

Rede zum internen Teil

Anlässlich der Ordentlichen Mitgliederversammlung des VHSp am 25.04.2022

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Freunde,

herzlich willkommen!

Auch wenn ich heute noch in maskierte Gesichter schauen muss, freue mich, dass wir uns in diesem Jahr wieder in Präsenz treffen und uns persönlich wiedersehen können. Was haben wir in den letzten Monaten auf dem Gebiet des zwischenmenschlichen Umgangs alles erleben müssen. Viele haben einfach aufgegeben die immer neuen, oft absurden Regeln zu hinterfragen. Ob all dies immer der richtige Umgang mit Gefahren und vor allem der richtige Umgang mit den Menschen war, sollten wir dringend schon in naher Zukunft aufarbeiten, um es künftig besser zu machen.

Es ist heute und hier zwar noch nicht ganz wieder so wie in alten Zeiten, in denen wir auch Gäste begrüßen konnten, aber zumindest ist es ein kleiner Lichtblick in diesen herausfordernden Zeiten. Nur ganze zwei Tage später, und wir hätten hier auch ohne Maske tagen und im Anschluss essen, trinken und „netzwerken“ können. Auch 10 km weiter wäre es schon heute kein Problem! Ich suche immer noch denjenigen, der mir DAS alles erklären kann.

Wir veranstalten heute die 138. Mitgliederversammlung des VHSp seit 1884. In dieser langen Zeit wurden Hamburger Spediteure immer wieder vor Herausforderungen gestellt und mussten diverse Krisenzeiten bewältigen: Zwei Weltkriege, eine Weltwirtschaftskrise, unterschiedlichste Staatsformen, Terroranschläge, Naturkatastrophen, eine Öl- und eine Finanzkrise.

Gleichwohl konnten die Hamburger Spediteure mit viel Leidenschaft, Innovationskraft, Optimismus und jeder Menge Flexibilität diese Herausforderungen immer (irgendwie) bewältigen.

Seit nunmehr zwei Jahren müssen wir uns nun schon mit den Auswirkungen der Pandemie und den damit einhergehenden Verwerfungen für die

Wirtschaft auseinandersetzen. Dabei geht das Ausmaß der Herausforderungen weit über das hinaus, was die allermeisten von uns in ihrem bisherigen beruflichen Leben erlebt haben.

Und als ob das allein noch nicht genug ist, führt uns die russische Invasion in der Ukraine erneut deutlich vor Augen, dass auch auf dem europäischen Kontinent der Frieden immer noch ein fragiles Gebilde ist.

Selbstverständlich verurteilt auch der Verein Hamburger Spediteure den russischen Einmarsch in die Ukraine und damit jegliche Verletzungen des Völkerrechts.

Neben dem unfassbaren Leid, das die Menschen in so einem Krieg erleiden müssen, sind die ökonomischen Auswirkungen dieses Konfliktes insgesamt derzeit noch gar nicht absehbar. Steigende Rohstoffpreise, drohende Engpässe in der Energieversorgung und weiterhin gestörte Lieferketten lassen den Druck auf die Wirtschaft unverändert steigen. Vor diesem Hintergrund werden wir wohl leider noch eine ganze Zeit mit Unsicherheiten leben müssen.

Mein ganz persönlicher Wunsch an dieser Stelle: Wir sollten uns ganz schnell weg von einer immer selbstverständlicheren Kriegslogik hin (oder zurück) zu einer Friedenslogik bewegen. Panzer und Haubitzen sollten als Argumente ins letzte Jahrhundert gehören.

Ich darf an dieser Stelle Marcus Tullius Cicero zitieren: Der ungerechteste Frieden ist immer noch besser als der gerechteste Krieg.

Mit meinem heutigen Rechenschaftsbericht darf ich ihnen jetzt einen kurzen Rückblick über die Aktivitäten unseres Vereins geben.

Zuerst möchte ich der in den letzten 12 Monaten verstorbenen Mitglieder gedenken. Ich bitte Sie, sich zu Ehren der Verstorbenen für eine Minute zu erheben.

Wir trauern um Ralph Juchheim, der im April 2021 im Alter von erst 69 Jahren verstarb. Ralph Juchheim war Niederlassungsleiter der Schenker AG in Hamburg und 14 Jahre lang Vorstandsmitglied des VHSp.

Heute vor genau einem Jahr verstarb Karin Krause, langjährige Mitarbeiterin der SPEDITIONS-ASSEKURANZ Versicherungsmakler GmbH.

