas führender Eisenbahnhafen ist. Diesen Wettbewerbs- und Nachhaltigkeitsvorteil gilt es nicht nur zu verteidigen, sondern auszubauen. Gerade vor dem Hintergrund einer überlasteten Straßeninfrastruktur und dem Wunsch nach einem möglichst umweltfreundlichen Gütertransport auf der Schiene bedarf es erheblicher Anstrengungen. Die bislang geplanten Ausbaumaßnahmen reichen dafür allerdings nicht aus.

© fotolia

Forderung:

Der VHSp fordert von der Politik eine deutliche Erhöhung der Investitionen in das Schienennetz, um so eine qualitative und quantitative Verbesserung des deutschen Seehafen-Hinterlandverkehrs im Eisenbahnbereich zu erreichen und gleichzeitig die klimagerechte Mobilitätswende voranzutreiben.

Ausbildung in Hamburg attraktiver machen

© fotolia

Bekanntlich gilt der derzeitige Fachkräftemangel als größte Bedrohung des Wohlstandes der Bundesrepublik Deutschland. Auch die Logistikbranche in Hamburg leidet seit Jahren darunter, nicht ausreichend Personal für die anstehenden Herausforderungen einstellen zu können. Daher kommt der Ausbildung des eigenen Nachwuchses besondere Bedeutung zu. Doch obwohl die duale Berufsausbildung in Deutschland weltweit einen konkurrenzlos guten Ruf besitzt, zieht es immer noch zu viele Schulabgänger in ein Studium.

Eine Möglichkeit, die Ausbildung auch für Abiturienten attraktiver zu gestalten, ist das Angebot von Auslandsaufenthalten während der Ausbildung. Seit Jahren nutzen diverse unserer Mitgliedsunternehmen die Expertise von Arbeit und Leben Hamburg/Fachabteilung Bildung International, um Auszubildende mit dem Programm *Erasmus+* in das europäische Ausland zu entsenden. Gerade in der international geprägten Logistikbranche sind Auslandsaufenthalte auf der einen Seite ein großer Gewinn für die Auszubildenden und ihre Ausbildungsunternehmen und andererseits ein gutes Argument für die Nachwuchswerbung. Hinzu kommt der ideelle Gewinn mit einem weiteren Zusammenwachsen der Bevölkerung in Europa.

Aufgrund der schwierigen Finanzierungssituation ist das Management und die Durchführung von *Erasmus+ Mobilitätsmaßnahmen bei Arbeit und Leben Hamburg e.V./Fachabteilung Bildung International* bereits ab Juli 2023 in der jetzigen Form stark gefährdet.

Forderung:

Der VHSp fordert die politisch Verantwortlichen auf, die Berufsorientierung an den Hamburger Allgemeinbildenden Schulen, auch und besonders an den Gymnasien, weiter zu verstärken. Auch die Schaffung preisgünstigen Wohnraums für Auszubildende muss deutlich ausgeweitet werden, um den Hamburger Ausbildungsmarkt attraktiver für junge Menschen aus dem Umland zu machen. Zudem wäre es wünschenswert, auch zukünftig auf die Expertise von Arbeit und Leben Hamburg e.V. zurückgreifen zu können, um Auslandsaufenthalte über Erasmus+ zu organisieren.

Hafenkooperation – Wer soll eigentlich kooperieren?

© www.mediaserver.hamburg.de / Christian Spahrbier

Nicht nur Umweltverbände spielen gern die Karte einer Hafenkooperation zwischen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven aus. Diese „eierlegende-Wollmilch-Kooperation“ habe demnach nur Vorteile für alle beteiligten deutschen Häfen: Durch die Kooperation würden die Umwelt geschützt, Steuergelder eingespart und die Westhäfen geschwächt. Wie eine solche Zusammenarbeit aber in der Praxis konkret aussehen soll, wird indes nicht gesagt. Stattdessen flüchtet man sich in nebulöse Floskeln.

