



Verband
Straßengüterverkehr und
Logistik Hamburg e.V. (VSH)

Geschäftsbericht 2025/2026





Verband Straßengüterverkehr
und Logistik Hamburg e.V. (VSH)

Bullerdeich 36
20537 Hamburg
Fon: +49 40 254 70 17 - 0
Fax: +49 40 254 70 175
E-Mail: info@vshhamburg.de
Internet: www.vshhamburg.de



WIR ÜBER UNS - DER VSH

- 5 Editorial: Perspektivwechsel - Sicherheit beginnt dort, wo Verständnis und gegenseitiger Respekt wachsen
- 6 Organisation VSH

FOKUS SICHERHEIT UND PRÄVENTION

- 10 Perspektivwechsel schafft Verständnis - Gemeinsam für mehr Verkehrssicherheit
- 12 Mehr Sicherheit im Alltag: Konkrete Lösungen für unsere Verkehrsbranche

FOKUS VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

- 16 Köhlbrandbrücke unter Druck - Wenn die wichtigste Hafenverbindung „müde“ wird
- 17 Neues Werkzeug im AK Verkehr: Ad-hoc-Arbeitsgruppen für akute Baustellen
- 18 Die Ablastungen der Brücken werden zum Masterproblem der GST-Branche

FOKUS HAFEN

- 20 25 Jahre Digitalisierung im Hafen: Transportwirtschaft hat geliefert – jetzt ist die HHLA am Zug

FOKUS FUTURE

- 21 E-Transformation im Straßengüterverkehr: Der Lkw ist bereit - die Infrastruktur nicht
- 22 VSH-Next Generation: Junge Führungskräfte gestalten die Zukunft der Branche mit

FOKUS FÖRDERPROGRAMME

- 24 Förderkrise 2026 – Wenn Förderprogramme zur Hängepartie werden

FOKUS DIESELPREISESKALATION

- 26 Dieselpreiseskalation 2.0 - Die Branche erneut unter Kostendruck

FOKUS ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

- 27 VSH Pressespiegel 2025 - 2026

FOKUS PERSONAL

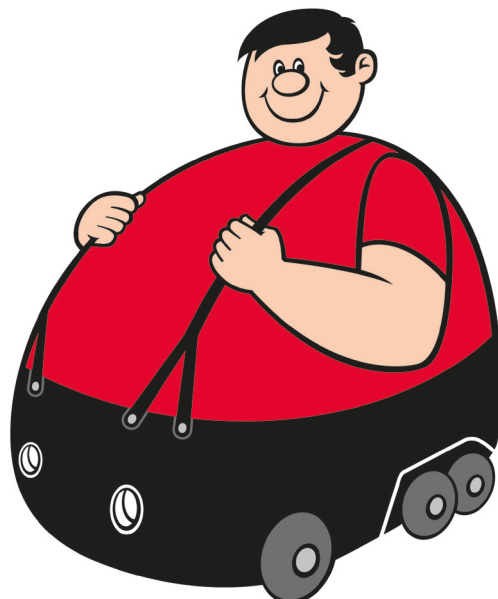
- 28 Arbeitsrecht: Top Thema Entgelttransparenzgesetz

FOKUS JUBILÄEN

- 28 100 Jahre und 50 Jahre erfolgreiche Unternehmensgeschichte

FOKUS VORTEILSWELTEN

- 30 VSH-Fördermitglieder





Verband
Straßengüterverkehr und
Logistik Hamburg e.V. (VSH)

BERATUNG



Wir beraten Sie in allen Rechtsfragen und halten Sie zeitnah auf dem Laufenden mit tagesaktuellen und spartenspezifischen Fachinformationen.

LOBBYARBEIT



Wir vertreten Ihre Anliegen gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit in Hamburg, Interessenvertretung mit dem BGL in Berlin und Brüssel.

NETZWERK



Wir haben Arbeitskreise eingerichtet, machen für Sie Experten-Talks und Infoveranstaltungen, fördern Networking unter Verbandskollegen und mehr.

Editorial: Perspektivwechsel – Sicherheit beginnt dort, wo Verständnis und gegenseitiger Respekt wachsen



Dorothee Riebau, Prokuristin bei A. Walther & Co. (GmbH & Co.) und Vorstandsmitglied beim VSH

Liebe Mitglieder,
 der Begriff „Perspektivwechsel“ bedeutet weit mehr, als nur einen anderen Blickwinkel einzunehmen. Er beschreibt die Bereitschaft, Situationen aus der Sicht anderer zu betrachten, ihre Wahrnehmung zu verstehen und das eigene Handeln daran auszurichten.

Wie fühlt es sich an, auf dem Fahrrad neben einem Lkw zu fahren? Und was kann ein Lkw-Fahrer tatsächlich aus seinem Fahrerhaus sehen? Diese Fragen entscheiden im Straßenverkehr oft über Sicherheit oder Gefahr. Was für einen Radfahrer selbstverständlich erscheint, kann aus dem Fahrerhaus eines Lkw völlig anders aussehen. Trotz moderner Spiegel- und Assistenzsysteme gibt es Bereiche, die für den Fahrer nur schwer oder gar nicht einsehbar sind. Gleichzeitig erleben Radfahrer täglich, wie einschüchternd die Nähe eines großen Lastwagens wirken kann.

Was wir beim Perspektivwechsel gelernt haben

Besonders eindrucksvoll zeigte sich diese Erfahrung beim bundesweiten Aktionstag „Sicher.Mobil.Leben.2026“ unter dem Motto „Zweiräder im Blick“. An mehreren Grundschulen und in Hamburg auch auf dem St. Annen-Platz in der Hafen-City hatten Kinder und Erwachsene die Möglichkeit, selbst in einem Lkw Platz zu nehmen und die Sicht aus dem Fahrerhaus kennenzulernen.

Erst aus dieser Perspektive wird deutlich, wie stark sich das Blickfeld verändert:

„Man sieht viel, aber eben nicht alles.“

Diese Erkenntnis aus dem Fahrerhaus ist ebenso wertvoll wie die Erfahrung der Radfahrer, die lernen, welche Verhaltensweisen dazu beitragen, kritische Situationen zu vermeiden.

Der Alltag im Straßenverkehr verlangt von allen Verkehrsteilnehmern Rücksicht, Konzentration und Verständnis. Wer die Perspektive des anderen kennt, trifft oft bewussthafte Entscheidungen. Genau darin liegt die Stärke solcher Aktionstage: Sie vermitteln Wissen nicht nur theoretisch, sondern durch eigenes Erleben.

Engagement, das über den Transport hinausgeht

Dass sich mehrere Mitgliedsunternehmen an dieser Aktion beteiligten, zeigt Verantwortung über den eigentlichen Transport hinaus. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur Verkehrserziehung, fördern das Bewusstsein für die Herausforderungen des Berufsalltags ihrer Fahrer und stärken gleichzeitig das Ansehen der Speditions- und Logistikbranche in der Öffentlichkeit. Dieses Engagement schafft ein positives Bild unserer Branche – eines, das nicht auf Werbung basiert, sondern auf gelebter Verantwortung für mehr Verkehrssicherheit.

Ausblick

Perspektivwechsel bedeutet, Sicherheit dort zu beginnen, wo Verständnis wächst. Wenn Radfahrer wissen, wie eingeschränkt die Sicht eines Lkw-Fahrers sein kann, und Fahrer verstehen, wie verletzlich sich Zweiradnutzer fühlen, entsteht ein Miteinander, das Unfälle verhindert, bevor sie entstehen. Ich freue mich darauf, diesen Weg gemeinsam mit Ihnen und den beteiligten Verbänden weiterzugehen. Mit Aktionen, die Bewusstsein schaffen, mit Initiativen, die Wissen vermitteln, und mit einer Haltung, die zeigt: Verkehrssicherheit ist Teamarbeit.

Ihre Dorothee Riebau

ppa D. Riebau

WIR ÜBER UNS - DER VSH

Vorstand VSH

Bianca Poppe, Vorstandsvorsitzende
Poppe Logistik GmbH

Stefan Wurzel, Vorstandsvorsitzender
Erich Wurzel GmbH & Co. KG

John Beckedorf
Wilhelm Ernst GmbH

Thomas Knaack
Hans Knaack GmbH & Co. KG

Dorothee Riebau
A. Walther & Co. (GmbH & Co.)

Frank Schulz
HTS Cargo GmbH

Kerstin Wendt-Heinrich
TOP Mehrwert-Logistik GmbH & Co. KG

Geschäftsstelle VSH

Hans Stapelfeldt
Geschäftsführer VSH

Christopher Johnert
Mitgliederbetreuung VSH

Arbeitskreise VSH

Arbeitskreis Großraum- und Schwertransporte

Hans Stapelfeldt
Geschäftsführer VSH

Arbeitskreis Hafen

Hans Stapelfeldt
Geschäftsführer VSH

Christopher Johnert
Mitgliederbetreuung VSH

VSH-Next Generation

John Beckedorf, Vorstand VSH
Wilhelm Ernst GmbH

Timo Albrecht
Heinrich Zoder Spedition GmbH

Steve Bachmann
Oxalis Bitumen Logistik GmbH

Anika Beeken
Meta & Peter Beeken Entsorgungsgesellschaft mbH

Felix Beeken
Meta & Peter Beeken Entsorgungsgesellschaft mbH

Daniel Dübberbecker
Wilhelm Ernst GmbH

Torsten Hartung
Gustav Seeland GmbH

Timo Ernst
August Ernst GmbH & Co. KG

Bernhard Hose
Hose Spedition GmbH

Monique Celine Jarchow
LTH Langhorst Trucking Hamburg GmbH

WIR ÜBER UNS - DER VSH

VSH-Next Generation

Maximilian Jestrich
Ernst Pfaff GmbH

Christopher Johnert
Mitgliederbetreuung VSH

Tim Jöhnk
Carl Jöhnk KG

Jirko Kampa
Walter Lauk Containerspedition GmbH

Harder Michael Kock
Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Veronika Müller
K. H. Müller Fuhrbetrieb GmbH & Co. KG

Melina Lauk
Walter Lauk Containerspedition GmbH

Jannik Meyns
Rolf Riedel Transport- u. Montage Service GmbH

Jan-Eric Pfaff
Ernst Pfaff GmbH

Vivian Pfaff
Ernst Pfaff GmbH

Johanna Seils
KG BurSped Speditionen GmbH & Co.