Wir denken an Wolfgang Przybisch, geschäftsführender Gesellschafter der Rapid Internationale Spedition GmbH & Co. KG. Er verstarb am 31. Juli 2021. Er wurde nur 69 Jahre alt. Wolfgang Przybisch war 20 Jahre lang Vorsitzender des Fachausschusses Lagerei und Distributionslogistik und damit auch Mitglied des VHSp-Vorstandes.

Wir trauern um Raimund F. Schulz, ehemaliger Geschäftsführer der A. Walther & Co. (GmbH & Co.) und ehemaliges Vorstandsmitglied. Raimund Schulz ist im August 2021 im Alter von 87 Jahren verstorben.

Außerdem mussten wir Abschied nehmen von Volker Strube, der im September 2021 im Alter von 79 Jahren verstarb. Volker Strube war langjähriger Referent des VHSp.

Ich danke Ihnen, dass Sie sich mit uns allen gemeinsam an die Verstorbenen erinnert haben.

Meine Damen und Herren,

jetzt möchte ich zu den Themen kommen, die uns seit der letzten Mitgliederversammlung im April 2021 – damals übrigens noch rein digital – beschäftigt haben:

Verkehrschao im Hamburger Süden im Sommer 2021

Es ist seitdem so viel vorgefallen, aber vielleicht erinnert sich der eine oder andere doch noch an das Verkehrschao, das im Sommer letzten Jahres im Hamburger Süden herrschte. In den Hauptverkehrszeiten kam der Straßen- und damit auch der Güterverkehr aufgrund zahlreicher unkoordinierter Baustellen zum kompletten Stillstand.

Der Hamburger Hafen war teilweise kaum noch zu erreichen, eine Schädigung des Wirtschaftsstandortes Hamburg drohte und auf diverse unserer Mitgliedsunternehmen kamen erhebliche Kosten zu.

Die zuständige Behörde für Verkehr und Mobilitätswende fühlte sich nicht zuständig, die Behörde für Wirtschaft und Innovation war abgetaucht und die eigentlich zuständige Verkehrskoordinatorin koordinierte nach bestem Wissen und Gewissen – aber leider nur Fahrradwege.

Die Situation war zwischenzeitlich aber so verfahren, dass nur noch ein Brandbrief, gemeinsam mit anderen Verbänden verfasst und direkt an den Ersten Bürgermeister gerichtet, Abhilfe versprach.

Leider geriet das Schreiben durch Indiskretionen an die Öffentlichkeit und sorgte dort für einiges Aufsehen. Wochenlang musste sich Verkehrssenator Tjarks für die ungenügende Baustellenkoordinierung rechtfertigen. Auch wenn dadurch das Thema auf jeden Fall mehr in den Fokus von Behörden und Öffentlichkeit gerückt wurde, entsprach dies nicht der Art und Weise, wie der VHSp mit dem Senat zu kommunizieren pflegt.

Slotbuchungsverfahren an den Terminals

Seit Ende 2017 gibt es bekanntlich das Slotbuchungsverfahren an den Hamburger Terminals. Damit sollen LKW-Transporte gleichmäßiger über den Tag verteilt werden, indem Fuhrunternehmer mit den Terminals, Depots und den teilnehmenden Behörden konkrete Zeitfenster für ihre Containeranlieferungen und -abholungen verabreden.

Das soll Rückstaus vermeiden und die Mengen an die Kapazitäten der Containerterminals anpassen. Im Laufe der Zeit hatte sich das System aber durch eine extreme No-Show-Quote und Dauerbelegung der Slots so verselbständigt, dass kaum noch ein geregelter Betrieb möglich war.

Der VHSp hat zahlreiche und intensive Gespräche mit den Terminals geführt, um für Abhilfe zu sorgen. Seit Anfang dieses Jahres greifen Neuerungen, die für eine gerechtere Verteilung der Zeitfenster sorgen sollen. Nach unserem aktuellen Kenntnisstand ist die Situation an den Terminals noch lange nicht perfekt, aber doch stark verbessert. Nach wie vor vermissen wir eine Transparenz des Systems in Richtung Transportunternehmen.

Ukrainekrieg

Wie bereits eingangs erwähnt, belastet der Krieg in der Ukraine fast alle unsere Lebensbereiche, besonders aber die Logistik und besonders die im Osten Europas. Gütertransporte von und nach Russland und Belarus sind zwar theoretisch noch möglich, aber kaum darstellbar oder gar versicherbar.