Völlig außer Acht gelassen wird auch die Tatsache, dass sich Reedereien bzw. deren Kunden bei der Auswahl ihres Anlaufhafens nicht von politischen Zielsetzungen oder ideologischem Wunschdenken leiten lassen, sondern die Hafenwahl nach Effizienz- und Qualitätskriterien erfolgt. Zudem darf man bei aller Euphorie für eine Hafenkooperation nicht vergessen, dass es auch Wettbewerb zwischen den deutschen Häfen – und damit auch zwischen den verschiedenen Bundesländern – gibt, wer welches Stück vom Ladungskuchen abbekommt.

Selbst das renommierte Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen kommt nach einer Untersuchung der Potenziale einer norddeutschen Seehafenkooperation zum Ergebnis, dass sich ein solches Vorhaben im Hinblick auf das europäische Wettbewerbs- und Beihilferecht nicht umsetzen lässt.

Am Ende des Tages gilt also auch hier weiterhin der alte Grundsatz: "Die Ladung sucht sich ihren Weg".

Forderung:

Vor diesem Hintergrund fordert der VHSp, die im Übrigen auch unter kartellrechtlichen Gesichtspunkten nicht unkritische Diskussion um eine Hafenkooperation zu beenden. Dort, wo es sinnvoll ist, treten die Häfen bereits vereint auf bzw. bündeln ihre Interessen in dem Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS).

Erhebungsverfahren der Einfuhrumsatzsteuer an EU-Standard angleichen

© pixabay

Die europäische Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie (Artikel 211) bietet den Mitgliedsstaaten die Möglichkeit an, in ihren jeweiligen nationalen Umsatzsteuergesetzen festzulegen, wie die Mehrwertsteuer (Einfuhrumsatzsteuer /EUSt) für die Einfuhr von Gegenständen entrichtet werden kann. Da Deutschland, im Gegensatz zu fast allen anderen EU-Mitgliedstaaten, von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch gemacht hat, muss bei der Einfuhr von Waren über deutsche See- und Flughäfen die Einfuhrumsatzsteuer grundsätzlich an die Zollverwaltung entrichtet werden. Die Einfuhrumsatzsteuer kann später als Vorsteuer geltend gemacht werden.

Durch diesen Zahlungsfluss werden dem Importeur aber für einen Zeitraum X liquide Mittel entzogen. Zudem entstehen für die Spediteure, die sehr häufig die Importabwicklung und damit die Verauslagung der zu entrichtenden Einfuhrumsatzsteuer übernehmen, Ausfallrisiken. Beides kommt in Rotterdam, dem Hauptwettbewerber der deutschen Seehäfen, nicht zum Tragen, da die Niederlande in ihrem nationalen Umsatzsteuergesetz eine solche Regelung geschaffen haben. Beim Import über die Niederlande finden keine Zahlungsflüsse statt, sodass die Nachteile bzgl. der Liquidität und Ausfallrisiken nicht auftreten. Die deutschen See- und Flughäfen verlieren Ladungsmengen, obwohl die Importeure mit der Leistungsfähigkeit durchweg zufrieden sind, ohne hiergegen etwas ausrichten zu können.

Die zwischenzeitlich zum 1. Dezember 2020 umgesetzte Einführung des sog. Fristenmodells bei der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer in Deutschland ist zwar grundsätzlich zu begrüßen, beseitigt aber die Liquiditätsnachteile nur bedingt. Insofern kann die Einführung des Fristenmodells nur der erste Schritt zur weiteren Optimierung des Erhebungsverfahrens zur Einfuhrumsatzsteuer sein. Nur durch das Verrechnungsmodell können die fiskalischen Wettbewerbsnachteile vollständig ausgeräumt werden.

Forderung:

Der VHSp fordert – gemeinsam mit rund 30 anderen Verbänden** – Bund und Länder dazu auf, schnellstmöglich die akuten Wettbewerbsnachteile der deutschen Wirtschaft bei der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer zu beseitigen. Die Einfuhrumsatzsteuer sollte nicht bereits zum Zeitpunkt der Wareneinfuhr zu entrichten sein, sondern – wie in Artikel 211 der EU-Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie 2006/112/EG ausdrücklich vorgesehen – bei der Umsatzsteuer-Voranmeldung direkt verrechnet werden können.

