

Verein Hamburger Spediteure e.V.

Positionspapier

der Hamburger Spediteure zu den
Herausforderungen der Arbeits- und Verkehrspolitik



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 noch attraktiver machen	7
Hafenkooperation – Wer soll eigentlich kooperieren?	8
Erhebungsverfahren der Einfuhrumsatzsteuer an EU-Standard angleichen	9
Automatisierung der Zollabfertigung vorantreiben	11
Verkürzung von Planungs- und Genehmigungsverfahren	12
Tonnagesteuerregelung – Fiskalische Wettbewerbsverzerrungen beenden	13
Luftfrachtsicherheit prozessorientiert umsetzen – Kontrollverfahren erweitern.	14
Grundsteuerreform: Die Notwendigkeit einer Härtefallregelung für Logistikimmobilien in Hamburg	15
Impressum	17
Noch kein Mitglied im Verein Hamburger Spediteure?	18

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 2040 realisiert und befahrbar sein. Schaut man sich die Bauzeit der aktuellen



Köhlbrandbrücke an, die 4 Jahre betrug, muss man sich die Frage stellen, ob der Hamburger Hafen, Deutschlands größter und Europas drittgrößter Containerhafen, noch eine wichtige Verteilerfunktion für weltweite Warenströme in der Politik spielt. 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 2040 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 scheinbar gefallen war, scheint die Behörde für Wirtschaft und Innovation diese Variante wieder infrage zu stellen und lässt aus Kostengründen unterschiedliche Varianten prüfen. Der VHSp fordert, dass die neue Querung 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

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.



© Rainer Sturm / pixelio.de

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 zu- recht 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 noch attraktiver machen

Bekanntlich gilt der Fachkräftemangel aufgrund des demografischen Wandels 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



© fotolia

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. Laut aktueller Ausbildungsumfrage der DIHK konnte im Jahr 2023 über die Hälfte der Betriebe im Logistiksektor nicht alle angebotenen Ausbildungsplätze besetzen, ein Allzeithoch.

Umso wichtiger ist eine intensive Berufsorientierung für Schulabgänger. Der VHSp besucht jährlich diverse BoSo-Veranstaltungen an Schulen in Hamburg und im Umland, organisiert Gemeinschaftsstände auf Ausbildungsmessen wie vocatium und TALENTEkompakt, bietet mit der „Just in time“ eine eigene Ausbildungsmesse in Zusammenarbeit mit der Jugendberufsagentur Hamburg an, informiert Berufsberater der Agentur für Arbeit jährlich über Ausbildungsmöglichkeiten bei unseren Mitgliedsunternehmen u.v.m. Zurzeit erhält die Berufliche Schule für Logistik, Schifffahrt und Tourismus ein hochmodernes Gebäude auf dem Bildungscampus Ausschläger Weg inklusive Azubi-Wohnheim, der Bezug ist für Sommer 2025 geplant.

Forderung:

Der VHSp fordert die politisch Verantwortlichen auf, die Berufsorientierung an den Hamburger Allgemeinbildenden Schulen, auch und besonders an den Gymnasien, weiter zu verstärken. Die Schaffung preisgünstigen Wohnraums für Auszubildende sollte deutlich ausgeweitet werden, um den Hamburger Ausbildungsmarkt attraktiv auch für junge Leute aus dem Umland zu halten.

Hafenkooperation – Wer soll eigentlich kooperieren?

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.



© www.mediaserver.hamburg.de / Christian Spahrhler

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 Wunschenken 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

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 allen anderen EU-Mitgliedstaaten, von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch gemacht hat, muss bei der Einfuhr von Waren über deutsche



© pixabay

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 Vorauslagung der zu entrichtenden Einfuhrumsatzsteuer übernehmen, Ausfallrisiken. Beides kommt z.B. 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 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 ein Verrechnungsmodell können Kosten für Wirtschaft und Verwaltung weiter gesenkt und der Anreiz für Importeure gestärkt werden, Seehäfen und Flughäfen in Deutschland zu nutzen. Logistikzentren sowie Niederlassungen von Dienstleistern und weiterverarbeitenden Unternehmen würde das Verrechnungsmodell neue Anreize bieten, sich verstärkt in Deutschland anzusiedeln. Mit dem Verrechnungsmodell können zudem Einnahmen der öffentlichen Hand und die ökologische Bilanz von Güterströmen verbessert 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*

******https://www.vhsp.de/anlage_morningnews/Verbaedeeinformation_Einfuhrumsatzsteuer_17072024.pdf

EU-Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie 2006/112/EG ausdrücklich vorgesehen-bei der Umsatzsteuer-Voranmeldung direkt verrechnet werden können.