Louis Stange
Stange Transport GmbH

Björn Tauer
Klaus Bosselmann Transport GmbH & Co. KG

Lukas Winkelmann
Rüter Fernverkehr

Mitglied des Vorstands

Stefan Wurzel, Vorsitzender
Erich Wurzel GmbH & Co. KG

Vertreterversammlung

Bianca Poppe
Poppe Logistik GmbH

Thomas Knaack
Hans Knaack GmbH & Co. KG

Rentenausschuss

Hans Stapelfeldt, Stellvertreter
Geschäftsführer VSH

Widerspruchs- und Einspruchsausschuss

Bianca Poppe, Stellvertreterin
Poppe Logistik GmbH

Berufsgenossenschaft
Verkehrswirtschaft Post-Logistik
Telekommunikation

Handelskammer Hamburg

Ausschuss für Mobilität und Hafen

Kerstin Wendt-Heinrich, Vorsitzende
TOP Mehrwert-Logistik GmbH & Co. KG

Arbeitskreis Großraum- und Schwertransporte

Hans Stapelfeldt
Geschäftsführer VSH

Dirk Anbergen
Rolf Riedel Transport- u. Montage Service GmbH

Nils Anbergen
Rolf Riedel Transport- u. Montage Service GmbH

Frank Beckedorf
Gustav Seeland GmbH

Johann Evers
Gustav Seeland GmbH

Jannik Meyns
Rolf Riedel Transport- u. Montage Service GmbH

Maik Stange
Stange Transport GmbH

Thomas Usinger
SLH Hamburg GmbH

Prüfer Sach- und Fachkundeprüfung Güterkraftverkehr

Bernd Beeken
Meta & Peter Beeken Entsorgungsgesellschaft mbH

Bianca Poppe
Poppe Logistik GmbH

Dorothee Riebau
A. Walther & Co. (GmbH & Co.)

Logistik-Initiative

Vorstand

Kerstin Wendt-Heinrich, Vorstandsvorsitzende
TOP Mehrwert-Logistik GmbH & Co. KG

Mitglied des Kuratoriums

Kerstin Wendt-Heinrich, Vorsitzende des Kuratoriums
TOP Mehrwert-Logistik GmbH & Co. KG

Tarifkommission

Alexander Gautzsch, Verhandlungsführer
Heinrich Zoder Spedition GmbH

Hans Stapelfeldt
Geschäftsführer VSH

John Beckedorf
Wilhelm Ernst GmbH

Dr. Antje Düppenbecker
Wilhelm Ernst GmbH

Nikolas Grünthal
Hermes Germany GmbH

Dorothee Riebau
A. Walther & Co. (GmbH & Co.)

Friedrich-Wilhelm Wilke
Oxalis Bitumen Logistik GmbH

WIR ÜBER UNS - DER VSH

KRAVAG-SACH Versicherung des
Deutschen Kraftverkehrs VaG

Delegierte

Carsten Pfaff
Ernst Pfaff GmbH

Unternehmerbeirat

Konstantin Kubenz
Kube & Kubenz Internationale Speditions- und
Logistikgesellschaft mbH & Co. KG

Thomas Pfaff
Ernst Pfaff GmbH

Jonas Schult
Rolf Eichhorn Spedition GmbH

Arbeitskreis Lkw

Christopher Johnert, Vorsitzender
Mitgliederbetreuung VSH

Arbeitskreis Verkehr

Hans Stapelfeldt, Leitung Arbeitskreis
Geschäftsführer VSH

Thomas Usinger
SLH Hamburg GmbH

BGL-Jungunternehmerkreis

Louis Stange
Stange Transport GmbH

Jannik Meyns
Rolf Riedel Transport- u. Montage Service GmbH

Bianca Poppe
Poppe Logistik GmbH

Ausschuss für Berufsbildung

Hans Stapelfeldt
Geschäftsführer VSH

Ausschuss für Digitales

Christopher Johnert
Mitgliederbetreuung VSH

Frank Schulz
HTS Cargo GmbH

Hans Stapelfeldt
Geschäftsführer VSH

Rechtsausschuss

Hans Stapelfeldt
Geschäftsführer VSH

Ausschuss für Sozialpolitik

Hans Stapelfeldt
Geschäftsführer VSH

Forum Verkehrssicherheit der
Behörde für Inneres und Sport

Behörde für Verkehr und
Mobilitätswende

Bundesverband Güterkraft-
verkehr Logistik und
Entsorgung (BGL) e.V.

Perspektivwechsel schafft Verständnis – Gemeinsam für mehr Verkehrssicherheit

„Perspektivwechsel bedeutet, Sicherheit dort beginnen zu lassen, wo Verständnis wächst.“ Mit diesen Worten beschreibt VSH-Vorstandsmitglied Dorothee Riebau in ihrem Editorial einen Gedanken, der die Verkehrssicherheitsarbeit des VSH seit vielen Jahren prägt. Denn mehr Sicherheit im Straßenverkehr entsteht nicht allein durch Technik oder Vorschriften – sie beginnt dort, wo Verkehrsteilnehmer die Perspektive des anderen verstehen.

Ein Jahr, das betroffen macht

Gerade im Jahr 2026 erhielt dieses Anliegen eine bedrückende Aktualität. Mehrere schwere Abbiegeunfälle mit Radfahrenden erschütterten Hamburg innerhalb weniger Wochen. Bereits im März kam in Hamburg-Moorfleet ein 63-jähriger Radfahrer ums Leben, nachdem er von einem abbiegenden Lkw erfasst worden war. Im April wurde in Hamburg-Barmbek eine 69-jährige Radfahrerin bei einem Abbiegeunfall verletzt. Nur wenige Tage später folgte die tragische Nachricht aus Hamburg-Wilstorf: Ein elfjähriger Junge wurde von einem Lkw überrollt und verlor sein Leben. Weniger als 48 Stunden danach ereignete sich in Hamburg-Billbrook ein weiterer tödlicher Abbiegeunfall, bei dem ein Radfahrer noch an der Unfallstelle verstarb. Diese Ereignisse haben viele Menschen tief bewegt – auch die Unternehmen der Transport- und Logistikbranche. Sie zeigen auf erschütternde Weise, dass jeder einzelne Unfall einer zu viel ist und wie wichtig kontinuierliche Aufklärungsarbeit, gegenseitiges Verständnis und gemeinsame Prävention bleiben.

Gemeinsam Verantwortung übernehmen

Besonders bewegend war die Teilnahme mehrerer VSH-Mitgliedsunternehmen an der Mahnwache des ADFC in Billbrook. Unternehmerinnen, Unternehmer und Fahrer standen dort gemeinsam mit Radfahrenden und Vertretern des ADFC, um der Opfer zu gedenken und ein Zeichen für gegenseitigen Respekt und mehr Sicherheit im Straßenverkehr zu setzen.

Die Gespräche vor Ort machten deutlich, dass alle Beteiligten dasselbe Ziel verfolgen: Unfälle verhindern



Live-Abbiegeaktion auf dem St. Annenplatz

und das Verständnis füreinander stärken. Gerade dieser offene Austausch zwischen Transportbranche und Radverkehr wurde von vielen Teilnehmern als wichtiges Signal wahrgenommen.

Perspektivwechsel macht Gefahren erlebbar

Neben dem Gedenken stand auch 2026 wieder die Präventionsarbeit im Mittelpunkt. Ein Höhepunkt war die bundesweite Verkehrssicherheitsaktion „sicher.mobil. leben“ unter dem Motto „Zweiräder im Blick“.

Gemeinsam mit der Polizei Hamburg und sechs Mitgliedsunternehmen war der VSH an mehreren Hamburger Grundschulen sowie auf dem St. Annenplatz in der Hafen-City vertreten. Die Schülerinnen und Schüler konnten direkt erleben, wie der Blickwinkel eines Lkw-Fahrers aus seinem Lkw-Fahrerhaus tatsächlich ist. Für viele war es ein überraschender Moment, selbst im Fahrerhaus Platz zu nehmen und festzustellen, welche Bereiche rund um den Lkw aus der Fahrperspektive nur schwer oder nicht einsehbar sind. Gerade diese praktische Erfahrung machte sichtbar, warum Aufmerksamkeit, Abstand und gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr eine so wichtige Rolle spielen.

Auch zahlreiche Radfahrerinnen und Radfahrer nutzten auf dem St. Annenplatz die Gelegenheit, selbst im Fahrerhaus Platz zu nehmen und mit Berufskraftfahrerin Sara von unserem Mitglied Bremer Hamburg Transport GmbH ins Gespräch zu kommen. Auch Senator für Inneres und Sport Andy Grote besuchte die Aktion und



FOKUS SICHERHEIT UND PRÄVENTION

nahm selbst im Fahrerhaus Platz, um die Perspektive eines Lkw-Fahrers einzunehmen. Besonders der direkte Austausch auf Augenhöhe machte deutlich, dass gegenseitiges Verständnis häufig der erste Schritt zu mehr Sicherheit ist.

Die Aktionen standen zugleich im Zeichen der Hamburger Verkehrssicherheitskampagne #HamburgGibt8, die für mehr Aufmerksamkeit, Rücksichtnahme und ein verantwortungsvolles Miteinander im Straßenverkehr wirbt.