***http://www.vhsp.de/anlage_morningnews/Einfuhrumsatzsteuer_Verbaendeinformation_23.11.2020.pdf*

Automatisierung der Zollabfertigung vorantreiben

Als größter deutscher Hafen und einer der führenden Containerhäfen Europas hat der Hamburger Hafen eine überragende Bedeutung für den deutschen und europäischen Außenhandel. Für die Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens spielen verschiedene Logistikparameter eine Rolle. Von essenzieller Bedeutung für den Logistikstandort Hamburg ist dabei die Effizienz und Schnelligkeit der Zollabfertigung.

© fotolia

Vor einigen Jahren führte eine mangelhafte Personalausstattung des damaligen Hafenzollamtes Waltershof – heute Zollamt Hamburg – zu einer desaströsen Abfertigungssituation beim Zoll in Hamburg. Nur aufgrund umfangreicher Verbandsaktivitäten des VHSp – gemeinsam mit dem Unternehmensverband Hafen Hamburg, dem Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. sowie dem Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg – und Unterstützung der damaligen Präsidentin der Generalzolldirektion (GZD) konnte eine Verbesserung der Abfertigungssituation im Hamburger Hafen erreicht werden.

Zwar hat sich seitdem die Abfertigungssituation verbessert, ist aber unverändert volatil. Insofern muss die Automatisierung der Bearbeitung von Zollanmeldungen konsequent vorangetrieben werden. Speziell dafür wurden der zuständigen Generalzolldirektion schon 2018 – dank der parteiübergreifenden Unterstützung von Hamburger Bundestagsabgeordneten – über zwanzig zusätzliche Planstellen zugestanden. Gleichwohl sind konkrete Fortschritte in der Praxis bislang aber nicht sichtbar geworden. Es ist zu befürchten, dass durch anstehende IT-Projekte im Zollbereich die Weiterentwicklung der Automatisierung der Bearbeitung von Zollanmeldungen auf die lange Bank geschoben wird.

Forderung:

Der VHSp weiß die Bemühungen der Generalzolldirektion und des Hauptzollamtes Hamburg sehr zu schätzen, die zu einer Verbesserung der Abfertigungssituation beim Zoll in Hamburg geführt haben. Allerdings sind die Maßnahmen nicht ausreichend, um eine dauerhafte Verbesserung der Abfertigungssituation zu gewährleisten. Um eine wirklich nachhaltige Beschleunigung der Zollabfertigungen zu erreichen, muss zwingend eine möglichst weitgehende Automatisierung der Warenabfertigung erfolgen. Die dafür erforderlichen rechtlichen und IT-technischen Anpassungen müssen unverzüglich vorgenommen werden, um die unverändert hohe Volatilität in der Bearbeitungsdauer der Zollanmeldungen in den Griff zu bekommen.

Verkürzung von Planungs- und Genehmigungsverfahren

Siebzehn lange Jahre hat es gedauert, bis endlich mit den Vertiefungs- und Verbreiterungsarbeiten an der Elbe begonnen werden konnte. Also, Ende gut, alles gut? Bei weitem nicht, lassen doch die Umweltverbände nichts unversucht, um auch weiterhin Sand ins Getriebe zu streuen. Leider kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass es inzwischen gar nicht mehr um das berechtigte Interesse des Umweltschutzes geht.

© pixabay

Dabei sind die klagenden Umweltverbände selbst gar nicht das eigentliche Problem, sondern die politischen Entscheidungsträger auf Bundes- und Länderebene, die es in den letzten Jahrzehnten zugelassen haben, dass in Europa Gesetze verabschiedet werden konnten, die aufgrund ihrer Komplexität in der Praxis nicht mehr handhabbar sind. Die bürokratischen Hürden, die von Infrastrukturprojekten in Deutschland übersprungen werden müssen, haben inzwischen standort- und damit arbeitsplatzgefährdende Dimensionen angenommen.