Wir als Spediteure sind angehalten, die vereinbarten Sanktionen umzusetzen, d.h. weder sanktionierte Waren noch Waren sanktionierter Personen zu transportieren. Eine übersichtliche Auflistung dieser Waren und Sanktionen können uns die zuständigen Ministerien trotz mehrfacher Aufforderung seitens unseres Dachverbandes DSLV allerdings bis dato nicht liefern.

Auch die die Neue Seidenstraße, die Bahnverbindung zwischen China und Westeuropa, ist durch den Krieg in der Ukraine - mehr oder minder - unterbrochen worden und fällt als Alternative zur gestörten maritimen Transportverbindung quasi aus. Die in den letzten Jahren geschaffenen Bypässe für die überlastete Schnittstelle Malacevice über die Ostseehäfen funktionieren nur noch sehr eingeschränkt. So wächst der Druck auf den ohnehin strauchelnden Seeweg noch weiter.

Dieselpreise

Das Thema Dieselpreise treibt sicherlich aktuell jeden von uns um. Mitte März wurde mit durchschnittlich 2,29 für einen Liter Diesel ein Allzeithoch erreicht, zurzeit ist Diesel immer noch teurer als Superbenzin. Die Bundesregierung versucht hier – auch als Reaktion auf Intervention der Verbände – mit dem sogenannten zweiten Entlastungspaket gegenzusteuern. Der temporäre Energiesteuerrabatt von wenigen Cent wirkt angesichts des hohen Preisniveaus für Energie aber nur wenig entlastend, schützt nicht vor weiteren Preissprüngen und könnte von der Nachfrageseite dennoch als rückläufige Kostenentwicklung fehlinterpretiert werden. Das könnte man besser machen, z.B. durch eine deutliche Verkürzung der Berichtsintervalle der Energiepreisindizes durch das Statistische Bundesamt.

Dieser Forderung unseres Bundesverbandes ist man nachgekommen - seit Ende März werden die Daten statt monatlich nun wöchentlich bekanntgegeben, so dass eine Überwälzung auf die Güterverkehrsmärkte ermöglicht wird.

Dazu stehen wir auch in Gesprächen mit dem BDI, bei dem wir durchaus Gehör finden. Ein falsches Signal wäre es m.E., wenn wir Unternehmer als Bittsteller bei der Politik um Unterstützung nachfragen. Die gesamte Wirtschaft steht vor Herausforderungen, mit denen sich auch unser Sektor auseinandersetzen muss. Unser Ziel muss hier eine faire Gleichbehandlung unserer Branche in Europa sein. Extrawürste für den Transportsektor zu fordern, wäre angesichts der komplexen Lage unangemessen und falsch.

Seefracht

"Navigare necesse est." (zu deutsch: "Seefahrt tut not.") Die Bremer Kollegen haben einmal den zweiten Teil der Weisheit, nämlich „vivere non est necesse“ (zu deutsch: „das Leben nicht.“) bei einer Gebäudeinschrift weggelassen. Heute möchte man den freigewordenen Platz nutzen:

für „navigare in angustia“ - Seefahrt in Not!

Denn das, was wir seit nunmehr über zwei Jahren in der Seefrachtspedition erleben – wohl besser ertragen – müssen, haben selbst unsere beiden „Grandseigneurs der Seehafenspedition“ – Walter Stork und Gert Tews – so noch nicht erlebt.

Schon das Jahr 2020 wurde als Ausnahmejahr für die Container-Schiffahrt angesehen, aber im Jahr 2021 hat sich die Situation noch einmal deutlich verschärft. Als wir im April letzten Jahres im Rahmen der damaligen Mitgliederversammlung Bilanz gezogen haben, haben wir noch über die Folge der Havarie der „Ever Given“ im Suezkanal diskutiert und uns über den unhaltbaren Zustand an Schiffsverspätungen echauffiert – damals lag dieser weltweit im Schnitt bei rund sechs Tagen. Ein Wert, über den heute viele jubeln würden.

Die Havarie war jedoch nur der Auftakt zu einer ganzen Reihe von Störungen in den weltweiten Lieferketten.

Im Sommer letzten Jahres führte dann die Schließung der ersten beiden Häfen durch Chinas Null-Covid-Politik zu weiteren Friktionen im Seeverkehr. Endgültig ins Chaos rutschte der Containerverkehr dann im weiteren Jahresverlauf durch die massive Überlastung der Häfen im Westen der USA. Zeitweise stauten sich vor der US-Küste fast einhundert Schiffe. In der weiteren Folge kam es zu einer systematischen Überlastung der meisten Häfen weltweit. Inzwischen erreicht nur noch jedes fünfte Schiff pünktlich seinen Zielhafen!

