



Verein Hamburger Spediteure e.V.

---

# Positionspapier

der Hamburger Spediteure zu den  
Herausforderungen der Arbeits- und Verkehrspolitik



## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis .....	1
Über den Verein Hamburger Spediteure e.V. ....	2
Genehmigungsverfahren Großraum- und Schwertransporte.....	3
Bessere Baustellenplanung in und um Hamburg? .....	4
Keine neuen Tempo-30-Streckenregelungen auf Hauptverkehrsstraßen .....	5
GVZ Altenwerder – Südliche Straßenanbindung.....	6
Erhebungsverfahren EUSt an EU-Standard angleichen.....	7
Automatisierung der Zollabfertigung vorantreiben .....	8
Hafenkooperation – Politisches Wunschdenken? .....	9
Infrastrukturvorhaben in Deutschland - Quo Vadis? .....	10
Schaffung eines Behördenzentrums im Hamburger Hafen .....	11
Noch kein Mitglied im Verein Hamburger Spediteure? .....	13
Impressum .....	14

## Über den Verein Hamburger Spediteure e.V.

Der Verein Hamburger Spediteure e.V. (VHSp) wurde bereits 1884 in der Hansestadt gegründet und hat rund 350 Mitglieder, die über 15.000 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 auch 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 Deutschen Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLVL) in Berlin und das Europäische Verbindungskomitee des Speditions- 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 DSLVL e.V.) werden speziell die gemeinsamen Interessen der deutschen Seehafenspedition wahrgenommen.

## Genehmigungsverfahren Großraum- und Schwertransporte

Deutschlandweit sind etwa 600 Unternehmen mit rund 20.000 Mitarbeitern im Bereich Großraum- und Schwertransporte (GST) tätig, die Branche erwirtschaftet einen Jahresumsatz von ca. 1,5 Mrd. Euro.

Dabei steht Hamburg im unmittelbaren Wettbewerb zu Bremerhaven und den ZARA-Häfen. Pro Jahr betreffen Hamburg rund 25 Millionen Tonnen Schwergüter, davon ein überwiegender Teil mit Ziel oder

Quelle im Hamburger Hafen. Jährlich werden in Hamburg etwa 70.000 genehmigungspflichtige GST durchgeführt. Verhältnismäßig lange Genehmigungsverfahren führen auch beim VHSp zu immer mehr Beschwerden, sodass sich die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens für GST immer schwieriger gestaltet. Die Dauer der Genehmigungserteilung ist auf ein nicht vertretbares Maß angestiegen. In der Konsequenz werden von Verladern bereits Alternativrouten nach Rotterdam, Antwerpen oder sogar Genua angefragt. Als wichtiger Hafen- und Logistikstandort kann Hamburg sich diese Genehmigungspraxis nicht leisten. Die Bearbeitungsstaus im Genehmigungsverfahren schaden zum einen dem Image des Wirtschaftsstandortes. Zum anderen führen unkoordinierte Arbeitsabläufe zu erheblichen Umsatzeinbußen.

Der Landesbetrieb Verkehr (LBV) hat die lange Bearbeitungszeit von 4 bis 5 Wochen bestätigt. Grund hierfür sei erstens, dass für die vielen Baustellen Alternativrouten gesucht werden müssten, wodurch sich die Bearbeitungszeit deutlich erhöht. Zweitens, sei eine steigende Anzahl an Anträgen zu verzeichnen.

Es ist eine hoheitliche Aufgabe, diese Interessen vereinbar zu machen. Genehmigungsverfahren mit Bearbeitungszeiten von 28-35 Tagen werden den wirtschaftlichen Ansprüchen und dem Logistikstandort Hamburg in keinsten Weise gerecht.

Dieses Thema, dass der Universalhafen Hamburg für konventionelles Stückgut nur unter schwierigen Rahmenbedingungen erreichbar ist, begleitet uns nun bereits seit einigen Jahren. Deshalb möchten wir auch noch einmal betonen, dass gerade die Wertschöpfung beim Umschlag von schweren und großvolumigen Stückgütern um ein Vielfaches höher ist als im Standard-Containerumschlag.

### Forderung:

Daher lautet die dringende Forderung der Hamburger Wirtschaft, die Bearbeitungszeit auf 5 Werktage im Durchschnitt zu reduzieren.



