

TCI GmbH · Afrikastraße 2 · D-20457 Hamburg

Präsident der Behörde für Wirtschaft und Arbeit
Herrn Senator Gunnar Uldall
Alter Steinweg 4

20459 Hamburg

Hamburg, 25. Januar 2006
rn-ne

INITIATIVE PRO FREIHAFEN HAMBURG

Sehr geehrter Herr Senator Uldall,

ein großer Teil der Hamburger Logistik und Hafenwirtschaft ist äußerst besorgt über die Bemühungen des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg, die Aufhebung der Freizone Hamburg voranzutreiben.

Die Initiative unserer Firmen, deren Interessen offensichtlich entweder nicht berücksichtigt oder kommuniziert wurden, bittet, die folgenden Punkte in der Beurteilung der Sachlage zu berücksichtigen, die für die Freizone sprechen:

01.) Import-Sammelcontainer

Import-Sammelcontainer, die in erheblichen Mengen nach Hamburg strömen, sind schon jetzt von Lagerhaltern außerhalb der Freizone kaum noch bearbeitet worden, weil die Zollprobleme erhebliche Aufwendungen notwendig machten oder gar nicht erst geklärt werden konnten.

Die Mengen an Import-Sammelcontainern, die aus Fernost nach Hamburg kommen, sind sicherlich bei 75.000 Containern angesiedelt, die die wirtschaftliche Grundlage auch für Mitarbeiter minderer Qualifikation bilden.

Ob die Container nach Aufhebung des Freihafenstatus überhaupt noch zur Weiterleitung der Einzelsendungen in das europäische Ausland in Hamburg eintreffen werden, ist sehr in Frage gestellt.

Es ist wahrscheinlich davon auszugehen, dass die einzelnen zum Beispiel osteuropäischen Länder eher die Fähigkeit entwickeln, diese Sammelcontainer in Fernost ausschließlich mit Waren für ihre Empfangsdestinationen zu planen und zu verschiffen.

Diese Container können dann auch über den Hinterlandverkehr des Rottdamer Hafens abgewickelt werden.

In keinem Fall würde uns die händische Arbeit in Hamburg erhalten bleiben.

02.) Mietkosten / Stundenlöhne

Die Mietkosten / Pachten, die an die Freie und Hansestadt Hamburg zu zahlen sind, sind nach unseren Erhebungen außerhalb der Freizone günstiger. Ist zu erwarten, dass die Freie und Hansestadt Hamburg den Mietzahlern der teureren Freihafenflächen eine Kompensation in Form einer Reduktion zuteil werden lässt ?

03.) Zolllager

Die Vorhaltung von offenen Zolllagern wird zukünftig nur dann möglich sein, wenn für die Zolllager entsprechende Avale von den Lagerhaltungsfirmen beigebracht werden können, um den Ansprüchen der Zollbehörden Genüge zu tun. Dies wird in Zeiten, in denen kleinere Firmen ohnehin mit den Problemen aus BASEL II zu leben haben, sehr schwierig für diese, die Avale beizubringen. In Folge daraus könnten auch gänzliche Betriebsstilllegungen kleinerer Betriebe die Folge sein.

04.) Zolltechnische Abfertigung zum freien Verkehr oder auf T1 zum Transit

Zukünftig würden wir jeden Lkw, der die Freizone verlässt, zu den Zollämtern begleiten müssen, um sicherzustellen, dass die Verzollung entsprechend vorgenommen wird. Wenn dies aus kostentechnischen Gründen nicht leistbar ist, besteht die Gefahr, dass die Ware den Zollbehörden nicht vorgeführt wird und wir haftbar gehalten werden.

Die Freizonengrenzen waren bisher auf Grund der Lkw-Kontrollen ein Garant dafür, dass Warenschmuggel unterbunden war.

Die Ihnen vorgeschlagenen Kompensationen im zolltechnischen Bereich werden nicht greifen können, weil sie nach dem Gespräch mit den obersten Zollbehörden nicht durch die deutschen Gesetze, sondern durch das europäische Recht ihre Grundlagen haben.

05.) Faktische Wiederherstellung der Freizonenzone

Nach uns vorliegenden Informationen wurde vorgeschlagen, durch Kompensation die zu erwartenden Zollprobleme zu entschärfen. Warum aber den Freihafenstatus erst aufheben, um ihn dann durch Kompensation faktisch wieder herzustellen ?

Aus Sicht zum Beispiel hochqualifizierter Quartiersleutfirmen und Logistikfirmen, die im Pharmabereich in Hamburg tätig sind und vielen anderen, die ebenfalls in Hamburg für die Sicherung erheblicher Mengen an Arbeitsplätzen Sorge tragen, finden sich weitere Gründe für die Beibehaltung der Freizone:

06.) EU-Veterinärrecht / Lagerung und Re-Export von Lebensmitteln

Neben den Erleichterungen im EU-Veterinärrecht und der Möglichkeit der Lagerung und des Re-Exports von Lebensmitteln und Pharmastoffen aus Drittländern, die auf Grund von lebensmittelrechtlichen EU-Vorschriften nicht EU-verkehrsfähig sind, gibt es auch heute noch zollrechtliche Vorschriften, die in der Freizone vorteilhaft geregelt sind:

- unbegrenzte Lagerzeit von Zollgut
- problemlose Umfuhren innerhalb der Freizone
- Umladungen, Lagerungen, Besichtigungen, Bemusterungen und übliche Lagerbehandlungen (Bearbeitungen, Rekonditionierungen) sowie der Verkauf von Lagerpartien ohne Zollformalitäten und zollrechtliche Beschränkungen

- Nichterhebung von Sicherheitsleistungen für Transporte von den Lägern zu den Zollämtern
- Steuerläger ohne Hinterlegung von Sicherheiten
- Freie Umfuhr innerhalb der Freizone (z. B. zwischen den Terminals)

07.) Stärkere Polizeikontrolle

Eine Aufgabe der räumlich abgegrenzten und gesicherten Freizone bedingt eine noch stärkere polizeiliche Kontrolle des Hafens und würde insbesondere für die kleineren Betriebe einen größeren personellen und sicherungstechnischen Aufwand bedeuten.

08.) Durchgangsverkehr

Bei einer Aufgabe der Freizone würde das Hafengebiet stärker vom Durchgangsverkehr genutzt werden und damit die Verkehrssituation im Hafen weiter verschärfen.

09.) Investitionen

Der Hamburger Hafen befindet sich in einem erfolgreichen Strukturierungsprozess. Viele Lagerhausfirmen und Containerpackbetriebe haben sich, auch mit der kooperativen Unterstützung der Hamburger Wirtschaftsbehörde, in der Hamburger Freizone ansiedeln können. Erhebliche Investitionen wurden getätigt, auch und gerade deshalb, weil die Freizone nicht in Frage gestellt war und einen wesentlichen Grund für die Investitionen darstellte.

Sehr geehrter Herr Senator Uldall, offensichtlich ist die Diskussion über die Aufgabe der Freizone auch durch die Interessen der Großterminals geleitet; vielleicht auch deswegen, weil das CTA bereits außerhalb der Freizone angesiedelt wurde und sich die drei anderen Großterminals weiterhin in der Freizone befinden. Die Diskussion scheint interessengeleitet, zumindest jedoch nicht alle Perspektiven, die für die Freizone sprechen, zu berücksichtigen. Der häufig erwähnte Druck aus Brüssel zur Aufgabe der Hamburger EU-Freizone Typ 1 besteht nicht.

Sollten Großterminals das Interesse haben, dass für sie die Freizone besser aufgehoben wird, so kann man diesem Wunsch nachgeben und den Rest der bisherigen Freizone aufrechterhalten. Damit ersparten wir uns eine Menge der vorgenannten Probleme. Dies scheint der bestmögliche Interessenausgleich zu sein.

Die Firmen, die für den Erhalt der Freizone aus vorgenannten Gründen sind, sorgen seit Jahrzehnten für sichere Arbeitsplätze im Umfang von mehreren 1.000 Mitarbeitern. Die Sicherung dieser Arbeitsplätze wäre unter Umständen ganz oder auch teilweise in Frage gestellt.

Im gestrigen Abgleich mit den Firmen „**PRO FREIHAFEN HAMBURG**“, die im übrigen aus internationalen Speditionsunternehmen, Lagerhaltungsfirmen, Zolldeklaranten, Quartiersleuten, Containertruckingbetrieben und Umschlagsunternehmen besteht, wurde deutlich, dass offensichtlich in den bisherigen Gesprächsvorlagen nur partikulare Interessen vorangestellt wurden, nicht aber die, die das Produkt „**LOGISTIK HAMBURG**“ erst „rund machen“.

Die untenstehend genannten Firmen sind jederzeit an einem persönlichen Gespräch mit Ihnen interessiert, um die Ernsthaftigkeit unseres Anliegens „**PRO FREIHAFEN HAMBURG**“ zu dokumentieren und die Begründung fachlich qualifiziert zu untermauern.

Mit freundlichen Grüßen

**TCI TRANSCONTAINER
INTERNATIONAL GMBH**

R. Nörtemann
*Für die Koordination der
Initiative **PRO FREIHAFEN HAMBURG***

Anlage

INITIATIVE PRO FREIHAFEN HAMBURG

ALLTRANS Exportverpackung GmbH
Hans L.A. Berling GmbH
Herr Klaus Burchardi
Werner Bruhns Lagereiges. mbH
CARGO SYSTEM Lagerei- und Verpackungsbetrieb H. Papra GmbH
CONTEX Packing GmbH
H.D. COTTERELL GmbH & Co. KG
DCP Dettmer Container Packing GmbH & Co. KG
Eichholtz & Cons. GmbH
HLS Hafen Lager Service GmbH
Holländer-Transporte
ITG-GmbH
LUPO Speditionsgesellschaft mbH
PCH Packing Center Hamburg GmbH
Porath GmbH
Prahl & Barsoe GmbH
Quast & Cons. GmbH & Co. KG
Saco Shipping GmbH
Schwarze & Cons. GmbH
C. Steinweg GmbH & Co. KG (Süd-West-Terminal)
Steinwerder Lagerhaus GmbH
STUHR Container Logistik GmbH & Co. KG
TCI Transcontainer International GmbH
TCS Transchem Services GmbH
UNILOK Logistik GmbH
Vereinigung Hamburger Zolldeklaranten e.V.
Berthold Vollers GmbH – Zweigniederlassung Hamburg
WZC Wagenladungs- und Zolldeclarations-Comptoir Riemann GmbH & Co. KG
Carl Wolter GmbH

Stand: 25.01.2006