Verkehrssicherheit das ganze Jahr über

Auch über den bundesweiten Aktionstag hinaus setzte der VSH seine Verkehrssicherheitsarbeit konsequent fort. Gemeinsam mit der Polizei Hamburg und Mitgliedsunternehmen fand im Juli erneut eine Live-Abbiegeaktion an der Kennedybrücke statt – einem Bereich, an dem sich regelmäßig kritische Verkehrssituationen ergeben. Darüber hinaus beteiligte sich der Verband mit weiteren Perspektivwechsel-Aktionen am Stadtteilstadt KulturKlinker Barmbek sowie an einer Veranstaltung von Globetrotter zum Start der Fahrradsaison. Überall verfolgten die Aktionen dasselbe Ziel: Gefahren sichtbar machen, Verständnis fördern und miteinander ins Gespräch kommen.

Vor dem Hintergrund der schweren Abbiegeunfälle des Jahres 2026 wurde zudem verstärkt auf die besondere Bedeutung einer konsequenten Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen hingewiesen. Die Polizei Hamburg legte bei ihren Verkehrskontrollen daher einen besonderen Schwerpunkt auf die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit beim Abbiegen und sensibilisierte die Fahrerinnen und Fahrer entsprechend.

Starke Partner für mehr Sicherheit

Solche Aktionen leben vom Engagement unserer Mitglieder, die ihre Fahrzeuge, ihre Fahrerinnen und Fahrer sowie ihre Zeit zur Verfügung stellen. Für diese wertvolle Unterstützung bedankt sich der VSH herzlich bei der Bremer Hamburg Transporte GmbH, der Ernst Pfaff GmbH, der Johs. Martens (GmbH & Co. KG), der Stange Transport GmbH, der Gustav Seeland GmbH, Kling Transport, der Transport & Kombiservice Jürgen Ludwig GmbH & Co. KG sowie der K. H. Müller Fuhrbetrieb GmbH & Co. KG.

Gemeinsam mit der Polizei Hamburg leisten sie einen wichtigen Beitrag dazu, Verkehrssicherheit erlebbar zu machen und das gegenseitige Verständnis zwischen allen Verkehrsteilnehmern nachhaltig zu stärken.

Mehr Verständnis schaffen

Die Erfahrungen zeigen eindrucksvoll, wie wichtig der Perspektivwechsel bleibt. Moderne Assistenzsysteme können einen wichtigen Beitrag leisten, sie ersetzen jedoch weder Aufmerksamkeit noch gegenseitige Rücksichtnahme. Deshalb wird sich der VSH auch künftig gemeinsam mit der Polizei Hamburg, seinen Mitgliedsunternehmen und den Partnern im Verkehrssicherheitsforum für weitere Präventionsaktionen einsetzen.

Denn mehr Verkehrssicherheit entsteht dort, wo Menschen bereit sind, die Perspektive des anderen einzunehmen – und gemeinsam Verantwortung zu übernehmen. Bringen wir gemeinsam #mehrAchtung auf die Straße! ■



Mehr Sicherheit im Alltag: Konkrete Lösungen für unsere Transportbranche

Die Anforderungen an die Präventionsarbeit verändern sich rasant. Der demografische Wandel, neue digitale Technologien, KI und sich ständig verändernde Arbeitsprozesse stellen Unternehmen unserer Transportbranche vor täglich neue Herausforderungen. Gleichzeitig bleibt die Sicherheit von Beschäftigten im Straßenverkehr und am Arbeitsplatz eine zentrale Aufgabe. Über diese Entwicklungen sprechen wir mit Wolfgang Laske, Mitglied der Geschäftsführung der BG Verkehr. Er leitet den Geschäftsbereich Prävention, der Unternehmen und Beschäftigte bei Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz wirksam unterstützt.



Wolfgang Laske, Mitglied der Geschäftsführung der BG Verkehr und Leiter Geschäftsbereich Prävention

1. VSH: Herr Laske. Viele unserer Transportunternehmen kämpfen mit Fahrermangel, steigenden Kosten und hohem Zeitdruck. Wo sehen Sie die wirksamsten Maßnahmen, mit denen Unternehmen gleichzeitig Arbeitssicherheit erhöhen und Ausfallkosten senken können?

Wolfgang Laske: Die wirksamsten Maßnahmen sind die Investition in sichere Arbeitsmittel, Aus- und Weiterbildung der Mitarbeitenden und ein gutes Betriebsklima. In der heutigen Zeit ist das sicher keine leichte Aufgabe. Aber es hilft dabei, langfristig Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen an das Unternehmen zu binden. Außerdem bringen nur gesunde Beschäftigte die volle Leistung für das Unternehmen. Mitarbeitende, auf denen die Unternehmen bauen können, sind das wichtigste Kapital. Deshalb sind gute Arbeitsbedingungen und gut qualifizierte Mitarbeitende ein zentraler Baustein, um Kosten - nicht nur Ausfallkosten - zu senken und parallel die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz zu erhöhen.

Wenn wir uns allerdings das Unfallgeschehen der Transportbranche ansehen, dann springen die Unfallzahlen beim Be- und Entladen ins Auge. Ich denke, dass hier Spielräume für Ver-

besserungen bestehen, beispielsweise durch bessere Abstimmung mit Ver- und Entladern, gut angelegte Arbeitsabläufe, weniger Technologiebrüche, klare Aufgabenzuteilungen und eindeutige Verantwortlichkeiten.

2. VSH: Das Durchschnittsalter der Berufskraftfahrer steigt. Welche konkreten Anpassungen bei Fahrzeugen, Arbeitsabläufen oder Gesundheitsangeboten empfehlen Sie Unternehmen, um ältere Fahrer und immer mehr Rentner langfristig im Beruf zu halten?

Wolfgang Laske: Mit steigendem Durchschnittsalter der Berufskraftfahrer und -fahrerinnen gewinnen ergonomische, organisatorische und gesundheitliche Maßnahmen an Bedeutung. Die Erfahrung dieser Mitarbeiter ist für das Unternehmen wichtig. Deshalb ist es das Ziel, die Arbeitsfähigkeit möglichst lange zu erhalten und krankheitsbedingte Ausfälle zu reduzieren.

Wie kann das gelingen? Fangen wir mit den Fahrzeugen an, die ergonomisch gut ausgestattet sein sollten. Wünschenswert sind zum Beispiel vielfach verstellbare Fahrersitze mit Lordosenstütze, Sitzheizung und Luftfederung, höhen- und längenverstellbare Lenkräder, gut erreichbare Bedienelemente, Fahrerassistenzsysteme wie Abstandsregelung, Spurhalteassistent, Notbrems- oder Abbiegeassistenten, Rückfahrassistenten und klimatisierte Fahrerhäuser. Rutschfeste Trittstufen und gut erreichbare Haltegriffe oder Niederflurfahrzeuge in der Entsorgungsbranche erleichtern den sicheren Einstieg.

Regelmäßige Schulungen zur Fahrzeugtechnologie und eingesetzten Assistenzsystemen schaffen Akzeptanz und Sicherheit in der Anwendung. Ein Fahrsicherheitstraining, das die BG Verkehr übrigens finanziell unterstützt, hilft dabei das Fahrzeug und dessen Verhalten in verschiedenen Situationen besser kennenzulernen und das Vertrauen in das eigene Handeln zu stärken. Das alles dient nicht nur älteren Beschäftigten, auch junge Fahrerinnen und Fahrer profitieren davon.



3. VSH: Was können Unternehmer über die passende Technik und das Training hinaus noch tun?

Wolfgang Laske: Organisatorisch gibt es auch viele Möglichkeiten wie zum Beispiel eine gute Tourenplanung mit ausreichend Zeitreserven. Das reduziert den Stress im Fahrerhaus enorm. Nacht- oder Schichtarbeit lässt sich im Transportgewerbe leider nicht immer vermeiden, aber eine flexible Einsatzplanung unter Berücksichtigung der körperlichen Leistungsfähigkeit älterer Fahrer*innen hilft weiter. Dabei sollten Unternehmer auch darauf achten, dass schwere manuelle Lade- und Entladetätigkeiten vermieden oder technisch optimal unterstützt werden. Bei Arbeiten im Team haben sich altersgemischte Teams bewährt, so können sich junge und ältere Beschäftigte sinnvoll ergänzen und voneinander profitieren.

Nicht zu vergessen sind die gesundheitlichen Aspekte. Regelmäßige Gesundheitschecks und Bewegungsprogramme helfen Fahrer*innen und Fahrern fit zu bleiben. Anregungen gibt die kostenlose Broschüre „Fit auf langen Fahrten“ von der BG Verkehr. Die Broschüre enthält auch Informationen zur guten und gesunden Ernährung unterwegs.

Wertschätzende Unternehmenskultur und regelmäßige Feedbackgespräche ermöglichen den Beschäftigten, an der Gestaltung ihrer Fahrer*innenarbeitsplätze mitzuwirken. Ein ganzheitlicher Ansatz bestehend aus der Kombination von guten Fahrer*innenarbeitsplätzen, einer gesundheitsförderlichen Organisation der Arbeit und wertschätzenden Umgangsformen bietet die größten Chancen, erfahrene Berufskraftfahrer*innen langfristig im Unternehmen zu halten.

4. VSH: Neue digitale Systeme und KI werden heute in immer kürzeren Abständen eingeführt. Welche Fehler beobachten Sie dabei in der Praxis am häufigsten – und wie können Unternehmen diese vermeiden?