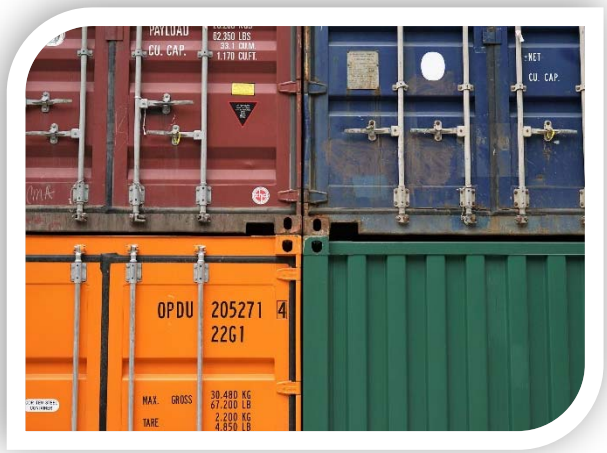
Die gemachten Erfahrungen rund um die Fahrrinnenanpassung der Elbe zeigen eindrucksvoll das erschreckende Ausmaß, welches das Planungs- und Umweltrecht in Deutschland inzwischen angenommen hat. Hinzu kommt, dass die politisch Verantwortlichen den Umweltverbänden mit dem überbordenden Verbandsklagerecht ein Instrument an die Hand gegeben haben, um Partikularinteressen über das Gemeinwohl stellen zu können.

Forderung:

Eine vernünftige und nachhaltige Umweltpolitik ist im ureigenen Interesse der Wirtschaft. Allerdings muss eine moderne Umweltpolitik wieder mehr die Wettbewerbsfähigkeit und die Eigenverantwortung der deutschen Wirtschaft in den Vordergrund stellen, statt auf bürokratische Regulierung zu setzen. Aus Sicht des VHSp müssen daher Planungs- und Genehmigungsverfahren schneller zum Ergebnis führen. Einwände gegen Bauvorhaben müssen ab einem gewissen Zeitpunkt begrenzt werden, um unverhältnismäßig lange und kostspielige Streitigkeiten zu verhindern.

Tonnagesteuerregelung – Fiskalische Wettbewerbsverzerrungen beenden

Für den Wirtschafts- und Logistikstandort Deutschland ist die Leistungskraft der maritimen Wirtschaft einschließlich ihrer Schiffsflotten von hoher Bedeutung. Zur Unterstützung des Schifffahrtsstandortes Deutschland wurden deshalb im Jahr 1999 mit der Einführung der Tonnagesteuer steuerliche Vorteile in Form einer günstigen Gewinnermittlungsart für Seeschiffe eingeführt. Deutschland folgte damit dem Beispiel vieler anderer Schifffahrtsnationen.



© pixabay

Als Folge angepasster Unternehmensstrategien weiten Container-Linienreedereien ihre Carrier-Funktionen seit Jahren hingegen zunehmend auf die ‚Integrator-Funktion' von Logistikunternehmen und Seehafenbetrieben mit integrierten, vor- und nachgelagerten Transport-, Umschlag-, Lager- und Servicedienstleistungen aus. Reine Seetransportdienstleistungen sind inzwischen nur noch ein kleiner Teil des gesamten Dienstleistungsumfangs global agierender Container-Linienreedereien.

Diese an sich hinzunehmende Marktverschiebung ist insofern bedenklich, als dass staatliche Subventionen und Steuervorteile die Ausweitung dieser Geschäftsaktivitäten zu Lasten von Marktbegleitern aus der Logistikbranche begünstigen. So wird auch in einem OECD-Bericht darauf hingewiesen, dass die großzügige Auslegung von Tonnagesteuerregelungen in einigen EU-Mitgliedsstaaten inzwischen wettbewerbsverzerrende Auswirkungen auf andere Sektoren haben und damit offenbar den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr zuwiderlaufen.

Forderung:

Aus Sicht des VHSp darf der Anwendungsbereich der Tonnagesteuerregelung keine gewerblichen Dienstleistungen von Container-Linienreedereien einschließen, wenn diese außerhalb des reinen Schiffstransports liegen (wie z.B. Transport- und Logistikdienstleistungen im Rahmen von Haus-zu-Haus-Lieferketten) und zur Erzielung eines kommerziellen Gewinns ausgeübt und Dritten in Rechnung gestellt werden. Nur so können Wettbewerbsverzerrungen und negative Auswirkungen auf klassische Speditionshäuser und Logistikdienstleister im deutschen und europäischen Gütertransportmarkt beschränkt werden. Unabhängig von der Präzisierung der inhaltlichen Ausgestaltung der heterogenen Tonnagesteuerregelungen in den Mitgliedstaaten kann nur eine europaweite Harmonisierung bestehende Wettbewerbsverzerrungen aufheben.