Automatisierung der Zollabfertigung vorantreiben

Als größter deutscher Hafen und einer der führenden Containerhäfen Europas hat der Hamburger Hafen eine herausragende 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

Seit etlichen Jahren sehen sich Spediteure und deren Kunden regelmäßig – zwischen Anfang April und Ende Oktober – mit einer hohen Volatilität in der Bearbeitungsdauer von Import-Zollanmeldungen beim Zollamt Hamburg konfrontiert. Die z.T. tagelangen Verzögerungen haben neben den massiven Auswirkungen auf die logistischen Abläufe (z. B. Zeitverzögerungen, Mehrkosten, Nachhaltigkeit „Lkw statt Bahn“) auch Folgen für das Qualitätsimage des Hamburger Hafens. Mithilfe umfangreicher Verbandsaktivitäten versucht der VHSp – gemeinsam mit dem Unternehmensverband Hafen Hamburg, dem Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler sowie dem Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg – seit Jahren eine nachhaltige Verbesserung der Abfertigungssituation im Hamburger Hafen zu erreichen, insbesondere durch die Forderung, die Automatisierung der Bearbeitung von Zollanmeldungen konsequent voranzutreiben. Speziell dafür wurden der Generalzolldirektion schon 2018 – dank der parteiübergreifenden Unterstützung Hamburger Bundestagsabgeordneter – über zwanzig zusätzliche Planstellen zugestanden. Gleichwohl sind konkrete Fortschritte in der Praxis bislang 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. Zum Nachteil der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens.

Forderung:

Die temporären Bemühungen der Generalzolldirektion und des Hauptzollamtes Hamburg, eine Verbesserung der Abfertigungssituation beim Zollamt in Hamburg zu erreichen, haben bislang nicht ausgereicht, um eine nachhaltige Verbesserung der Abfertigungssituation zu gewährleisten. Aus Sicht des VHSp wird eine dauerhafte Verlässlichkeit bei der zeitlichen Bearbeitung von Import-Zollanmeldungen nur dann zu erreichen sein, wenn eine möglichst weitgehende Automatisierung der Warenabfertigung erfolgt. Die dafür erforderlichen rechtlichen und IT-technischen Anpassungen müssen unverzüglich von Politik und Verwaltung vorgenommen werden.

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 berechnete 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.

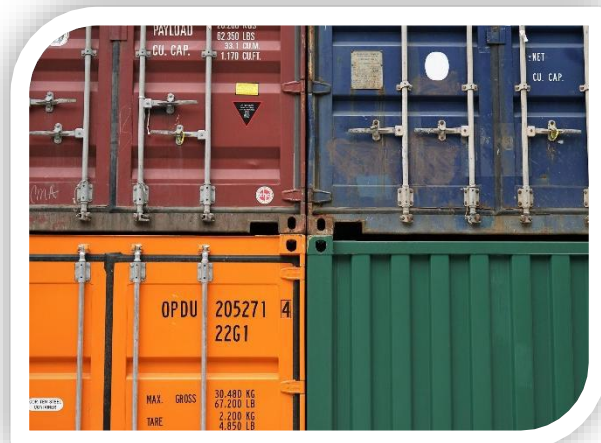
Die gemachten Erfahrungen rund um die Fahrrinnenanpassung der Elbe zeigen eindrucksvoll das erschreckende Ausmaß, welches das Planungs- und Umweltrecht in Deutschland inzwischen angenommen hat. Hinzu kommt, dass die politisch Verantwortlichen den Umweltverbänden mit dem überbordenden Verbandsklagerecht 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 VHS 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.

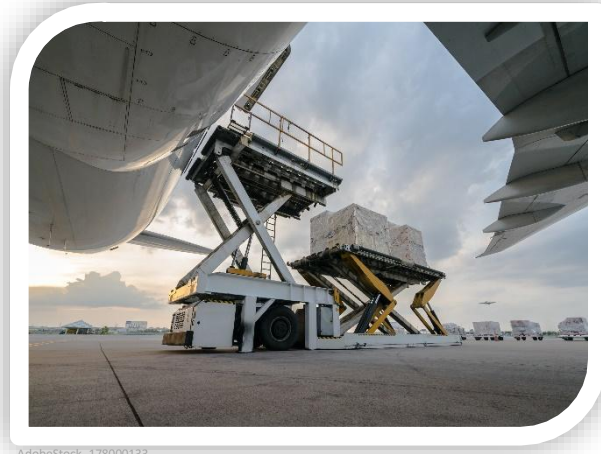
Forderung:

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.

Luftfrachtsicherheit prozessorientiert umsetzen – Kontrollverfahren erweitern

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!