Wolfgang Laske: Zu den häufigsten Fehlern beim Einsatz digitaler Systeme und KI im Arbeitsalltag gehört die oftmals unzureichende Einführung in die Nutzung. Folge sind Unsicherheit und geringe Akzeptanz. Auch die mit dem Einsatz solcher Systeme häufig verbundene steigende Informationsdichte stellt für die Fahrer*innen und Fahrer eine zusätzliche Herausforderung dar. Betrachtet man einmal objektiv wie viele Informationen, in Form von Benachrichtigungen oder Warnmeldungen, von den Fahrer*innen neben der Ausübung der eigentlichen Fahraufgabe verarbeitet werden müssen, rückt das Thema Ablenkung und Erhöhung des Unfallrisikos in den Fokus. Dies sollte bei der Einführung solcher Systeme immer mitgedacht werden.

5. VSH: Wenn Sie einem mittelständischen Transportunternehmen mit 9 bis 99 Beschäftigten nur drei Präventionsmaßnahmen empfehlen dürften: Welche würden den größten Nutzen bringen?

Wolfgang Laske: Das ist so pauschal kaum zu beantworten. Jedes Unternehmen, dessen Transportaufgabe und die damit einhergehenden Gefährdungen sind anders.

Grundsätzlich ist das TOP-Prinzip anzuwenden – Technische Maßnahmen vor Organisatorischen und Personenbezogenen Maßnahmen. Dennoch, die folgenden drei Maßnahmen würde ich im Transportgewerbe priorisieren:

- Auf eine gute und sicherheitsgerechte technische Ausstattung der Fahrzeuge achten (Technisch), die Abstimmung mit Ladestellen suchen (Organisatorisch).
- Fahrer*innen und Fahrer schulen (Personenbezogen), deren Fragen aufgreifen und Arbeitsabläufe trainieren.
- Den Erfolg der Maßnahmen überprüfen und bei Bedarf nachsteuern.

Fahrer*innen und Fahrer sollten in die Gestaltung dieser Maßnahmen einbezogen werden, um sich damit identifizieren zu können und sie nicht als „Bürde“ aufzufassen.

6. VSH: Viele unserer Unternehmer fragen sich, wie sie ihre Lkw-Fahrer für Sicherheit sensibilisieren können, ohne zusätzliche Bürokratie zu schaffen. Welche einfachen und praxiserprobten Ansätze funktionieren nach Ihrer Erfahrung besonders gut?

Wolfgang Laske: Miteinander reden funktioniert immer! Kommunikation ist ein entscheidender Bestandteil sicherer Arbeit. Hinweise zur Arbeitssicherheit lassen sich einfach, praxisnah und direkt in den Arbeitsalltag integrieren. Ein Beispiel aus der Praxis: Kurze Sicherheitsimpulse von maximal fünf Minuten vor Schichtbeginn. Ein weiterer Tipp: Gestalten Sie Unterweisungen praxisnah, am besten direkt am Fahrzeug. Geben Sie den Beschäftigten Checklisten mit wenigen Kernpunkten an die Hand. Und geben Sie Feedback – positives wie negatives. Nur wer miteinander redet, kann etwas bewirken.

Noch ein Tipp zu den Unterweisungen: Erfahrungsberichte von Kollegen zu Beinaheunfällen oder herausfordernden Situationen erhöhen den Praxisbezug. Kurze Videos, wie beispielsweise die Animationsfilme der BG Verkehr oder digitale



Lernmodule können die Unterweisung unterstützen und beleben. Die beste Motivation ist allerdings, wenn die Chefs bei der Arbeitssicherheit mit gutem Beispiel vorangehen. Dazu gehört auch, dass Fahrerinnen und Fahrer Mängel einfach melden und sicher sein können, dass diese zeitnah abgestellt werden. Also einfach, unbürokratisch, praxisnah und wertschätzend – das ist der Schlüssel.

7. VSH: In Hamburg kommt es immer wieder zu schweren und tödlichen Unfällen zwischen abbiegenden Lkw und Radfahrenden. Welche konkreten Maßnahmen können Unternehmen bereits heute umsetzen, um das Risiko solcher Unfälle deutlich zu reduzieren?

Wolfgang Laske: Da sind wir wieder beim TOP-Prinzip.

Als Technische Maßnahme spielt hier die Sicherheitsausstattung des Fahrzeugs eine entscheidende Rolle: Fahrzeuge sollten mit Abbiegeassistenzsystemen ausgestattet sein. Falls diese noch nicht in Serie verbaut sind, sollte möglichst nachgerüstet werden.

Organisatorisch sollte die regelmäßige Prüfung der Funktion der Abbiegeassistenten und die optimale Einstellung von Kamera-Monitor-Systemen und Spiegeln geregelt werden. Zudem gilt es, Sensoren von Warnsystemen sauber zu halten.

Zu den Personenbezogenen Maßnahmen zählt die obligatorische Unterweisung. Fahrende sollten zu diesem, beim Abbiegen allgegenwärtigen Risiko, regelmäßig geschult und sensibilisiert werden. Zudem sollten Beinaheunfälle im Rahmen solcher Schulungen gemeinsam ausgewertet werden, um daraus zu lernen.

Wichtig ist auch, den Fahrenden die Sicherheit zu vermitteln, dass sie sich in gefährlichen Abbiegesituationen im Zweifel Zeit nehmen können. Sicherheit geht vor!

Darüber hinaus kommt auch hier wieder der Aspekt der Tourenplanung zum Tragen, der auch darauf abzielen sollte, Touren so planen, dass Zeitdruck und unnötige Fahrten durch stark frequentierte innerstädtische Bereiche möglichst reduziert werden. Und bitte daran denken, die Schrittgeschwindigkeit beim Abbiegen einzuhalten. Letzteres gilt innerorts generell für Fahrzeuge über 3,5 t, hilft aber auch bei allen anderen Fahrzeugen. Ein Tipp für die „Kapitäninnen“ und „Kapitäne“ der Straße: Bitte sorgen Sie dafür, dass der Sichtbereich frei von Wimpeln, Aufklebern und anderen Hindernissen ist.



8. VSH: Welche Rolle spielen moderne Assistenzsysteme wie Abbiegeassistenten, Kameras oder KI-gestützte Warnsysteme? Wo sehen Sie den größten Sicherheitsgewinn und wo sollten Unternehmen besonders investieren?

Wolfgang Laske: Solche Systeme spielen eine große Rolle, um die Sicherheit zu verbessern. Mit Blick auf das Unfallgeschehen sind Abbiegeassistenz-, Notbrems-, Spurhalte- und Spurverlassenswarnsysteme sowie KI-gestützte Kamerasysteme ein Sicherheitsgewinn. In die Anschaffung solcher Systeme und deren regelmäßige Wartung sollten die Unternehmen besonders investieren.

Wichtig: Die Kenntnis über Funktionalitäten und Grenzen der einzelnen Assistenzsysteme müssen den Fahrern und Fahrerinnen vermittelt werden. Nur wenn die Systeme richtig eingesetzt werden, entfalten sie im Gefahrenfall ihre volle Wirkung.

Benutzerfreundliche und möglichst einfach bedienbare Systeme erhöhen deren Akzeptanz. Deshalb sollten bei der Auswahl neuer Assistenzsysteme und deren Einführung im Idealfall die Fahrer bei der Auswahl und Erprobung einbezogen werden. Auch hier gilt die ganzheitliche Betrachtung von Technik, Mensch und Arbeitsaufgabe. Nur so kann für alle am Verkehr Teilnehmenden ein Mehr an Sicherheit erreicht werden.

9. VSH: Nach einem schweren Unfall leiden oft nicht nur die Betroffenen und Angehörigen, sondern auch Fahrer, Kollegen und Unternehmer. Welche Unterstützung bietet die BG Verkehr für Fahrer und Betriebe nach einem traumatischen Ereignis?

Wolfgang Laske: Damit Führungsverantwortliche und Betroffene aus Mitgliedsunternehmen möglichst rasch Unterstützung erhalten, hat die BG Verkehr Mitarbeiterinnen



und Mitarbeiter als so genannte Trauma-Lotsen geschult. Diese Trauma-Lotsen sind direkt in den Unfallabteilungen der über das Bundesgebiet verteilten acht Bezirksverwaltungen tätig. Sie stehen als Ansprechpersonen zur Verfügung, können kompetent Auskunft geben, kennen Behandlungsmöglichkeiten und geeignete Therapeutinnen und Therapeuten. Bei Bedarf können sich Führungsverantwortliche und Betroffene telefonisch an die Trauma-Lotsen in der zuständigen Bezirksverwaltung wenden. Voraussetzung ist, dass ein solches Ereignis der BG Verkehr schnellstmöglich mitgeteilt wird. Je eher die Trauma-Lotsen aktiv werden können, desto besser ist es für die Betroffenen.

Den Unternehmen stehen die Aufsichtspersonen der BG Verkehr beratend zur Seite. Sie ermitteln die Unfallursachen und legen Maßnahmen fest, um solche und andere Unfälle zukünftig vermeiden zu können.

10. VSH: Was können Unternehmen tun, um ihre Beschäftigten nach einem schweren Verkehrsunfall psychologisch zu unterstützen und wieder sicher in den Arbeitsalltag zurückzuführen?

Wolfgang Laske: Seien Sie als Unternehmer auf eine solche Situation immer vorbereitet. In einer Notsituation ist es wichtig, schnell und richtig zu handeln. Das ist keine Hexerei. Aber es kann nur dann zuverlässig gelingen, wenn ein Unternehmen sich vorbeugend damit beschäftigt. Wir behandeln dieses Thema in

unseren Seminarangeboten und sprechen es bei Betriebsberatungen immer wieder an.

Im Ernstfall nutzen Sie das Angebot der BG Verkehr, und gehen Sie schnellstmöglich auf die Trauma-Lotsen zu. Die Vorgesetzten sollten beruhigend auf die Betroffenen einwirken, sie reden lassen und zuhören. Die Betroffenen benötigen Anteilnahme, Verständnis und Unterstützung von den Führungsverantwortlichen. Also zuhören, Kontakt halten, nachfragen und bei Bedarf gemeinsam nach Lösungen für die Folgen des traumatischen Erlebnisses suchen.

