

Spedition braucht starke Straße

Baustellenmanagement, Verkehrserschließung des Hafens, Einfuhrumsatzsteuer und automatische Zollabfertigung würden den Hamburger Speditionen das Wirtschaften erleichtern



Die Köhlbrandbrücke im Hamburger Hafen ist eines der Wahrzeichen der Hansestadt.

Von Willem van der Schalk

Die Logistikbranche in der Metropolregion Hamburg zählt mit weit über 300.000 Beschäftigten zu den bedeutendsten Wirtschaftsbereichen. Aufgrund der geografischen Lage und der guten Erreichbarkeit zu Wasser, über Straße, Schiene und Luft gehört die Metropolregion Hamburg zu den führenden Logistikstandorten in Europa und der Welt.

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Logistikstandorts Hamburg zu erhalten und auszubauen, fordert der Verein Hamburger Spediteure (VHSp), der als Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband das verbandspolitische Sprachrohr für die Hamburger Spediteure ist, von Politik und Verwaltung, auf „Handlungsfeldern“ zeitnah aktiv zu werden.

Baustellenkoordination

Ein Thema, welches die Metropolregion Hamburg schon seit Jahren begleitet, ist die stark verbesserungswürdige Baustellenkoordination. Dabei geht es um die Planung im nachgeordneten Netz, die stark zu wünschen übrig lässt. Über Monate ertüchtigte Straßen werden kurz nach Fertigstellung erneut aufgebrochen, um einen Hausanschluss oder ein Wasserrohr zu legen. Hier besteht akuter Handlungsbedarf, um den Verkehrsfluss nicht noch weiter einzuschränken.

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 zum Beispiel Überholverbot, Abstandsgebot, und es ist zu befürchten, dass im Laufe der kommenden Jahre noch weitere Einschränkungen hinzukommen könnten. Insbesondere im Hinblick auf die Planungs- und Genehmigungszeiträume in Deutschland ist es von grundlegender Bedeutung für den Logistikstandort Hamburg, dass eine Entscheidung über einen Ersatz der Brücke zeitnah getroffen wird. Die Diskussion um die Finanzierung, ob

Bund oder Stadt und zu welchem Anteil, darf nicht zu Verzögerungen führen. Den Spediteuren ist es letztlich egal, ob es eine neue Brücke oder ein Tunnel sein wird. Die Hauptsache ist, dass der Ersatzbau rechtzeitig fertig wird, dass Gefahrguttransporte den Tunnel ohne Einschränkungen passieren können und der Ersatzbau nicht über eine Maut finanziert wird, um eine weitere Verteuerung des Hamburger Hafens zu vermeiden.

Mit rund 34.000 Fahrzeugen täglich ist die Köhlbrandbrücke die wichtigste Querungsmöglichkeit der Süderelbe in West-Ost-Richtung. Der Güterverkehr in Deutschland wird gegenüber 2010 bis 2030 stark zunehmen; um 18 Prozent soll das Aufkommen, um 38 Prozent die Transportleistung ansteigen. 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 am Schwerlastverkehr von annähernd 50 Prozent. Im Bereich der Freihafenelbbrücke würde sich der KFZ-Verkehr um 30 Prozent erhöhen.

Erweiterung des Autobahnnetzes

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 der großen nationalen und internationalen Bedeutung sowie

einer zunehmenden internationalen Konkurrenz auf eine verlässliche und schnelle Erreichbarkeit angewiesen. Die Hafenpassage Hamburg hat daher nicht nur eine regionale, sondern eine bundesweite Bedeutung.

Zollabfertigung

Deutschland ist nach wie vor einer der letzten EU-Mitgliedstaaten, der von der Möglichkeit, die Einfuhrumsatzsteuer über die Umsatzsteuer-Voranmeldung zu verrechnen, keinen Gebrauch macht, was zu entsprechenden Wettbewerbsnachteilen Deutschlands geführt hat. Inzwischen herrscht aber auch in Deutschland weitgehend Einigkeit darüber, dass das Verfahren zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer zwingend geändert werden muss. Nur über den Weg dorthin wird weiter diskutiert. Bis in Deutschland aber das unter anderen vom VHSp geforderte Verrechnungsmodell umgesetzt wird, werden wohl leider noch Jahre vergehen, denn die Bedenkenträger und Zweifler sterben in Deutschland so schnell nicht aus. Zwar gibt es eine großartige parteiübergreifende Unterstützung Hamburger Vertreter im Bund und der Hamburger Bürgerschaft für das Vorhaben, aber leider ist Hamburg nur eines von 16 Bundesländern.