Diese Auswirkungen stellen auch die Mitarbeiter in den Speditionshäusern tagtäglich auf eine harte Bewährungsprobe. Nahezu jeder Auftrag muss viele Male angefasst werden, weil Leercontainer nicht verfügbar, Anlieferungen nicht möglich sind, Schiffsabfahrten ausfallen oder verschoben werden. Container werden einfach nicht verladen, weil Reedereien sich nicht an Absprachen und Verträge halten, nur weil sie anderswo eine Möglichkeit gefunden haben, noch höhere Frachtraten kassieren zu können.

Die operativen Herausforderungen, schwierige Kundengespräche, aber auch die inzwischen desaströse Servicequalität der Reedereien, bringt die Mitarbeiter in den Speditionshäusern an ihre Belastungsgrenzen, und nicht selten darüber hinaus. Hinzu kommen aufgrund der Pandemie noch die Einschränkungen, Beschwerden und Belastungen im Privaten. All das macht die ohnehin schon schwierige Suche nach neuen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen noch komplizierter.

Auch die ersten Monate im Jahr 2022 lassen leider nicht darauf schließen, dass es gelingen wird, den „Krisen-Modus“ mittelfristig verlassen zu können. Neben der vorgenannten Herausforderung und der unverändert nicht überwundenen Covid-Pandemie - Stichwort Schließung von Häfen in China - bringen die Auswirkungen des Russland/Ukraine-Konflikts die globalen Lieferketten zusätzlich unter Druck.

Ob und wann sich die Situation in der Seefracht wieder „normalisieren“ wird oder ob die vorgenannten Herausforderungen die „neue Normalität“ widerspiegeln, kann niemand vorhersagen. Daher wird eine „Optimierung der maritimen Lieferkette“ auf Sicht wohl eher darin liegen, sich der jeweils aktuellen Situation bestmöglich anzupassen und zwar in Form eines möglichst guten Forecasting, größtmöglicher Flexibilität bei der Auswahl der Verkehrsträger, der Einplanung längerer Transitzeiten sowie der Einpreisung des hohen Ratenniveaus und möglicher Zusatzkosten (Lagergeld, Detention & Demurrage etc.).

Neben der Bewältigung dieser Verwerfungen in der täglichen Praxis haben die Seefrachtspediteure auch noch damit zu kämpfen, dass einige Reedereien mit Nachdruck daran arbeiten, die Marktsituation dafür zu nutzen, um mit unfairen und wettbewerbswidrigen Praktiken die Spediteure aus ihrem angestammten Geschäft zu verdrängen.

Die Reedereien versuchen dies z.B. mit der unterschiedlichen Behandlung von merchant's haulage und carrier's haulage, durch unterschiedliche Freizeiten für die demurrage und detention charges, durch unterschiedliche Möglichkeiten, im Inland Leercontainer abzugeben und aufzunehmen oder durch willkürliche Zuteilung von Containerstellplätzen. Die Liste ließe sich beliebig verlängern.

Den vorläufigen „Höhepunkt“ dieser Aktivitäten erreicht die deutsche Tochter eines dänischen Reedereikonzerns, die seit Jahresbeginn 2022 keine Buchungen mehr von Spediteuren entgegennimmt und nur noch Ladung direkt von den Verladern akzeptiert.

Dank der reederei-freundlichen Politik der EU-Kommission wurde die Gruppenfreistellung für die Containerlinienreedereien im Jahr 2020 ärgerlicher Weise um weitere vier Jahre verlängert. Sie erlaubt den Reedereien eine weitaus engere Zusammenarbeit, als nach dem strengen allgemeinen Kartellrecht vorgesehen.

Wozu das führt, hatte ich ja bereits ausführlich erläutert: Exorbitante Gewinnmargen bei denen selbst Tech-Konzerne blass vor Neid werden.

Zukäufe, bei denen der gezahlte Kaufpreis den Jahresumsatz des aufgekauften Unternehmens übersteigt, sind schon heute die Regel.

Bei dieser Thematik werden CLECAT und zahlreiche andere europäische Verbände alles daransetzen, dass die Aufhebung dieser Gruppenfreistellung spätestens im Jahr 2024 erfolgt, da offenbar nur so wieder ein gesunder und vor allem ein fairer Wettbewerb hergestellt werden kann. Bis dahin werden aber wohl Tatsachen geschaffen, mit denen wir in jedem Fall werden leben müssen.