11. VSH: Wenn Sie den Unternehmern der Transport- und Logistikbranche für die nächsten fünf Jahre einen einzigen Rat geben könnten: Welcher Hebel wird nach Ihrer Einschätzung die größte Wirkung auf Sicherheit, Gesundheit und Unternehmenserfolg haben?

Wolfgang Laske: Investieren Sie nicht nur in moderne Technik, sondern in eine ganzheitliche Sicherheitskultur, in der Technik, Arbeitsorganisation und Beschäftigte zusammenwirken. Sinnvoll eingesetzte Technik, gute Arbeitsbedingungen und gut aus- und weitergebildete Beschäftigte – das ist der Hebel mit der größten Wirkung.

VSH: Lieber Herr Laske, der VSH bedankt sich herzlich für dieses sehr informative Interview! ■



Köhlbrandbrücke unter Druck – Wenn die wichtigste Hafenverbindung „müde“ wird

Die Köhlbrandbrücke ist unsere zentrale Schlagader des Hafens, verbindet Ost- und Westhafen über die Süderelbe und trägt den Verkehr zwischen Containerterminals, Containerpackstationen, Logistikzentren und Industrieanlagen. Rund 34.000 Fahrzeuge passieren die Brücke täglich, darunter etwa 12.000 Lkw. Für viele Transporte gibt es keine gleichwertige Alternative.

Seit dem 1. Mai 2026 hat sich die Situation jedoch grundlegend verändert. Die Brücke wurde für Großraum- und Schwertransporte (GST) auf 44 Tonnen Gesamtgewicht abgelastet. GST-Transporte, die darüber liegen, dürfen die wichtige Verbindung nicht mehr nutzen. Für die Hafen- und Logistikwirtschaft ist dies ein deutliches Warnsignal – und möglicherweise erst der Anfang einer Entwicklung mit weitreichenden Folgen.

In der Branche kursieren besorgniserregende Beschreibungen des Bauwerks. Die Köhlbrandbrücke gilt als „müde“. Fachleute berichten zudem, dass die Konstruktion aufgrund ihres Alters und der langjährigen Belastung inzwischen statische Eigenschaften aufweist, die nur noch schwer beziehungsweise nicht mehr verlässlich berechenbar sind. Die Konsequenz daraus ist die zum 01. Mai 2026 erfolgte Ablastung.

Für Schwerlastlogistiker bedeutet dies bereits heute erhebliche Einschränkungen. Zahlreiche Packstationen im Hafengebiet sind auf den Transport schwerer Komponenten angewiesen. Jede Umleitung verursacht zusätzliche Kilometer, längere Fahrzeiten, höhere Kosten und kompliziertere Genehmigungsverfahren. Was zunächst wie eine technische Maßnahme erscheint, entwickelt sich zunehmend zu einem wirtschaftlichen Problem.

Dabei steht die Branche vor einer noch größeren Herausforderung. Nach aktuellem Planungsstand wird ein Ersatzbau der Köhlbrandbrücke beziehungsweise eine neue Querung erst gegen Ende der 2030er-Jahre zur Verfügung stehen. Gleichzeitig besteht die Sorge, dass die bestehende Brücke ihren Zustand wesentlich früher erreicht, an dem weitere Einschränkungen unumgänglich werden.

Die Folgen eines solchen Szenarios wären gravierend. Der Verkehrsfluss innerhalb des Hafens ohne Köhlbrandbrücke würde erheblich beeinträchtigt, Transport- und Logistikunternehmen müssten mit steigenden Kosten und Verzögerungen rechnen. Besonders kritisch wäre jedoch die internationale Dimension: Verlagerte Warenströme suchen sich schnell alternative Wege über Konkurrenzhäfen in Europa. Erfahrungen aus der Logistik zeigen, dass einmal verlorene Verkehre nur selten vollständig zurückkehren.



Für den Standort Hamburg steht deshalb weit mehr auf dem Spiel als eine einzelne Brücke. Die Verbindung ist ein zentrales Element einer Infrastruktur, die zehntausende Arbeitsplätze sichert und den größten deutschen Seehafen mit seinen Kunden im In- und Ausland verbindet. Jede Einschränkung wirkt sich unmittelbar auf die Leistungsfähigkeit des gesamten Hafens aus.

Die Ablastung auf 44 Tonnen markiert daher nicht nur eine technische Anpassung, sondern einen Wendepunkt. Sie macht deutlich, wie dringend tragfähige Lösungen für die Zukunft der Hafenanbindung benötigt werden. Die Sorge vieler Unternehmen richtet sich inzwischen weniger auf die aktuelle Maßnahme als auf die Frage, welche als Nächstes folgt.

Der VSH kämpft im Hamburger Rathaus für die Unternehmen: Die Ablastung der Köhlbrandbrücke ist vermutlich

nicht das Ende, sondern der Beginn weiterer Einschränkungen. Angesichts des baulichen Zustands des Bauwerks ist zu befürchten, dass in den kommenden Jahren zusätzliche Maßnahmen notwendig werden.

Für die Hamburger Hafenwirtschaft wächst damit die Gefahr, dass ihre wichtigste Verkehrsader Schritt für Schritt an Leistungsfähigkeit verliert – lange bevor eine neue Querung zur Verfügung steht. Die „müde“ Brücke sendet ein deutliches Signal: Die Zeit drängt. Hamburg steht vor der großen Herausforderung, seine Rolle als logistisches Drehkreuz in der Metropolregion auch während infrastruktureller Erneuerungen zu verspielen oder zu sichern. Bleiben kurzfristige Maßnahmen aus, droht dem Wirtschaftsverkehr ein Verkehrsinfarkt – und das „Tor zur Welt“ wird zum Nadelöhr. ■

Neues Werkzeug beim AK Verkehr: „Ad-hoc-Arbeitsgruppen“ für akute Baustellen

Hamburg investiert massiv in seine Infrastruktur. Straßen werden saniert, Brücken erneuert, die U-Bahn-Linien U4 und U5 gebaut. Gleichzeitig verlegen Versorgungsunternehmen neue Leitungen für Strom, Gas, Wasser, Fernwärme und Glasfaser oder erneuern Sielanlagen. Was einzeln betrachtet sinnvoll und notwendig ist, entwickelt sich auf Hamburgs Straßen jedoch zunehmend zu einer gewaltigen Koordinierungsaufgabe.

Besonders betroffen sind wichtige Wirtschafts- und Logistikachsen. Vor allem in den Speditions- und Gewerbegebieten rund um Billbrook sowie im Bereich der Freihafenelbbrücken häuften sich die Beschwerden unserer Mitgliedsunternehmen. Zu oft entstand der Eindruck, dass mehrere Baumaßnahmen gleichzeitig auf denselben Verkehrsachsen stattfinden, ohne ausreichend aufeinander abgestimmt zu sein.

Die Ursache liegt häufig nicht in fehlendem Engagement der Beteiligten. Im Gegenteil: Noch nie waren so viele Akteure gleichzeitig im Hamburger Straßenraum tätig. Neben den klassischen Straßenbaulastträgern arbeiten dort heute zahlreiche Leitungsträger für Wasser, Strom,

Gas, Fernwärme, Telekommunikation und Glasfaser. Jeder verfolgt eigene Bauprogramme, Fristen und technische Anforderungen. Die Herausforderung besteht darin, diese Vielzahl von Maßnahmen zeitlich und räumlich so aufeinander abzustimmen, dass die Belastungen für den Verkehr beherrschbar bleiben.

Genau an diesem Punkt setzt eine Initiative des AK Verkehr an. Um kritische Baustellensituationen schneller zu entschärfen und drohende Verkehrskonflikte frühzeitig zu erkennen, wurden sogenannte Ad-hoc-Arbeitsgruppen eingerichtet. Das Ziel ist ebenso einfach wie wirkungsvoll: Alle verantwortlichen Bauträger, Behörden und Infrastrukturunternehmen werden kurzfristig an einen Tisch gebracht, sobald sich Engpässe oder Überschneidungen abzeichnen.

Dort werden Bauabläufe verglichen, Zeitpläne abgestimmt und mögliche Alternativen diskutiert. Maßnahmen können verschoben, Bauphasen synchronisiert oder Verkehrsführungen angepasst werden. Entscheidend ist dabei der direkte Austausch aller Beteiligten. Was früher oft über lange Verwaltungswege abgestimmt werden musste, kann jetzt deutlich schneller besprochen und gelöst werden. ➔

Die ersten Erfahrungen zeigen, dass dieser pragmatische Ansatz in der Praxis gut funktioniert. Zwar lassen sich Baustellen nicht vermeiden – zu groß ist der Investitionsbedarf in die Hamburger Infrastruktur. Doch durch eine engere Abstimmung können viele negative Auswirkungen reduziert werden. Insbesondere die Gefahr von „Megastaus“ auf wichtigen Logistikrouten soll dadurch deutlich verringert werden.

Im AK Verkehr unter der Leitung vom VSH sitzen alle 2 Monate alle wichtigen Verantwortlichen mit am Tisch: BVM (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende); LSBG (Landesbetriebe Straßen, Brücken und Gewässer); HPA (Hamburg Port Authority); BWAI (Behörde für Wirtschaft, Arbeit und Innovation); Die Autobahn GmbH; DEGES; ADAC; UVHH (Unternehmensverband Hafen Hamburg); VHS (Verein Hamburger Spediteure); VSH (Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg).

Unser dringender Aufruf an unsere VSH-Mitglieder und ihre Disponenten: Wenn Sie plötzliche größere Störungen und Staus entdecken, die durch neue Baustelleneinrichtungen entstehen, bitten wir um Ihre Meldung und geben die Eckdaten Ihrer Information an die verantwortlichen Stellen weiter.