<https://www.google.de/imgres?imgurl=http%3A%2F%2Fwww1.wdr.de%2Fnachrichten%2Fwestfalen-lippe%2Fschwertransport-ohne-polizei-104%2Fgseagaleriesx.jpg&imgrefurl=http%3A%2F%2Fwww1.wdr.de%2Fnachrichten%2Fwestfalen-lippe%2Fschwertransport-maerkischer-kreis-100.html&docid=6Qf5ucuxFxfNGM&tbnid=M0-yWS-D4hBNhM%3A&vet=10ahUKewj6nYfplKnVAhUGWBoKHxt-B5MQMwhWKCcwJw..i&w=1600&h=900&client=firefox-b-ab&bih=931&biw=1079&q=schwertransport%20hamburg&ved=0ahUKewj6nYfplKnVAhUGWBoKHxt-B5MQMwhWKCcwJw&iact=mr&uact=8>

## Bessere Baustellenplanung in und um Hamburg?

Die Stadt Hamburg gibt derzeit rund 70 Millionen Euro pro Jahr für die Sanierung der Infrastruktur aus. Dies ist aus Sicht des VHSp sehr wichtig und auch dringend notwendig. Allerdings muss die Planung der Baustellen besser koordiniert werden, damit der Verkehr in Hamburg weiter fließt. Viele Baustellen werden mangels langfristiger Planung unnötiger-



© Rainer Sturm / pixelio.de

weise mehrmals angefasst. Noch wichtiger ist – begründet durch den Ausbau der A7 – die bundesländerübergreifende Baustellenkoordination mit Schleswig-Holstein und Niedersachsen.

Seit dem 01. Januar 2017 hat Hamburg die längst überfällige Stabsstelle für die Verkehrs- und Baustellenkoordination bei der Hamburger Wirtschafts- und Verkehrsbehörde eingerichtet. Eigentlich sollte die neue Koordinierungsstelle die Baumaßnahmen und Verkehre auf den Bundesautobahnen und dem nachgeordneten Netz im Bereich Hamburg, Schleswig-Holstein und dem angrenzenden Niedersachsen steuern. Wir begrüßen es, dass zwischenzeitlich ein Teil unserer Forderung mit der gemeinsamen Koordination zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg umgesetzt wurde.

Es ist aber auch eine effektivere Abstimmung zwischen Niedersachsen und Hamburg zukünftig zwingend erforderlich. Ein Koordinator aus Niedersachsen sollte das Team der zwei kürzlich ernannten Hamburger Verkehrskoordinatoren ergänzen und eng mit diesen zusammenarbeiten, um die Baustellenplanung in der südlichen Metropolregion abzustimmen. Der Koordinator müsste in alle Gremien und Strukturen eingebunden werden. Die weitere länderübergreifende Zusammenarbeit soll dabei über die Software ROADS stattfinden.

Es dürfen sich auf der A1 und A7 keine baustellenbedingten Staus mehr bilden. Ein Zeitverlust von mehr als 1 bis 2 Stunden bedeutet erhebliche Mehrkosten für die Speditionsunternehmen in der Metropolregion Hamburg. Das bestätigt auch das private Technologieunternehmen INRIX. INRIX hat mithilfe einer Software mehr als 200.000 Verkehrsstaus und 45.662 Verkehrsbrennpunkte in 123 Großstädten in 19 europäischen Ländern untersucht. Dabei belegt Hamburg hinter London, Paris und Rom den vierten Platz der staureichsten Städte in Europa. Damit führt Hamburg die Negativrangliste in Deutschland vor München und Stuttgart an. Der volkswirtschaftliche Schaden der Stadt Hamburg wird voraussichtlich bis zum Jahr 2025 7,7 Milliarden Euro betragen.

### Forderung:

Die Infrastrukturmaßnahmen der Stadt Hamburg sind für den Individual- und Wirtschaftsverkehr von höchster Bedeutung, um die Mobilität in Hamburg zu gewährleisten. Der VHSp fordert, dass eine langfristig koordinierte Baustellenplanung in Hamburg und mit den benachbarten Bundesländern erfolgen muss, um Doppelung zu vermeiden und den Verkehrsfluss nicht einzuschränken.



## Keine neuen Tempo-30-Streckenregelungen auf Hauptverkehrsstraßen

Durch die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrsordnung sollen in Hamburg vor 160 Schulen, Kitas und Altenheimen Tempo-30-Streckenregelungen eingerichtet werden. Wer früher eine Tempo-50-Streckenregelung in eine Tempo-30-Streckenregelung ändern wollte, musste hohe Hürden überwinden, wie zum Beispiel den Nachweis eines Unfallschwerpunkts.