AdobeStock_178000133

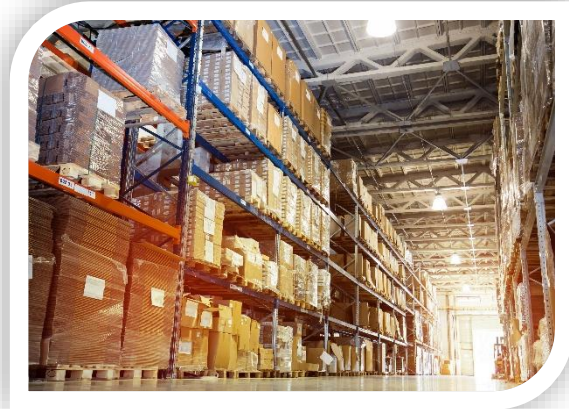
So weicht die Auslegung der EU-Durchführungsverordnung 2015/1998 vom 5. November 2015 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) seit Jahren erheblich von der deutlich prozessorientierteren Interpretation 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.

Grundsteuerreform: Die Notwendigkeit einer Härtefallregelung für Logistikimmobilien in Hamburg

Die Logistikwirtschaft ist das Rückgrat der Metropolregion Hamburg und essenzieller Wachstumsmotor für die gesamte norddeutsche Wirtschaft. Der VHSp repräsentiert rund 350 Mitgliedsunternehmen, deren Zukunftsfähigkeit untrennbar mit fairen und wettbewerbsfähigen Standortbedingungen verbunden ist. Die jüngste Grundsteuerreform in Hamburg führt für unsere Branche



AdobeStock_178000133

jedoch zu einer systemischen und nicht vertretbaren Mehrbelastung, die die Existenz und Wettbewerbsfähigkeit der Logistikstandorte in der Hansestadt unmittelbar gefährdet.

Der VHSp erkennt grundsätzlich die Notwendigkeit einer transparenten Grundsteuerreform an. Wir stellen gleichwohl fest, dass die aktuelle Bewertungsmethodik die spezifischen Anforderungen und Zwänge moderner Logistikimmobilien fundamental ignoriert und dadurch das verfassungsrechtliche Äquivalenzprinzip massiv stört. Die Besteuerung basiert auf der Brutto-Grundfläche, einer Fläche, die jedoch in Logistikzentren aufgrund zwingender öffentlich-rechtlicher, technischer und betrieblicher Vorschriften nur zu einem signifikant reduzierten Teil als ertragsfähige Lagerfläche zur Verfügung steht. Die Steuerlast wird somit auf einen Flächenanteil erhoben, der faktisch nicht zur Gewinnerzielung genutzt werden kann.

Dieser nicht nutzbare, aber besteuerte Flächenanteil ist keine betriebswirtschaftliche Optimierung, sondern das Resultat zwingender Vorgaben, die die nutzbare Fläche – und damit die Ertragsfähigkeit – im zweistelligen Prozentbereich reduzieren. Hierzu zählen insbesondere die systematischen Freiflächen für öffentlich-rechtliche Sicherheitsauflagen, die unverzichtbaren Flächen aufgrund betrieblicher und logistischer Zwänge sowie Flächen für die technische Infrastruktur. Die logistische Infrastruktur Hamburgs wird damit durch eine steuerliche Benachteiligung geschwächt, die auf der Besteuerung von nicht nutzbarer Sicherheits- und Infrastrukturfläche basiert und die Wiederherstellung eines fairen Besteuerungsmaßstabs erfordert, was keine Subvention darstellt.

Forderung

Zur Wiederherstellung der Gerechtigkeit und Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des standortgebundenen Gewerbes spricht sich der VHSp dafür aus, dass die Finanzbehörde Hamburg und die politisch Verantwortlichen für Logistikimmobilien im Rahmen des Hamburgischen Grundsteuergesetzes eine allgemein gültige, transparente Härtefallregelung einführen. Der Lösungsvorschlag sieht vor, diese Härtefallregelung auf einer quantifizierbaren und neutralen Bemessung basieren zu lassen, bei der der durchschnittliche prozentuale Anteil der nicht nutzbaren Fläche mittels neutraler Sachverständigengutachten zu ermitteln und von der Brutto-Grundfläche abzuziehen ist,

um eine faire und äquivalente Bemessungsgrundlage zu erhalten, die der tatsächlichen Ertragsfähigkeit entspricht. Die Annahme dieses konstruktiven Vorschlags ist entscheidend, um die Zukunftssicherheit der Mitgliedsunternehmen zu gewährleisten und die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens und seiner logistischen Infrastruktur nachhaltig zu sichern.

Impressum

Herausgeber:

Verein Hamburger Spediteure e.V.

Vorstand:

Axel Plaß (Vorsitzer)

Pay-Andres Lüders (1. Stellvertreter)

Bernd Themann (2. Stellvertreter)

Oliver Matthiesen

Fritz Przybisch

Claas Röttger

Johan P. Schryver

Jens Sorgenfrei

Bernd Themann

Oliver-Karsten Thormählen

Peter Vasilopoulos

Simon Jackson

Hans-Thorsten Lanfermann

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

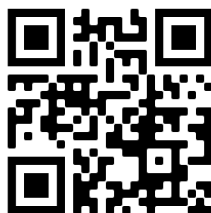
Noch kein Mitglied im Verein Hamburger Spediteure?

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.