Luftfracht

Im Gegensatz zur Passage hat sich Luftfracht in der Coronapandemie mengenmäßig sehr positiv entwickelt. Wie der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) Ende Januar in seiner Jahresbilanz berichtete, ist die Luftfrachtnachfrage 2021 weltweit um 6,9 Prozent gegenüber 2019 und um 18,7 Prozent gegenüber 2020 gewachsen.

Nicht ganz so erfolgreich erging es der Luftfracht am Hamburger Flughafen. Mit knapp 59.000 Tonnen liegt der Frachtumschlag immer noch rund 16 Prozent hinter dem Umschlag von 2019. Gerade der massive Rückgang im Passagebereich mit seinen Beiladekapazitäten konnte frachtseitig nicht kompensiert werden. Aber es gibt Licht am Horizont: Gegenüber dem Jahr 2020 ist die Umschlagsmenge im letzten Jahr um rund 37 Prozent gestiegen.

Nicht vergessen darf man bei der Betrachtung der Umschlagzahlen allerdings, dass ein nicht unerheblicher Teil vorbei am Hamburger Flughafen direkt zu anderen Flughäfen transportiert wird. Daher liegt das tatsächliche Luftfrachtaufkommen in der Metropolregion Hamburg weitaus höher, als es die nackten Zahlen des Flughafens Hamburg auf den ersten Blick vermuten lassen. Denn: Die Luftfracht ist ein integraler Bestandteil vieler Hamburger Spediteure!

Aufgrund der Rekordgewinne wissen die Reedereien offenbar nicht mehr wohin mit dem Geld und entdecken für sich den Luftfrachtbereich. Die Einschätzung mancher Experten, damit sei der Untergang der „Machtposition der Luftfrachtspediteure“ – gemeint ist die bewährte Arbeitsteilung zwischen Fluggesellschaften und Luftfrachtspediteuren – eingeläutet worden, wird von unseren Luftfrachtexperten nicht geteilt. Denn am Ende des Tages wird sich zeigen, ob Reedereien auch in Bereichen bestehen können, in denen ihnen kein politischer Schutzschirm regulatorische und finanzielle Vorteile verschafft. In der Luftfracht zählen insbesondere Servicequa-

lität und Schnelligkeit. Leistungsparameter also, die unsere Luftfrachtspediteure schon hinlänglich gezeigt haben. Nicht umsonst sind viele unserer Luftfrachtspediteure im weltweiten Versand von Schiffersatzteilen tätig und profitieren seit Jahresbeginn von den Erleichterungen in der Außenhandelsstatistik bei der Verwendung von Sammelwarenummern für Schiffsausrüstungslieferungen.

Für reichlich Verwirrung hat die Umstellung der CASS-Abrechnungen auf die neuen umsatzsteuerlichen Vorschriften gesorgt. Bekanntlich ist die Abrechnung von Frachtflügen in Drittländer seit Jahresbeginn nicht mehr steuerfrei, sondern entweder steuerpflichtig oder im Reverse-Charge-Verfahren abzurechnen. Aber gerade die Frage, ob eine Airline im Inland oder Ausland (umsatzsteuerrechtlich) ansässig ist, war leider nicht immer ohne zusätzliche Prüfungen möglich.

Ein ebenfalls ausgesprochen ärgerliches Thema für die Luftfrachtspediteure sind die z.T. überbordenden Anforderungen zur Luftsicherheit in Deutschland. Ohne Zweifel hat das Thema Luftsicherheit existenzielle Bedeutung.

Für Kopfschütteln sorgen aber mitunter die Anforderungen des Luftfahrt-Bundesamtes, die z.T. über das auf EU-Ebene vereinbarte hinausgehen. So stehen beispielsweise in benachbarten EU-Mitgliedstaaten geeignete Kontrollverfahren zur Verfügung, die in Deutschland nicht zugelassen sind.

Das führt mitunter zur paradoxen Situation, dass Luftfracht, die ihren Ursprung in Deutschland hat, ins EU-Ausland transportiert wird, nur um sie dort einer Luftsicherheitskontrolle zu unterziehen und sie anschließend wieder für einen Abflug zu einem deutschen Flughafen zurück zu transportieren.

Solche Entscheidungen wirken sich einmal mehr zum Nachteil des Luftfrachtstandortes Deutschland aus, bringen gleichzeitig aber keinen Sicherheitsgewinn und sind obendrein auch noch ökologischer Unsinn.

Zoll

Im Bereich Zoll und Außenwirtschaft spielt natürlich die Abfertigungssituation am Zollamt immer eine besondere Rolle in Hamburg. Erst pfiu, dann hui, so könnte man den Jahresverlauf bei der Bearbeitungsdauer von Zollanmeldungen charakterisieren.