© spuno / Fotolia.com

Dies soll nun wegfallen, und die Stadt muss begründen, warum vor einer der o.g. Einrichtungen keine Tempo-30-Streckenregelung eingeführt wurde. Demnach ist die Geschwindigkeit vor den Einrichtungen in der Regel auf 30 km/h zu begrenzen, sofern ein direkter Zugang zur Straße oder starker Ziel- und Quellverkehr vorhanden ist.

Im Umkehrschluss hieße dies, dass in fast jeder Hauptverkehrsstraße das Tempo auf 30 km/h gesenkt würde. Was das bedeutet, kann man an dem Beispiel der „Kita Kinderzimmer City Süd“ sehen. Diese Kita liegt an der Amsinckstraße 61, einer sechsspurigen Hauptverkehrsader in die Hamburger Innenstadt, auf der momentan noch 60 km/h erlaubt sind.

Daher begrüßt der VHSp die Aussage des Senats, dass auf Tempo 30 verzichtet werden soll, wenn Schulen, Kitas oder Kliniken an Straßen mit vier oder mehr Spuren liegen – oder an Straßen auf denen in der Hauptverkehrszeit Busse mit einer Taktfrequenz von sechs oder mehr Fahrten pro Stunde verkehren.

### Forderung:

Auf den **Hauptverkehrsstraßen** soll grundsätzlich 50 km/h gefahren werden dürfen, ansonsten werden Wirtschafts- und Individualverkehr in Hamburg stillgelegt. Eine Umsetzung der neuen Verordnung mag in einem Flächenstaat möglich sein. In einem Stadtstaat ist eine solche Umsetzung nicht möglich.

## GVZ Altenwerder – Südliche Straßenanbindung

Die Hamburg Port Authority (HPA) hat nach 21-monatiger Bauzeit am 16. September 2015 die nördliche Straßenanbindung Altenwerder für den Verkehr freigegeben. Diese soll zur Entflechtung der Verkehre im Hamburger Hafen beitragen.

Aus Sicht des VHSp wird eine tatsächliche Steigerung der Erreichbarkeit des GVZ Altenwerder nur durch eine südliche Straßenanbindung erreicht.



© <https://commons.wikimedia.org/wiki/File%3AContainer-Terminal-Altenwerder-CTA-2004.jpg> media/File:Container-Terminal-Altenwerder-CTA-2004.jpg

Schon seit 2012 setzt sich der VHSp für eine südliche Straßenanbindung ein. In den letzten Jahren hat sich auch ein wenig getan. Im Jahr 2014 wurde die Bedarfsausfahrt eingerichtet. Im Januar 2018 wurden die Antragsunterlagen für die Baumaßnahme veröffentlicht und im Februar 2019 haben die Arbeiten für die Südanbindung begonnen.

Deshalb begrüßt der VHSp grundsätzlich den Vorstoß der HPA, die südliche Straßenanbindung zum GVZ zu realisieren.

Leider steht während dieser Bauphase – voraussichtlich bis zum Ende des 1. Quartal 2020 – die Bedarfsausfahrt nicht zur Verfügung. Damit gibt es keine Möglichkeit, auf etwaige Störungen im Norden zu reagieren.

### Forderung:

Wir fordern eine konsequente Umsetzung der südlichen Straßenanbindung des GVZ Altenwerder. Das Realisierungstempo bei Infrastrukturmaßnahmen im Hamburger Hafen muss dringend beschleunigt werden, ansonsten geraten wir gegenüber unseren Wettbewerbern immer weiter ins Hintertreffen.

## Erhebungsverfahren EUSt 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 zu fast allen anderen EU-Mitgliedstaaten<sup>1</sup>, 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 verliert Ladungsmengen, obwohl die Importeure mit der Leistungsfähigkeit durchweg zufrieden sind, ohne hiergegen etwas ausrichten zu können.

### Forderung:

Der VHSp fordert 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. Nachdem sowohl die Wirtschafts- als auch die Finanzminister aller Bundesländer die Bundesregierung einstimmig dazu aufgefordert haben, die Möglichkeiten für eine Neugestaltung/Verbesserung des Verfahrens zur Einfuhrumsatzsteuererhebung zu prüfen, sollten bis zum Ende des Jahres 2019 alle notwendigen Maßnahmen eingeleitet und umgesetzt werden.

---

<sup>1</sup> Nur Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien und Zypern schöpfen neben Deutschland die Möglichkeiten der Richtlinie nicht aus.