Abschaffung der Gruppenfreistellung für Konsortien in der Container-Linienschifffahrt

Die Gruppenfreistellungsverordnung für Seeschifffahrtskonsortien wurde 2009 angenommen und jeweils 2014 und 2020 verlängert. Ziel der Verordnung sollte es ursprünglich sein, eine effizientere Nutzung der Schiffskapazität, eine höhere Produktivität und letztendlich eine bessere Servicequalität für die europäischen Verbraucher und Unternehmen zu erreichen.

© pixabay

Durch die Veränderungen der Wettbewerbsstruktur in der Containerschifffahrt musste die EU-Kommission schon für die Verlängerung der Verordnung im Jahr 2020 einräumen, dass sich die für die europäischen Verbraucher und Unternehmen wesentlichen Wettbewerbsparameter wie z.B. Höhe der Frachtraten, Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Dienste, schon seit 2014 nicht verbessert haben. Damit wurde eines der Hauptziele der Verordnung – eine bessere Servicequalität für die europäischen Verbraucher und Unternehmen zu erreichen – deutlich verfehlt.

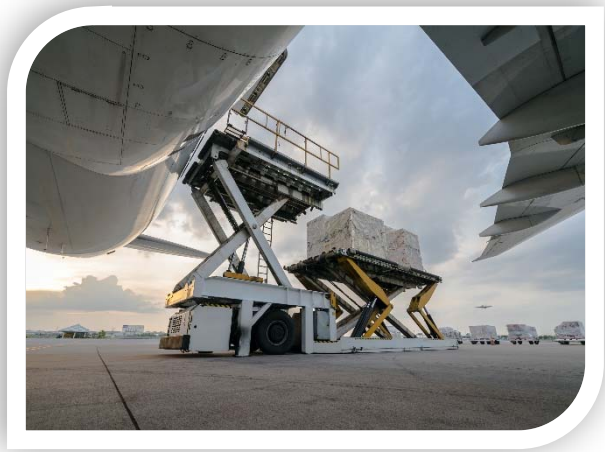
In Anbetracht der Tatsache, dass die ursprünglichen Ziele der Verordnung schon seit Jahren verfehlt werden, und angesichts der Entwicklungen in der Seeschifffahrt seit 2020 muss die EU-Kommission zur Kenntnis nehmen, dass die eingeräumten Sonderregelungen für die Containerschifffahrt in Bezug auf Wettbewerb, staatliche Beihilfen und Besteuerung zu massiven Marktverzerrungen geführt haben.

Forderung:

Der VHSp fordert, von einer weiteren Verlängerung der Gruppenfreistellungsverordnung in der aktuellen Ausgestaltung Abstand zu nehmen. Das eindeutige Ergebnis des Evaluierungsprozesses der EU-Kommission rund um die Gruppenfreistellungsverordnung darf politisch nicht ignoriert werden. Welche fünf Hauptgründe aus Sicht der Spediteure ausschlaggebend sind, die Wettbewerbsregeln für die Containerschifffahrt bei dieser Überprüfung zu reformieren, können Sie auf unserer Website in der Anlage* zu unseren Morningnews nachlesen.

*https://www.vhsp.de/anlage_morningnews/gsf-clecat-fiata-reasons-and-ways-to-reform-cber.pdf

Luftfrachtsicherheit prozessorientiert umsetzen – Kontrollverfahren erweitern



AdobeStock_178000133

Die konsequente und lückenlose Einhaltung der hohen gesetzlichen Anforderungen zur Luftfrachtsicherheit durch sämtliche Lieferkettenakteure ist von immanenter Bedeutung. Die Implementierung des diesbezüglichen europäischen Rechtsrahmens in die Prozesse der Luftfrachtlogistik ist – auch im Zusammenwirken der einzelnen Lieferkettenglieder – gleichwohl administrativ und operativ aufwendig sowie kostenintensiv. Für die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Speditionen und Flughäfen ist deshalb entscheidend, dass die EU-Luftsicherheitsvorschriften in Deutschland nicht restriktiver umgesetzt werden als an anderen europäischen Luftfrachtstandorten. Dies ist heute der Fall!