Während das zweite und dritte Quartal des letzten Jahres erneut wieder von z.T. extrem langen Bearbeitungszeiten geprägt war, hat sich die Bearbeitungsdauer seit November 2021 wieder deutlich entspannt und lag bis Anfang April deutlich unter der vom Zoll selbstgesetzten Zielmarke von

unter 24 Stunden. Aus Sicht des Zolls ist dies zum einen auf die aktuell gute Personalausstattung des Zollamtes sowie auf die Tatsache zurückzuführen, dass es bislang kaum nennenswerte Corona-Infektionen in der Belegschaft gegeben haben soll.

Zur Wahrheit gehört aber auch, dass die Probleme, wie in den letzten Jahren auch, immer erst im zweiten und dritten Quartal begonnen haben. Insofern kann man mit der aktuellen Abfertigungssituation am Zollamt Hamburg sehr zufrieden sein und hoffen, dass sich daran im weiteren Jahresverlauf nichts ändern wird. Aufgrund der Erfahrung in den letzten Jahren ist aber eine gesunde Skepsis sicherlich nicht verkehrt.

Das Zollamt Hamburg-Flughafen ist - aus welchen Gründen auch immer - fachlich und organisatorisch beim Hauptzollamt in Itzehoe angesiedelt. Diese Konstellation hatte schon in der Vergangenheit in Hamburg nicht nur Befürworter gefunden, weil mitunter der Eindruck entstanden war, dass Entscheidungen getroffen wurden, die es an anderen Flughäfen so nicht gab und somit der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Flughafens nicht unbedingt förderlich waren.

Anfang Dezember letzten Jahres wurden die Luftfrachtpediteure von der Ankündigung des Zollamtes überrascht, dass im Rahmen der Zollausgangsabfertigung die Vorlage eines einheitlichen Ausdrucks der Ausgangs-Erlaubnis verlangt wird. Das Dokument soll als Nachweis bei der Übergabe der Waren an die Airlines dienen, dass die Ware von der Flughafenzollstelle zum Ausgang freigegeben wurde. Hintergrund ist, dass, anders als beispielsweise im Hamburger Hafen durch ZAPP, die Airlines keinen eigenen ATLAS-Zugang haben und daher das Vorhandensein der Ausgangs-Erlaubnis nicht überprüfen können.

Allerdings widerspricht die Vorlage eines Papier-Ausdrucks nicht nur dem Ziel einer möglichst papierlosen Luftfracht, sondern führt letztlich auch dazu, dass das eigentlich elektronische Ausfuhrverfahren ad-absurdum geführt wird. Auch hierbei hat sich wieder gezeigt, dass eine ähnliche Vorgehensweise an keinem anderen deutschen Flughafen bekannt ist.

Seit etwas mehr als einem Jahr gehört Großbritannien nicht mehr der EU-Zollunion an. Lange Zeit gab es massive Probleme im Warenverkehr mit dem Vereinigten Königreich, weil u.a. bei sehr vielen Sendungen fehlerhafte oder sogar fehlende Zolldokumente die Abwicklung beeinträchtigt hatten. Aber auch fehlerhafte Anwendungen und technische Defizite auf Behördenseite (z.B. in Frankreich) führten dazu, dass bei zahlreichen Ausfuhrvorgängen der Ausgang aus der EU nicht automatisiert bestätigt wurde.

Um die Ausfuhrverfahren nachträglich zu beenden, mussten regelmäßig sog. alternative Ausgangsnachweise besorgt werden. Und als ob dieser administrative Mehraufwand noch nicht „Strafe“ genug ist, trudeln in den vergangenen Wochen bei unseren Mitgliedsfirmen Schreiben vom HZA Hamburg ein, in denen bußgeldrechtliche Ermittlungen gegen Mitarbeiter angekündigt wurden.

Zwar kann die Vorlage eines Alternativnachweises den Verstoß „Nicht ordnungsmäÙe Erledigung eines Ausfuhrverfahrens“ grundsätzlich nicht heilen, aber aufgrund der Tatsache, dass eine nicht unerhebliche Anzahl auf den BREXIT und die damit verbundenen behördenseitigen Probleme zurückzuführen sind, hätte man eigentlich erwarten dürfen, dass derartige Verfahren nicht eröffnet werden. Wie dem auch sei, über unseren Bundesverband haben wir bereits bei der Generalzolldirektion entsprechend interveniert.

Mit dem Border One Stop Shop-Pilotprojekt wird bekanntlich das Ziel verfolgt, für den Hamburger Hafen ein gemeinsames Behördenzentrum zur Warenabfertigung zu schaffen, um so die behördlichen Kontrollen an einem Ort und zur selben Zeit durchführen zu können.