## 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.



Nach dem in den Jahren 2016 und 2017 die mangelhafte Personalausstattung des Hafenzollamtes Waltershof zu desaströsen Abfertigungssituationen beim Zoll in Hamburg geführt hatte, war es dem VHSp aufgrund umfangreicher Verbandsaktivitäten – gemeinsam mit dem Unternehmensverband Hafen Hamburg, der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten sowie dem Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg – gelungen, den Präsidenten der Generalzolldirektion (GZD) davon zu überzeugen, umfangreiche Maßnahmen zu ergreifen, um eine Verbesserung der Zollabfertigungssituation im Hamburger Hafen zu erreichen.

Zwar hat sich die Abfertigungssituation 2018 – im Vergleich zu den Vorjahren – durch einen massiven Personalzuwachs deutlich verbessert, dennoch besteht die konkrete Gefahr, dass sich durch äußere Ereignisse, wie z.B. dem Brexit 2019 oder dem Wegfall von Zollfreigrenzen 2021, die Situation sehr schnell wieder verschlechtern könnte, wenn jetzt nicht unverzüglich und konsequent die Automatisierung der Bearbeitung von Zollanmeldungen vorangetrieben wird.

Dafür wurden der zuständigen Generalzolldirektion – dank der parteiübergreifenden Unterstützung von Hamburger Bundestagsabgeordneten – über zwanzig zusätzliche Beamtenstellen zugestanden, um die Einführung der automatisierten Zollabwicklung intensiv voranzutreiben.

### Forderung:

Der VHSp dankt der Generalzolldirektion für die Maßnahmen, die zur 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, IT-technischen Anpassungen müssen unverzüglich vorgenommen werden, um erneute Abfertigungsszenarien wie in den letzten Jahren zu verhindern.

## Hafenkooperation – Politisches Wunschdenken?

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 ganz 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).



© www.mediaserver.hamburg.de / Christian Spahrbieter

## Infrastrukturvorhaben in Deutschland - Quo Vadis?

Siebzehn lange Jahre hat es gedauert, damit nunmehr endlich mit den Vertiefungs- und Verbreiterungsarbeiten an der Elbe begonnen werden kann. Also, Ende gut, alles gut? Bei weitem nicht, haben doch die Umweltverbände erwartungsgemäß auch gegen das dritte Planergänzungsverfahren Klage erhoben. 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 immer noch nicht endgültig geklärte Situation rund um die Fahrrinnenanpassung der Elbe, zeigt eindrucksvoll das extreme Ausmaß, welches das Planungs- und Umweltrecht in Deutschland inzwischen angenommen hat. Hinzu kommt, dass die politisch Verantwortlichen mit dem überbordenden Verbandsklagerecht den Umweltverbänden ein Instrument an die Hand gegeben hat, um Partikularinteressen über das Gemeinwohl stellen zu können.

### **Forderung:**

Der VHSp fordert die politischen Entscheidungsträger auf Bundes- und Länderebene dazu auf, sich für eine Neuregelung des Planungsrechts – und insbesondere des Verbandsklagerechts – einzusetzen, solange dieses Privileg nur zur Verhinderung von geplanten Infrastrukturvorhaben dient. Eine vernünftige und nachhaltige Umweltpolitik ist auch im Interesse der Wirtschaft. Allerdings darf die Umsetzung nicht länger die Zukunftsperspektiven der deutschen Wirtschaft gefährden.

## Schaffung eines Behördenzentrums im Hamburger Hafen

Der Hamburger Hafen benötigt eine Konzentration der für Logistik relevanten Kontrollbehörden, da diese aktuell quer über den gesamten Hafen verteilt sind. Allein nur das Veterinär- und Einfuhramt und die Zollverwaltung unter einem Dach zu vereinigen, würde es ermöglichen, dass diese Behörden ihre hoheitlichen Abfertigungsaufgaben wesentlich serviceorientierter erfüllen könnten



© Marco2811 / Fotolia.com

und gleichzeitig die Wirtschaft von immer stärker auftretenden Zeitverzögerungen und Mehrkosten entlastet werden. Denn durch die Realisierung eines Behördenzentrums im Hamburger Hafen würde nicht nur die von der EU angestrebte „Single Window“-Abfertigung realisiert, sondern auch die Attraktivität des Hamburger Hafens insgesamt erhöht.

