



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
Bessere Baustellenplanung in und um Hamburg? .....	3
Die Köhlbrandquerung .....	4
Eine neue Köhlbrandquerung ersetzt keine A26-Ost.....	5
Erhebungsverfahren EUSt an EU-Standard angleichen.....	6
Automatisierung der Zollabfertigung vorantreiben .....	7
Hafenkooperation – politisches Wunschdenken? .....	8
Verkürzung von Planungs- und Genehmigungsverfahren .....	9
Noch kein Mitglied im Verein Hamburger Spediteure? .....	10
Impressum .....	11

## Über den Verein Hamburger Spediteure e.V.

Der Verein Hamburger Spediteure e.V. (VHSp) wurde 1884 in der Hansestadt gegründet und hat rund 350 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 Bundesverband Speditions- und Logistik 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.

## 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 dringend notwendig. Allerdings muss die Planung der Baustellen zwischen dem LSBG, der Polizei, den Bezirken, der Autobahn GmbH Nord, den Leitungsträgern und der HPA besser koordiniert werden, damit der Verkehr in Hamburg wei-



© Rainer Sturm / pixelio.de

ter fließt. Viele Baustellen werden mangels langfristiger Planung unnötigerweise mehrmals angefasst. Noch wichtiger ist – begründet durch den Ausbau der A7 – die bundesländerübergreifende Baustellenkoordination mit Schleswig-Holstein und Niedersachsen.

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 Verkehrsstaus und Verkehrsbrennpunkte in 900 Großstädten in 43 Ländern untersucht.

### 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 erfolgen muss, um Doppelung zu vermeiden und den Verkehrsfluss nicht einzuschränken.

## Die Köhlbrandquerung

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. Allerdings bestehen schon heute erhebliche Verkehrseinschränkungen wie z.B. Überholverbot und Abstandsgebot. Es ist zu befürchten, dass im Laufe der kommenden Jahre noch weitere Einschränkungen hinzukommen könnten.



© spuno / Fotolia.com

Deshalb begrüßt der VHSp, dass der Bund und die Stadt Hamburg eine zügige Lösung für die Finanzierung des Neubaus gefunden haben. Es ist gerade für den Standort Hamburg wichtig, dass sich der Bund an den Kosten beteiligt.

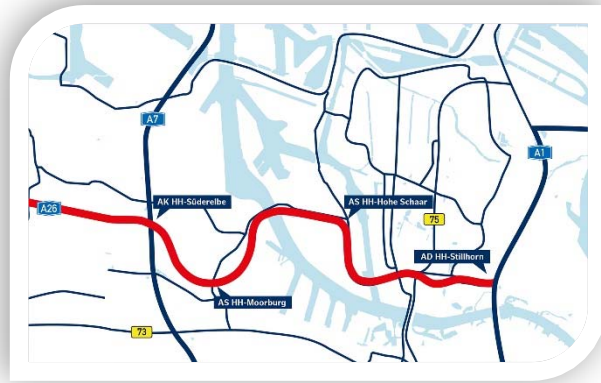
### Forderung:

Wir fordern, dass der Ersatzbau rechtzeitig fertig wird und dass Gefahrguttransporte diesen ohne Einschränkungen passieren können. Der Ersatzbau sollte nicht über eine Maut finanziert werden, um eine weitere Verteuerung des Hamburger Hafens zu vermeiden.

## Eine neue Köhlbrandquerung ersetzt keine A26-Ost

Mit rund 34.000 Fahrzeugen täglich ist die Köhlbrandbrücke die wichtigste Querungsmöglichkeit der Süderelbe in West-Ost-Richtung.

Der Güterverkehr in Deutschland soll bis 2030 um 18 Prozent Aufkommen und 38 Prozent Transportleistung ansteigen – davon gehen die Experten der Verkehrsprognose 2030 des BMVI aus.



Für 2030 wird ohne eine Entlastung durch den Bau der A 26 allein für die Köhlbrandbrücke mit einer Zunahme auf rund 42.000 Fahrzeuge pro Tag gerechnet – bei einem Anteil an Schwerlastverkehr von annähernd 50 Prozent. Im Bereich der Freihafenelbbrücke würde sich der der Kfz-Verkehr – ohne Hafentouristik – um 30 Prozent erhöhen.

Um das höhere Verkehrsaufkommen zu bewältigen und das Risiko von mehr Staus, längeren Reisezeiten und mehr Emissionen aufzufangen, ist eine Erweiterung des Autobahnnetzes notwendig.