Die erforderlichen Vorplanungen auf Behördenseite laufen, und gerade erst im Frühjahr haben wir als VHSp aufgrund einer Umfrage der Behörde für Wirtschaft und Innovation noch einmal deutlich gemacht, dass das „BOSS“-Projekt nicht nur dazu führen sollte, einen zentralen Behördenstandort im Hafen zu schaffen, sondern dass insbesondere die derzeit parallel verlaufenden Abfertigungsprozesse der beteiligten Behörden in einem digitalen Abfertigungskonzept integriert werden müssen.

Denn nur so können aus unserer Sicht am Ende des Tages Effizienzsteigerungen erzielt werden, die sowohl den Kunden des Behördenzentrums als auch dem Hamburger Hafen insgesamt Wettbewerbsvorteile bringen. Auch müssen die behördlichen Kontrollprozesse schneller werden, und hierzu zählen wir insbesondere auch eine möglichst weitgehende Automatisierung der Zollabfertigung.

Beim letztgenannten Thema sind wir auch auf politischer Ebene weiterhin aktiv, um die eingangs erwähnte hohe Volatilität in der Bearbeitungsdauer der Zollanmeldungen nachhaltig in den Griff zu bekommen

Ausbildungsmarkt und Fachkräftemangel

Wie fast alle Lebensbereiche, ist nach wie vor auch die Ausbildung junger Menschen von der Corona-Pandemie betroffen.

Die jüngsten Ausbildungsstatistiken zeigen zwar, dass die Zahl der angebotenen Ausbildungsplätze fast schon wieder Vor-Corona-Niveau erreicht hat. Aber die Anzahl der jungen Leute, die einen Ausbildungsplatz suchen, ist noch weiter zurückgegangen. Immer mehr Schülerinnen und Schüler streben ein Studium an.

Umso mehr Bedeutung fällt der Berufsorientierung zu, die in 2021 noch weitgehend digital angeboten wurde. Praktika und Ausbildungsmessen fanden nicht oder kaum statt. Aber langsam nehmen die Angebote zur Berufsorientierung wieder Fahrt auf – auch weil man merkt, wie sehr diese direkte Ansprache der Jugendlichen gefehlt hat.

Der VHSp hat das Jahr mit einem kleinen Speed Dating in Zusammenarbeit mit der Jugendberufsagentur Hamburg begonnen. Unsere Referenten sind jetzt wieder bei den ersten Präsenzveranstaltungen an Schulen unterwegs, wir haben an der Digitalen Projektwoche der Agentur für Arbeit und der Messe „Einstieg“ Anfang April teilgenommen, im nächsten Monat stehen u.a. die Messe für Duale Studiengänge, die karriere:dual, und der Lehrstelleninfotag in Tornesch auf dem Programm.

Außerdem bieten wir auf unserer neuen Website eine Ausbildungsplatzbörse an, in der Sie bequem Ihre freien Ausbildungsplätze inserieren können. Die Website wird auf o.g. Veranstaltungen, bei Beratungen der Jugendberufsagentur und mit direkten Anschreiben an die allgemeinbildenden Schulen in Hamburg beworben. Nutzen auch Sie gern diesen kostenfreien Service des VHSp.

Auch wenn es mühsam erscheint – bitte bilden Sie weiter aus. Sie als Unternehmer wissen am besten, wie dringend wir auch in Zukunft gut ausgebildeten Nachwuchs benötigen.

Ziehen Sie bei Ihren Ausbildungsangeboten auch das Duale Studium Hamburger Logistik-Bachelor in Betracht. Immer mehr Jugendliche möchten studieren und denken oft gar nicht daran, eine Ausbildung, möge sie auch noch so anspruchsvoll sein, zu beginnen. Mit diesen Jugendlichen kommt man mit dem Angebot eines Studiums besser in Kontakt.

Aber nicht nur an ausbildungswilligen Jugendlichen mangelt es, sondern ganz allgemein an Fachkräften. Hier setzt die sog. Task Force Weiterbildung der Agentur für Arbeit an, die zwar keine Fachkräfte hervorzaubern

kann, aber evtl. beraten kann, wie eigenes Personal für höhere Aufgaben weitergebildet werden kann.

Ohne die Notlage der aus der Ukraine Geflüchteten ausnutzen zu wollen, bietet sich uns vielleicht auch die Möglichkeit, gut ausgebildete Menschen aus dem Kriegsgebiet zu beschäftigen, wenn die Sprachbarriere genommen werden kann. Die Bundesregierung hat zumindest die unbürokratische Erteilung von Arbeitserlaubnissen in Aussicht gestellt.