Bitte senden Sie uns diese E-Mail an die bekannte Service-Adresse: info@vshhamburg.de

Ihre Angaben: Eine kurze und eindeutige Beschreibung der Störung (Ort / Straße / Autobahnabschnitt / Fahrtrichtung), wenn möglich Ursache und Auswirkungen und ggf. sogar kreative Lösungsvorschläge. ■

Die Ablastungen der Brücken werden zum Masterproblem der GST-Branche

Für die Schwertransportbranche wird 2026 zur echten Belastungsprobe – und viele Unternehmen befürchten, dass die Herausforderungen noch zunehmen werden. Während Verlager, Industrie, Energiewirtschaft und Hafenbetriebe unbedingt auf Großraum- und Schwertransporte (GST) angewiesen sind, werden die Rahmenbedingungen für deren Durchführung zunehmend schwieriger.

Der Hauptgrund liegt in einer Entwicklung, die sich seit Jahren abzeichnet: Immer mehr Brücken werden aus Alters- und Sicherheitsgründen abgelastet, gleichzeitig nimmt die Zahl der Baustellen auf Hamburgs Hauptverkehrsachsen stetig zu. Für Schwertransporte bedeutet dies eingeschränkte Streckenverfügbarkeit, längere Fahrzeiten, komplexere Genehmigungsverfahren und deutlich höhere Kosten.

Besonders einschneidend war die Ablastung der Köhlbrandbrücke zum 1. Mai 2026 auf 44 Tonnen. Die wichtigste Straßenverbindung zwischen Ost- und Westhafen steht für die meisten Schwertransporte seitdem nicht mehr zur Verfügung. Für die betroffenen Unternehmen kam diese Entwicklung zu einem denkbar ungünstigen Zeitpunkt, da viele Transportkonzepte und

Dauergenehmigungen auf der Nutzung dieser zentralen Hafenquerung basierten.

Die Folgen sind erheblich. Alternativrouten stehen zwar grundsätzlich zur Verfügung, doch sie sind häufig mit erheblichen Umwegen verbunden. Zusätzliche Fahrstrecken, längere Transportzeiten und verschärfte Auflagen führen dazu, dass viele Transporte nur noch mit großem organisatorischen und wirtschaftlichen Aufwand durchgeführt werden können. In einzelnen Fällen geraten bewährte Transportabläufe sogar vollständig an ihre Grenzen.

Besonders problematisch ist die Situation bei den Dauergenehmigungen. Was über Jahrzehnte über die vergleichsweise kurze und leistungsfähige Route der Köhlbrandbrücke abgewickelt werden konnte, muss nun auf deutlich komplexeren Strecken neu bewertet werden. Zusätzliche Beschränkungen hinsichtlich des Gesamtgewichts, Breite, Höhe oder Auflagen für Polizeibegleitung erschweren die Genehmigungspraxis.

Für Unternehmen bedeutet dies oftmals einen erheblichen Planungsaufwand und eine sinkende Kalkulationsicherheit. In zahlreichen Arbeitsgesprächen und Fachrunden suchen die verantwortlichen Stellen



FOKUS VERKEHR UND INFRASTRUKTUR



GST-Transporte der VSH-Mitgliedsunternehmen Riedel Gruppe und Stange Transport GmbH

gemeinsam nach Lösungen. Vertreter der Hamburg Port Authority (HPA), der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM), des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), der Verkehrsdirektion Schwertransporte der Polizei (VD 12) sowie die betroffenen Unternehmen arbeiten gemeinsam mit dem VSH daran, praktikable Wege für die Zukunft zu entwickeln.

Die Gespräche zeigen, dass bei allen Beteiligten das Bewusstsein für die Bedeutung dieser Transporte vorhanden ist. Gleichwohl bleiben die Ausgangslage und das Tempo der Umsetzung von Sofortmaßnahmen schwierig.

Der VSH fordert von der Stadt Hamburg: Wenn Hamburg seine Rolle als führender Industrie-, Hafen- und Logistikstandort behaupten will, müssen auch Großraum- und Schwertransporte künftig zuverlässig und wirtschaftlich über Dauergenehmigungen abgewickelt werden können. Andernfalls droht dem Standort ein schleichender Verlust von Aufträgen, Projektverladungen und Wettbewerbsfähigkeit. ■

25 Jahre Digitalisierung im Hafen: Transportwirtschaft hat geliefert – jetzt ist die HHLA am Zug



Die Digitalisierung der Lkw-Abfertigung an den HHLA-Terminals gilt als eine der größten Veränderungen im Container-Hinterlandverkehr der vergangenen 25 Jahre. Von den ersten digitalen Voranmeldungen über Slotbuchungssysteme bis hin zu No-Show-Regelungen und mobilen Anwendungen wurden die Prozesse Schritt für Schritt modernisiert. Ein Erfolg, der jedoch nur möglich war, weil die Transportunternehmen die Veränderungen über viele Jahre hinweg aktiv mitgetragen haben.

Container-Transportunternehmen haben erhebliche Investitionen in IT-Systeme, Disposition, Fahrermanagement und Prozesssteuerung vorgenommen. Arbeitsabläufe wurden an die Anforderungen der digitalen Terminalabfertigung angepasst. Damit hat die Transportwirtschaft ihren Beitrag zur Modernisierung des Hamburger Hafens geleistet.

Doch nach einem Vierteljahrhundert Digitalisierung stellt sich für viele Unternehmen zunehmend die Frage, wann sich die erreichten Fortschritte auch in einer spürbar zuverlässigeren Abfertigung widerspiegeln.

Trotz digitaler Steuerung und verbindlicher Slotbuchungen gehören lange Wartezeiten an den Terminals weiterhin zum Alltag vieler Fahrer. Gleichzeitig berichten Unternehmen regelmäßig von fehlenden Slotkapazitäten, insbesondere an stark frequentierten Tagen. Aus Sicht der Transportwirtschaft steht deshalb fest: Die nächste Entwicklungsstufe muss nun auf Terminalseite erfolgen.

Ein zentraler Kritikpunkt betrifft das Slotmanagement. Obwohl die Containerströme anhand von Schiffsankünften und Terminalplanungen weitgehend vorhersehbar sind, reichen die angebotenen Kapazitäten häufig nicht aus. Für die Unternehmen bedeutet dies zusätzlichen Dispositionsaufwand, unnötige Wartezeiten und sinkende Produktivität.

Hinzu kommt, dass das bestehende System die operative Realität nicht immer ausreichend berücksichtigt. So ist die Kombination von Containerabgabe und Containeraufnahme innerhalb eines Rundlaufs oftmals nicht optimal abbildbar. Die Folge sind vermeidbare Leerfahrten, höhere

Kosten und zusätzliche Emissionen – ein Zustand, der weder wirtschaftlichen noch klimatischen Zielsetzungen entspricht.

Auch die bestehende No-Show-Regelung wird von der Branche kritisch bewertet. Zwar wird das Ziel einer verlässlichen Slotnutzung grundsätzlich unterstützt. Allerdings führen die aktuellen Regelungen nach Ansicht vieler Unternehmen zu Wettbewerbsnachteilen, insbesondere für kleine und mittelständische Betriebe. Rechtzeitig stornierte Termine oder Vorgänge außerhalb des eigenen Einflussbereichs sollten daher künftig differenzierter betrachtet werden.

Der wichtigste Punkt bleibt jedoch die Abfertigungsqualität selbst. Die Transportwirtschaft fordert eine verlässliche Durchlaufzeit von maximal 30 Minuten pro Container bei Einhaltung des gebuchten Slots. Nur wenn Terminbuchungen und tatsächliche Abfertigungszeiten zusammenpassen, kann die gesamte Transportkette effizient funktionieren.

Die Botschaft der Unternehmen ist dabei eindeutig: Die Branche hat in den vergangenen 25 Jahren ihren Beitrag geleistet. Digitalisierung, Prozessanpassungen und Investitionen wurden akzeptiert und umgesetzt. Jetzt erwarten die Transportbetriebe, dass die HHLA die nächsten Schritte geht und die notwendigen Voraussetzungen für eine verlässliche und wettbewerbsfähige Terminalabfertigung schafft. Der im VSH 2026 neu gegründete AK Hafen hat klare Anforderungen an die Terminals:

Die Digitalisierung der Lkw-Abfertigung im Hamburger Hafen ist eine Erfolgsgeschichte, die ohne das enorme Engagement der Transportunternehmen nicht möglich gewesen wäre. Nach 25 Jahren Anpassung und Investitionen liegt der Schwerpunkt nun auf der Terminalseite. Höhere und verlässlichere Slotkapazitäten, eine praxisgerechte No-Show-Regelung und garantierte Abfertigungszeiten von maximal 30 Minuten pro Box sind aus Sicht der Branche die entscheidenden Voraussetzungen, damit der Hamburger Hafen auch künftig zu den leistungsfähigsten Logistkdrehscheiben Europas gehört.

Die Transportwirtschaft hat geliefert – jetzt ist die HHLA am Zug. ■

E-Transformation im Straßengüterverkehr: Der Lkw ist bereit – die Infrastruktur noch nicht

Die Transformation des Straßengüterverkehrs hin zu klimafreundlichen Antrieben hat längst begonnen. Was vor wenigen Jahren noch als Zukunftsvision galt, ist mittlerweile auf vielen Betriebshöfen Realität: Die ersten batterieelektrischen Lkw sind in den Flotten von Speditionen und Logistikunternehmen angekommen. Große Nutzfahrzeughersteller bieten heute leistungsfähige Fahrzeuge für den regionalen Verteilerverkehr, aber zunehmend auch für anspruchsvolle Einsätze im Fernverkehr an.

Die Diskussion in der Transportbranche hat sich spürbar verändert. Während früher häufig die technische Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge im Mittelpunkt stand, sehen viele Unternehmen heute einen anderen Engpass als deutlich größeres Problem: die Ladeinfrastruktur.