Der Hamburger Hafen ist angesichts seiner großen nationalen und internationalen Bedeutung sowie einer zunehmenden internationalen Konkurrenz auf eine verlässliche und schnelle Erreichbarkeit angewiesen. Die Hafentouristik hat daher nicht nur eine regionale, sondern eine bundesweite Bedeutung. Mit der besseren Erreichbarkeit des Hafens wird die Güterversorgung und die Zuverlässigkeit von Transporten sowie die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen unmittelbar gestärkt.

### Forderung:

Für den Logistikstandort Hamburg ist der zeitnahe Ausbau der A26-Ost zwischen der A1 und A7 unumgänglich. Der VHS fordert eine zügige Umsetzung der Baumaßnahme.

## 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.



© Benjamin Klack / pixelio.de

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 von z.T. mehreren Monaten 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, so dass die Nachteile bzgl. der Liquidität und Ausfallrisiken nicht auftreten.

Die deutschen See- und Flughäfen verlieren trotz ihrer hohen Leistungsqualität seit Jahren aus rein fiskalischen Gründen Marktanteile und dem deutschen Staat entgehen fiskalische Vorteile im Hinblick auf Zoll-, Lohn-, Umsatz- und Gewerbesteuerereinnahmen.

### Forderung:

Der VHSp fordert – [gemeinsam mit rund 30 anderen Verbänden](#)<sup>1</sup> – 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 Bund und Länder bereits ihre Bereitschaft signalisiert haben, das Erhebungsverfahren zur Einfuhrumsatzsteuer auf europäischen Standard bringen zu wollen, müssen nunmehr die erforderlichen konzeptionellen, legislativen und technischen Vorarbeiten umgehend beginnen, damit nach der Einführung des Fristenmodells zum Dezember 2020 und der vereinbarten Bestandsaufnahme unmittelbar mit der Umsetzung des Verrechnungsmodells begonnen werden kann.

---

<sup>1</sup> [http://www.vhsp.de/anlage\\_morningnews/Einfuhrumsatzsteuer\\_Verbaendeinformation\\_Stand\\_23112020.pdf](http://www.vhsp.de/anlage_morningnews/Einfuhrumsatzsteuer_Verbaendeinformation_Stand_23112020.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.



Schon seit Jahren ist die Abfertigungssituation beim Zoll in Hamburg gekennzeichnet von einer hohen Volatilität in der Bearbeitungsdauer der Zollanmeldungen. Diese Schwankungen treten regelmäßig in den zweiten und dritten Quartalen auf und sind auf im Wesentlichen auf Feiertage, Schulferien- und Urlaubszeiten zurückzuführen. Denn während die Personalausstattung des Zollamtes durch die vorgenannten Faktoren starken Schwankungen unterworfen ist, treffen diese auf den Warenfluss nicht zu. Verschärft wird die Situation zusätzlich durch äußere Ereignisse, wie z.B. den Brexit Ende 2020 oder dem Wegfall von Zollfreigrenzen Mitte 2021. Daher führt an einer konsequenten Automatisierung der Bearbeitung von Zollanmeldungen kein Weg daran vorbei.

Zwar hat die zuständige Generalzolldirektion schon 2018 – dank der parteiübergreifenden Unterstützung von Hamburger Bundestagsabgeordneten – über zwanzig zusätzliche Beamtenstellen zugestanden bekommen, um die Einführung der automatisierten Zollabwicklung intensiv voranzutreiben. Konkrete Fortschritte sind bislang aber nicht sichtbar geworden. Mehr noch ist zu befürchten, dass durch die aktuelle Covid19-Pandemie und deren Folgen anstehende IT-Projekte auf der Prioritätenliste durchgereicht werden.

### Forderung:

Der VHSp weiß die Bemühungen der Generalzolldirektion und des Hauptzollamtes Hamburg sehr zu schätzen, um eine Verbesserung der Abfertigungssituation beim Zoll in Hamburg zu erreichen. 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.



## 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 politisch verordnete 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

## Verkürzung von Planungs- und Genehmigungsverfahren

Siebzehn lange Jahre hat es gedauert, bis jetzt endlich mit den Vertiefungs- und Verbreiterungsarbeiten an der Elbe begonnen werden kann. 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 mit dem überbordenden Verbandsklagerecht den Umweltverbänden 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. 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.

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

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.