So weicht die Auslegung der EU-Durchführungsverordnung 2015/1998 vom 5. November 2015 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) seit Jahren erheblich von der deutlich prozessorientierteren Interpretation der EU-Vorschriften durch die Luftsicherheitsbehörden anderer EU-Mitgliedstaaten ab. Die Aufhebung des bis 2019 geltenden Sonderkontrollverfahrens hat dazu geführt, dass Luftfrachtsendungen mit hoher physikalischer Dichte, wie bestimmte Granulate oder Flüssigkeiten, allein zu Kontrollzwecken an benachbarte europäische Flughäfen wie Amsterdam, Lüttich oder Straßburg verbracht werden müssen. Diese Güter könnten nämlich sonst nicht auf dem Luftweg befördert werden, da sie mit den in Deutschland zugelassenen Kontrollverfahren nicht „sicher gemacht“ werden können. An benachbarten EU-Flughäfen stehen hingegen – offensichtlich in Übereinstimmung mit EU-Recht – für solche Güter geeignete Kontrollverfahren zur Verfügung. Paradoxerweise wird ein im EU-Ausland erteilter Sicherheitsstatus von deutschen Behörden anerkannt. Damit Luftfracht nicht allein aufgrund einer weniger restriktiven Kontrollinfrastruktur ins EU-Ausland abwandert, müssen gleichwertige Kontrollverfahren auch in Deutschland zugelassen und etabliert werden.

Forderung

Der VHSp spricht sich dafür aus, dass sich die Bundesregierung für eine zügige Zulassung neuer, prozessorientierter Kontrollverfahren für Luftfracht in Deutschland einsetzen und die Kooperation des BMDV und des LBA mit Flughäfen und der Luftfrachtlogistik bei der Erprobung, Realisierung und Umsetzung dieser zusätzlichen Verfahren stärken muss.

Impressum

Herausgeber:
Verein Hamburger Spediteure e.V.

Vorstand:
Axel Plaß (Vorsitzer)
Willem van der Schalk (1. Stellvertreter)
Pay-Andres Lüders (2. Stellvertreter)
Johan P. Schryver
Jens Sorgenfrei
Gert Tews
Bernd Themann
Oliver-Karsten Thormählen
Jürgen Tonak
Peter Vasilopoulos
Markus Zoder

Geschäftsführer:
Stefan Saß
Uhlandstraße 68
22087 Hamburg

Telefon 040 37 47 64 - 0
Telefax 040 37 47 64 - 74
info@vhsp.de
www.vhsp.de

Noch kein Mitglied im Verein Hamburger Spediteure?

Seit über 130 Jahren stellt sich der Verein Hamburger Spediteure e.V., kurz VHSp, erfolgreich den Herausforderungen des Hamburger Speditionsgewerbes. Für rund 340 Mitgliedsunternehmen ist er die Interessenvertretung und setzt sich für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen ein. Er vertritt die Belange der Branche gegenüber der Gewerkschaft, Behörden, anderen Wirtschaftsverbänden sowie der Politik und der Öffentlichkeit auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene.

Mit professioneller Verbandsarbeit und dem Engagement seiner zahlreichen Mitglieder ist der VHSp eine wichtige Institution für den weltweiten Erfolg Hamburger Speditions- und Logistikunternehmen.

Ist Ihr Unternehmen noch kein Mitglied im Verein Hamburger Spediteure e.V.? Kein Problem, einfach den QR-Code einscannen und den Aufnahmeantrag per Post oder per E-Mail an uns schicken. Wir freuen uns darauf, mit Ihnen die Hamburger Arbeits- und Verkehrspolitik zu gestalten.

Kein QR-Scanner vorhanden?
Unter www.vhsp.de finden Sie
weitere Informationen zur Mitgliedschaft.