Bevor ich nun langsam zum Abschluss meines diesjährigen Rechenschaftsberichts komme, möchte ich noch ein paar Sätze loswerden, zu der kürzlich erfolgten Rede unseres Ersten Bürgermeisters zu den Leitlinien einer neuen Hamburger Hafenpolitik.

Es war eine, wie ich finde, durchaus bemerkenswerte Rede des Ersten Bürgermeisters, insbesondere, wenn man die Tatsache berücksichtigt, dass man sich in den letzten Jahren nicht des Eindrucks entziehen konnte, dass der Hafen – sowohl in der Politik als auch in der Öffentlichkeit – nur noch mit Problemen und Belastungen in Verbindung gebracht wurde.

Kein noch so fadenscheiniges Argument von Umweltverbänden wurde ausgelassen, um den Hafen- und Logistikstandort öffentlich zu diskreditieren. Einen klaren Widerspruch aus der Politik dagegen gab es nicht.

Darf man den Ausführungen unseres Ersten Bürgermeisters Glauben schenken, soll dies jetzt ein Ende haben, denn die zentrale Botschaft der neuen Hafenpolitik soll lauten:

„Wer den Umwelt- und Klimaschutz ernst nimmt, darf den Hafen nicht bekämpfen, sondern muss ihn unterstützen“

Die Erkenntnis reicht sogar soweit, dass Hamburgs geographische Lage im Landesinneren, die häufig als Schwachpunkt des Hafens genannt wurde, als Vorteil erkannt wurde! Weil es eben doch sinnvoller ist, mit einem voll beladenen Seeschiff elbaufwärts nach Hamburg zu fahren, als Tausende von Containern per Lkw aus den Westhäfen oder Ostfriesland nach Hamburg transportieren zu lassen.

Eine Erkenntnis also, auf die wir als VHSp schon vor über einem Jahrzehnt, im Zusammenhang mit der Fahrrinnenanpassung der Elbe, immer wieder hingewiesen haben.

Auch war die Klarstellung des Ersten Bürgermeisters längst überfällig, dass durch den Hafenbetrieb keine zusätzlichen Einträge von Schadstoffen in die Elbe erfolgen. Wenn es Schadstoffe im Elbwasser gibt, dann die, die sich bereits im Mündungsgebiet der Elbe befinden oder die mit dem Elbstrom aus Sachsen und Tschechien nach Hamburg transportiert werden.

Dieses Statement darf man durchaus als eine schallende Ohrfeige für BUND, NABU & Co. und deren permanente Versuche, den Hafen als Verursacher der Schadstoffbelastungen in der Elbe zu brandmarken, ansehen.

Wenn ich auch mit vielen seiner Ansichten und Entscheidungen hadere, für diese klaren Worte gebührt dem Ersten Bürgermeister meine Anerkennung!

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich hoffe, Ihnen auch in diesem Jahr einen Einblick über die wichtigsten Themen gegeben zu haben, die uns im VHSp und in der Geschäftsstelle beschäftigt haben.

Der Logistikstandort Hamburg hat nach wie vor eine sehr große Bedeutung für Deutschland und Europa und es ist in unser aller Interesse, dass unsere Heimatstadt - wenn schon nicht in der Bundesliga - dann wenigstens in der Championsleague der Logistik weiterhin mitspielt.

Deshalb unterstützen Sie auch weiterhin den VHSp und helfen so mit, dass die Stimme der Spediteure in Hamburg gehört wird. Denn viele Themen bedürfen weiterhin unserer Aufmerksamkeit, neue Aufgaben werden hinzukommen und müssen intensiv an die Politik herangetragen werden.

Meine Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Freunde

ich wünsche uns weiterhin einen guten Verlauf der diesjährigen Mitgliederversammlung und verbleibe in guter Hoffnung, dass wir den gemeinsamen Umtrunk bald nachholen können, spätestens bei unserem Sommerfest, welches wir für diesen Sommer ganz fest eingeplant haben.

Ich bedanke mich ganz herzlich für Ihre und für Eure Aufmerksamkeit und möchte den diesjährigen Rechenschaftsbericht angesichts der herausfordernden Zeiten, in denen wir uns alle bewegen mit einem Zitat von Oscar Wilde beschließen.

*„Am Ende wird alles gut. Und wenn es nicht gut ist,
dann ist es auch noch nicht das Ende.“*

Vielen Dank!