Die aktuellen E-Lkw verfügen über Reichweiten und Ladeleistungen, die für zahlreiche Transporte bereits wirtschaftlich einsetzbar sind. Hersteller haben in den vergangenen Jahren erhebliche Fortschritte erzielt und ihre Modellpaletten entsprechend erweitert. Die Fahrzeuge sind längst nicht mehr das größte Hindernis auf dem Weg zur E-Mobilität.

Öffentliche Ladepunkte für schwere Nutzfahrzeuge sind weiterhin nur in begrenzter Zahl verfügbar. Insbesondere leistungsfähige Schnellladestationen entlang wichtiger Logistikrouten fehlen vielerorts noch. Hinzu kommen zu hohe Stromkosten und teilweise erhebliche Unterschiede bei den Ladetarifen. Für Transportunternehmen bedeutet dies eine schwierige Kalkulation, insbesondere wenn Fahrzeuge auf eine verlässliche Ladeinfrastruktur angewiesen sind.

Noch komplexer wird die Situation auf den eigenen Betriebsgeländen. Viele Unternehmen planen derzeit den Aufbau betrieblicher Ladeparks, stellen jedoch schnell fest, dass dies weit mehr ist als die Installation einiger Ladesäulen. Netzanschlüsse müssen geprüft, Transformatoren geplant und teilweise umfangreiche Baumaßnahmen durchgeführt werden. Nicht selten stellt sich die Frage, ob die vorhandene Stromversorgung am Standort

überhaupt ausreicht, um mehrere schwere Nutzfahrzeuge gleichzeitig mit hoher Leistung zu laden.

Gerade kleine mittelständische Unternehmen stehen dabei vor erheblichen Investitionen. Neben den Kosten für die Ladeinfrastruktur entstehen Aufwendungen für Netzanschlüsse, Energiemanagementsysteme und gegebenenfalls den Ausbau der eigenen Stromversorgung. Die technische und wirtschaftliche Planung wird damit zu einem entscheidenden Erfolgsfaktor der E-Transformation. Gleichzeitig wächst der Druck auf die Branche. Kunden erwarten zunehmend klimafreundliche Transportlösungen, während politische Vorgaben und Nachhaltigkeitsziele den Wandel zusätzlich beschleunigen. Für viele Transportunternehmen lautet die zentrale Frage daher nicht mehr, ob sie auf Elektromobilität umsteigen, sondern wie dieser Wandel wirtschaftlich und organisatorisch erfolgreich gestaltet werden kann.

Orientierung bietet dabei die kommende IAA Transportation 2026 in Hannover. Die weltweit wichtigste Messe für Nutzfahrzeuge und Logistik wird erneut ein Schaufenster für neue Fahrzeugkonzepte, Ladeinfrastruktur, Energiemanagement und digitale Lösungen sein. Viele Unternehmen erwarten dort neue Erkenntnisse über technische Entwicklungen, Fördermöglichkeiten und zukünftige Marktstandards.

Auch der VSH begleitet unsere Mitgliedsunternehmen auf diesem Weg. Wir unterstützen Sie bei der Suche nach geeigneten Partnern für die Planung und Umsetzung der E-Transformation und fördern den Austausch zwischen Fahrzeugherstellern, Energieversorgern, Infrastrukturplanern und Transportunternehmen. ■



VSH-Next Generation: Junge Führungskräfte gestalten die Zukunft der Branche mit

Die VSH-Next Generation hat sich in den vergangenen Jahren als wichtiges Netzwerk für junge Unternehmerinnen, Unternehmer und Führungskräfte sowie Nachwuchsführungskräfte aus der Transport- und Logistikbranche etabliert. Sie bietet eine Plattform für den persönlichen Austausch, gemeinsame Projekte und die Diskussion über Themen, die die Zukunft der Branche prägen. Dazu gehören neben Digitalisierung und Fachkräftegewinnung auch die Herausforderungen der E-Transformation des Fuhrparks.

Die VSH-Next Generation bietet dabei nicht nur Raum für den fachlichen Austausch, sondern auch für persönliche Begegnungen, neue Kontakte und den Blick über das eigene Unternehmen hinaus. Die Mitglieder bringen ihre Erfahrungen und unterschiedlichen Perspektiven ein, lernen voneinander und entwickeln gemeinsam Ansätze für die Herausforderungen der Branche.

VSH-Next Generation bringt Arbeitskreis Hafen auf den Weg

Ein besonderes Beispiel dafür ist die Gründung des Arbeitskreises Hafen im VSH. Die Idee dazu entstand aus den regelmäßigen Gesprächen innerhalb der VSH-Next Generation. Dabei wurde deutlich, dass viele Betriebe mit ähnlichen Fragestellungen und den täglichen Herausforderungen im Hamburger Hafen konfrontiert sind.

Der Wunsch nach einem regelmäßigen Austausch und einer gemeinsamen Plattform für diese Themen führte schließlich zur Gründung des Arbeitskreises Hafen. Im April 2026 fand das erste Treffen des Arbeitskreises statt, um die aktuellen Herausforderungen rund um die Abläufe an den Terminals zu besprechen und gemeinsame Lösungsansätze zu entwickeln.

Experten-Talk: Social Media – Die neue Visitenkarte der Transportwelt

Social Media gehört längst zum Alltag vieler Menschen. Gleichzeitig hat es sich zunehmend zu einem wichtigen Kommunikationsinstrument für Unternehmen entwickelt.

Auch für die Transport- und Logistikbranche wird diese digitale Präsenz immer bedeutender – soziale Netzwerke sind mittlerweile zu einer modernen Visitenkarte geworden.

Viele Unternehmen der Branche sind bereits in sozialen Netzwerken aktiv, nutzen diese Möglichkeiten bislang jedoch häufig noch nicht gezielt für ihre professionelle Außendarstellung. Nicht selten wird Social Media nebenbei von Mitarbeitenden aus Verwaltung, Buchhaltung oder anderen Bereichen betreut. Dabei bieten digitale Kanäle große Chancen: Unternehmen können ihren Arbeitsalltag zeigen, Einblicke hinter die Kulissen geben und ein authentisches Bild der Branche vermitteln.

Gerade beim Thema Fachkräftegewinnung gewinnt dieser Bereich zunehmend an Bedeutung. Fahrerinnen und Fahrer sowie junge Nachwuchskräfte lassen sich heute anders erreichen als noch vor einigen Jahren. Wer als Unternehmen sichtbar ist und zeigt, was die Arbeit in der Transport- und Logistikbranche ausmacht, kann Interesse für die eigenen Berufsbilder wecken und neue Zielgruppen erreichen.

Aus diesem Grund widmete sich die VSH-Next Generation im Rahmen eines Experten-Talks gemeinsam mit Marcel Witczak von der adesso SE dem Thema „Social Media – Die neue Visitenkarte der Transportwelt“. Marcel Witczak zeigte praxisnah, wie Unternehmen Social Media auch mit überschaubarem Aufwand professionell nutzen können und welche Möglichkeiten sich daraus für die Kommunikation, die Nachwuchsgewinnung, das Image der Branche und die eigene Unternehmensdarstellung ergeben.

Zum Abschluss der Veranstaltung fand ein gemeinsames Abendessen statt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer nutzten die Gelegenheit, sich über ihre eigenen Erfahrungen mit Social Media, die vorgestellten Impulse sowie weitere Themen aus dem Unternehmensalltag auszutauschen.



VSH-Next Generation



Verband
Straßengüterverkehr und
Logistik Hamburg e.V. (VSH)

Persönlicher Austausch stärkt das Netzwerk

Neben den fachlichen Themen steht auch der persönliche Austausch innerhalb der VSH-Next Generation im Mittelpunkt. Das regelmäßige Afterwork-Treffen beim Italiener in Hammerbrook in lockerer Atmosphäre hat sich als fester Bestandteil des Netzwerks etabliert. Hier kommen junge und zukünftige Unternehmerinnen, Unternehmer und Führungskräfte zusammen, um sich über aktuelle Themen der Branche auszutauschen, Erfahrungen zu teilen und neue Ideen zu entwickeln.

Auch gemeinsame Veranstaltungen tragen dazu bei, den Zusammenhalt innerhalb der Gruppe zu stärken. Ein besonderes Highlight war der Kochabend der Hanseatischen Fuhrherren von 1885 e. V. Die VSH-Next Generation bedankt sich bei den Hanseatischen Fuhrherren von 1885 e. V. für die Einladung an dieser Stelle.

Gemeinsam die Zukunft gestalten

Die VSH-Next Generation lebt vom Engagement ihrer Mitglieder, ihren Ideen und dem offenen Austausch untereinander. Ob bei Fachveranstaltungen, beim Afterwork oder bei gemeinsamen Projekten: Im Mittelpunkt steht die Vernetzung der nächsten Generation

Die VSH-Next Generation freut sich jederzeit über neue Gesichter. Wer Interesse hat, Teil des Netzwerks zu werden und die Zukunft der Branche aktiv mitzugestalten, ist herzlich eingeladen, sich beim VSH zu melden. Gemeinsam mit neuen Mitgliedern möchte die VSH-Next Generation den Austausch weiter ausbauen und auch künftig Impulse für die Transport- und Logistikbranche setzen. ■



Förderkrise 2026 – Wenn Förderprogramme zur Hängepartie werden

Die Förderprogramme „Umweltschutz und Sicherheit“ (US) sowie „Aus- und Weiterbildung“ des Bundesamtes für Logistik und Mobilität (BALM) sind für viele Unternehmen des Straßengüterverkehrs ein unverzichtbares Instrument. Sie unterstützen Investitionen in moderne Fahrzeugtechnik, mehr Verkehrssicherheit, Umweltschutz sowie die Aus- und Weiterbildung von Fahrpersonal und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit der Branche.