Als negatives Beispiel dienen hierbei die von der zuständigen Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz vorgenommenen „Sparmaßnahmen“ beim Veterinär- und Einfuhramt, die zur Folge haben, dass trotz der ausdrücklichen Anerkennung des Engagements der im Veterinär- und Einfuhramt tätigen Bediensteten, nagelneue Veterinär-Kontrollstellen entweder ganz geschlossen (Burchardkai) wurden oder Öffnungszeiten so weit reduziert werden mussten, dass eine praxisgerechte Nutzung kaum noch möglich ist (Altenwerder).

Auch die aus formaljuristischen Gründen stark verbesserungsfähige Zusammenarbeit zwischen dem Veterinär- und Einfuhramt und der Zollverwaltung führt in der Praxis bei den Wirtschaftsbeteiligten immer wieder zu Zeitverzögerungen und Mehrkosten.

Neben den wirtschaftlichen Schäden für die betroffenen Unternehmen wird damit auch dem Standort Hamburg ein großer Imageschaden zugefügt. Ein wesentliches Argument der Kundenwerbung für den Hamburger Hafen ist, dass die Dienstleistungen in Hamburg in punkto Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und Qualität hervorragend sind. Dafür nehmen Importeure in einem begrenzten Maße auch höhere Kosten in Kauf.

Diese Hauptargumente für den Hamburger Hafen geraten immer häufiger ins Hintertreffen, was unweigerlich zu Ladungsverlusten an die Konkurrenzhäfen führt bzw. schon geführt hat. Und einmal verlorengegangenes Vertrauen wieder zurückzugewinnen, ist sehr schwer und i.d.R. mit finanziellen Zugeständnissen verbunden.

Und last but not least könnten auch unnötige Querverkehre im Hafengebiet vermieden werden, was nicht nur die Lebensdauer der Straßen-Infrastruktur im Hafen erhöhen, sondern auch zur Reduzierung von Schadstoffemissionen führen würde. Nach Berechnungen aus dem November 2017 würde die Schadstoffbelastung, die allein durch die Querverkehre der Veterinärcontainer entstehen, um drei Viertel zurückgehen Gerade im Hinblick auf die aktuell geführte Diskussion um mögliche Instrumente zur Emissionsreduktion im Hafen, ein sicherlich zusätzlicher Anreiz.

**Forderung:**

Aus Sicht des VHSp müssen die am Einfuhrprozess maßgeblich beteiligten Landesämter (Veterinär- und Einfuhramt sowie Pflanzenschutzamt) unter dem Dach der Wirtschaftsbehörde zusammengeführt werden. Anschließend muss eine bedarfsgerechte Anpassung der Personalausstattung vorgenommen sowie der Ausbau des Single-Window-Prinzips beim Einfuhrprozess vorangetrieben werden. Dazu gehört auch die Schaffung eines Behördenzentrums im Hamburger Hafen, vorzugsweise am jetzigen Zollstandort in der Finkenwerder Straße.



## 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 350 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](http://www.vhsp.de) finden Sie weitere Informationen zur Mitgliedschaft.

## Impressum

Herausgeber:  
Verein Hamburger Spediteure e.V.

Vorstand:  
Willem van der Schalk (Vorsitzer)  
Axel Plaß (1. Stellvertreter)  
Pay-Andres Lüders (2. Stellvertreter)  
Thomas Hoyer  
Johan P. Schryver  
Dierk Schulz  
Jens Sorgenfrei  
Gert Tews  
Bernd Themann  
Jürgen Tonak  
Peter Vasilopoulos  
Friedrich Wendt

Geschäftsführer:  
Stefan Saß  
Willy-Brandt-Straße 69  
20457 Hamburg

Telefon 040 37 47 64 - 0  
Telefax 040 37 47 64 - 74  
info@vhsp.de  
[www.vhsp.de](http://www.vhsp.de)

# Das SPEDITIONSHAUS



**VHSp** 

Verein Hamburger Spediteure e.V.  
Berufsverband seit 1884

**AHV** 

Akademie  
Hamburger Verkehrswirtschaft GmbH

**HL-B** 

Hamburger Logistik-Bachelor  
Triqualifizierende Ausbildung

**DIHS** 

DAKOSY Interessengemeinschaft  
Hamburger Spediteure GmbH

**KDS** 

Komitee Deutscher  
Seehafenspediteure im DSLV e.V.

**FAMÖ** 

Fachvereinigung Möbelspedition,  
Umzugslogistik und Relocation Hamburg e.V.

## Gebündelte Kompetenz unter einem Dach.

### Wir bieten Ihnen ...

- ... Interessenvertretung der Spediteure.
- ... Zugang zur Hafenkommunikation DAKOSY.
- ... Weiterbildung in der Verkehrswirtschaft und im Außenhandel.