Die automatisierte Zollabfertigung ist ebenfalls ein ganz wichtiger Aspekt, wenn es um die Zukunftsfähigkeit des Hamburger Hafens, und damit der Metropolregion Hamburg insgesamt, geht. Für die Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens spielen verschiedene Logistikparameter eine Rolle. Von essenzieller Bedeutung sind dabei die Effizienz und Schnelligkeit der Zollabfertigung. Nachdem 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 gemeinsam mit anderen gelungen, den Zoll 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 - deutlich verbessert. 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.

Behördenzentrum

Des Weiteren benötigt der Hamburger Hafen eine Konzentration der für die Einfuhrprozesse relevanten Kontrollbehörden, da diese aktuell quer über den gesamten Hafen verteilt sind und somit nicht nur unnötige

Querverkehere im Hafen stattfinden müssen, sondern auch die Möglichkeit bislang nicht genutzt wurde, die Servicequalität der Kontrollbehörden zu erhöhen. Inzwischen wurden die Gespräche zwischen den Kontrollbehörden zur Realisierung eines Behördenzentrums im Hamburger Hafen intensiviert, so dass eine „Single Window“-Abfertigung mittelfristig möglich erscheint. Im Hinblick auf die Diskussion um die Reduzierung von Schadstoffemissionen aus dem Hafen sollte eine schnellere Realisierung des Behördenzentrums einen zusätzlichen Anreiz für die politischen Entscheidungsträger bieten. (ici)

Willem van der Schalk ist Vorsitzender des Vereins Hamburger Spediteure

34.000

Fahrzeuge passieren täglich die Köhlbrandbrücke.

Hamburger Wirtschaftsbehörde:
Tägliche KFZ-Verkehrsstärken

11

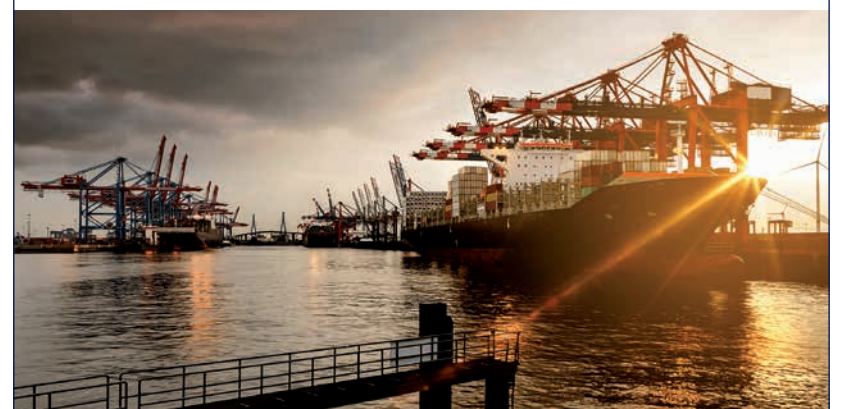
Jahre - bis 2030 - lässt sich die Brücke noch wirtschaftlich nutzen.

Hamburger Senat: Antwort auf FDP-Anfrage Drucksache 20/11689

ANZEIGE



a. hartrodt
TRANSPORT IS OUR BUSINESS



Transport is our business

Wir übernehmen und steuern für Sie alle Transport- und Logistikaufgaben, die mit Ihrem Geschäft verbunden sind. Weltweit. Von Tür zu Tür.

Wir bewegen Werte. Wir verbinden Märkte. Wir sichern Warenströme über Kontinente hinweg. Denn Transport und Logistik sind unsere Welt. Um unseren Kunden höchste Servicequalität liefern zu können, behalten wir alle zentralen Aufgaben der Auftragssteuerung in der Hand: Transport, Zollabwicklung, Lagerung, Konfektionierung, Kommissionierung, Distribution.

**Seefracht • Luftfracht • Landverkehre • Projekt- und Lagerlogistik
food & beverage logistics • Oil & Gas • Industrie & Handel**

a. hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG · Högerdamm 35 · 20097 Hamburg
Telefon (+49 40) 23 90-0 · ah_ham@hartrodt.com

www.hartrodt.com