Die Erfahrungen aus der Förderperiode 2025 waren bei vielen Unternehmen noch präsent. Der verspätete Programmstart infolge der vorgezogenen Bundestagswahl sowie die erheblichen technischen Schwierigkeiten bei der Antragstellung hatten für große Unsicherheit gesorgt. Entsprechend hoch waren die Erwartungen an einen reibungslosen Start der Förderperiode 2026.

Im Vorfeld informierte der VSH seine Mitglieder umfassend über die neuen Förderbedingungen, Änderungen im Antragsverfahren sowie die erforderlichen Vorbereitungen für eine fristgerechte Antragstellung. Besonderes Augenmerk galt dem Förderprogramm „Umweltschutz und Sicherheit“, dessen Fördermittel erfahrungsgemäß bereits nach kurzer Zeit ausgeschöpft sind.

Antragsportal überlastet – Unternehmen geraten ins Hintertreffen

Doch auch 2026 verlief der Programmstart alles andere als reibungslos. Dem enormen Andrang auf das Antragsportal war das BALM erneut nicht gewachsen. Bereits kurz nach Freischaltung des Portals am 14. April 2026 kam es zu erheblichen technischen Störungen. Zahlreiche Unternehmen konnten ihre Anträge trotz sorgfältiger Vorbereitung nicht oder erst mit erheblicher Verzögerung einreichen. Gerade im Förderprogramm „Umweltschutz und Sicherheit“, bei dem die Fördermittel nach dem Windhundprinzip vergeben werden, drohten die technischen Probleme unmittelbare finanzielle Nachteile für viele Betriebe nach sich zu ziehen.



Der VSH stand während dieser Phase in engem Austausch mit seinen Mitgliedsunternehmen. Gemeinsam mit seinem Bundesverband BGL wurde gegenüber dem BALM und dem Bundesministerium für Verkehr und Digitales auf eine schnelle und vor allem faire Lösung gedrängt. Der BGL machte in mehreren Krisengesprächen deutlich, dass die entstandene Situation für die Unternehmen nicht hinnehmbar sei.

Nachbesserungen nach Intervention des BGL

Der gemeinsame Einsatz zeigte Wirkung. Unternehmen, die ihre Anträge aufgrund der technischen Probleme nicht oder nicht rechtzeitig einreichen konnten, erhielten die Möglichkeit, ihre gescheiterten Einreichungsversuche nachträglich nachzuweisen.

Nach Prüfung der Einzelfälle wurde das Antragsportal in mehreren Stufen erneut geöffnet, sodass betroffene Unternehmen ihre Förderanträge nachreichen konnten. Entscheidend war dabei der ursprünglich nachweisbare Zeitpunkt des ersten Einreichungsversuchs. Damit konnte verhindert werden, dass Unternehmen allein aufgrund technischer Probleme ihre Chance auf eine Förderung verloren.

Auch die anschließende Bearbeitung der Anträge verlief zunächst schleppend. Ursprünglich hatte das BALM angekündigt, weitere Zuwendungsbescheide erst



voraussichtlich Mitte August zu versenden. Nach intensiven Gesprächen zwischen BGL und BALM konnte jedoch erreicht werden, dass die Bewilligung der Anträge bereits Mitte Juli wieder aufgenommen wurde.

Begrenzte Fördermittel erhöhen den Druck

Neben den technischen Schwierigkeiten beschäftigte die Branche auch die finanzielle Ausstattung der Förderprogramme. Bereits vor Beginn der Förderperiode war bekannt, dass für neue Bewilligungen im Programm „Umweltschutz und Sicherheit“ deutlich weniger Mittel zur Verfügung stehen würden als in den Vorjahren.

Von den im Bundeshaushalt vorgesehenen 261,9 Millionen Euro waren aufgrund bereits erfolgter Auszahlungen aus Bewilligungen früherer Förderperioden lediglich rund 131,5 Millionen Euro für neue Förderzusagen verfügbar. Eine Umschichtung weiterer Mittel aus dem Förderprogramm „Aus- und Weiterbildung“ war nicht möglich, da auch dort der Großteil der Haushaltsmittel bereits gebunden war.

Gemeinsam mit dem BGL setzte sich der VSH daher gegenüber der Politik für eine Aufstockung des Fördervolumens ein. Obwohl das Fördervolumen deutlich geringer ausfällt als in den Vorjahren, besteht derzeit Anlass zur vorsichtigen Zuversicht. Nach aktuellem Kenntnisstand wird es keine Ablehnungen wegen ausgeschöpfter Fördermittel geben.

Geplante Kürzungen im Bundeshaushalt 2027

Für zusätzliches Kopfschütteln sorgte im Sommer 2026 der Entwurf des Bundeshaushalts 2027. Dieser sieht vor, die Mautharmonisierungsprogramme insgesamt um 72 Millionen Euro zu kürzen. Konkret soll das Fördervolumen des Programms „Umweltschutz und Sicherheit“ von derzeit 261,9 Millionen Euro auf 205,9 Millionen Euro reduziert werden. Auch das Förderprogramm „Aus- und Weiterbildung“ soll von 125 Millionen Euro auf 109 Millionen Euro sinken.

Noch handelt es sich hierbei um einen Haushaltsentwurf. Über die endgültige Ausgestaltung des Bundeshaushalts wird der Deutsche Bundestag im September 2026 beraten.

Aus Sicht des VSH wären die geplanten Kürzungen jedoch das falsche Signal. Gerade in einer Zeit steigender Kosten, wachsender gesetzlicher Anforderungen und hoher Investitionsbedarfe benötigen die Unternehmen verlässliche Förderprogramme und keine weiteren Einschränkungen. Gemeinsam mit dem BGL setzt sich der VSH deshalb dafür ein, die vor-

gesehenen Kürzungen im parlamentarischen Verfahren abzuwenden.

Um den politischen Druck zu erhöhen, stellte der BGL den Mitgliedsunternehmen ein Musterschreiben zur Verfügung. Damit können sich Unternehmen direkt an ihre Bundestagsabgeordneten wenden und auf die Bedeutung der Mautharmonisierungsprogramme für Investitionen, Verkehrssicherheit und die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Transportgewerbes aufmerksam machen.

Unterstützung durch die SVG-Fördermittelberatung

Auch 2026 wurde die bewährte Rahmenvereinbarung mit der SVG Nord fortgeführt. VSH-Mitglieder konnten dadurch auf eine professionelle Fördermittelberatung zu vergünstigten Konditionen zurückgreifen.

Unser Einsatz geht weiter

Die Förderperiode 2026 hat wieder deutlich gemacht, dass die Förderprogramme in ihrer derzeitigen Form an mehreren Stellen verbessert werden müssen. Der VSH wird sich gemeinsam mit dem BGL auch künftig für praxistauglichere und verlässlichere Förderbedingungen einsetzen.

Dazu gehören insbesondere eine deutliche Entbürokratisierung der Antragsverfahren, eine ausreichende finanzielle Ausstattung der Programme sowie eine Überarbeitung der Regelung, wonach Maßnahmen grundsätzlich erst nach Erhalt des Zuwendungsbescheids begonnen werden dürfen. Diese Vorgabe führt zu Verzögerungen bei dringend notwendigen Investitionen.

Darüber hinaus setzt sich der VSH dafür ein, dass künftig auch gesetzlich verpflichtende Maßnahmen stärker in die Förderung einbezogen werden. Die Anforderungen an das Transportgewerbe steigen kontinuierlich – von der Verkehrssicherheit über den Klimaschutz bis hin zur Digitalisierung. Förderprogramme müssen diese Entwicklung begleiten und den Unternehmen die notwendige Planungssicherheit geben, anstatt zusätzliche Hürden aufzubauen. ■

Dieselpreiseskalation 2.0 – Die Branche erneut unter Kostendruck

Steigende Dieselpreise stellen die Transport- und Logistikbranche seit Jahren vor große wirtschaftliche Herausforderungen. Bereits der russische Angriff auf die Ukraine führte 2022 zu einer beispiellosen Preiseskalation an den Zapfsäulen. Im Berichtsjahr sorgte der Nahostkonflikt erneut für steigende Kraftstoffpreise und zusätzliche Unsicherheit. Für viele Transportunternehmen bedeutet dies einen erheblichen Kostendruck, denn Diesel zählt zu den größten Kostenfaktoren im Straßen-güterverkehr.

Die Bundesregierung reagierte auf die Preiseskalation mit einem „Tankrabbat“. Die erhoffte Entlastung blieb jedoch hinter den Erwartungen zurück. Nach dem Auslaufen der Maßnahme stiegen die Kraftstoffpreise erneut deutlich an. Viele Betriebe versuchen, die Auswirkungen mit Dieselpreisgleitklauseln abzufedern.

Wie unsere Mitgliedsunternehmen mit dieser Situation umgehen und welche Erwartungen sie an die Politik richten, zeigen die folgenden Stimmen aus der Praxis.



John Beckedorf, Wilhelm Ernst GmbH

„Die Dieselpreise sind in den vergangenen Jahren immer schwerer kalkulierbar geworden. Für uns als Transportunternehmen ist das eine große Herausforderung, denn Kraftstoff gehört zu den größten Kostenfaktoren überhaupt. Aus diesem Grund arbeiten wir mit Dieselpreisgleitklauseln. Sie schaffen Transparenz und sorgen dafür, dass außergewöhnliche Preisentwicklungen nachvollziehbar an unsere Kunden weitergegeben werden können.“

Das funktioniert allerdings nur, wenn beide Seiten partnerschaftlich zusammenarbeiten. Letztlich haben weder unsere Kunden noch wir etwas von einer Situation, in der steigende Kosten dauerhaft nur von einer Seite getragen werden. Verlässliche und faire Lösungen sind deshalb wichtiger denn je.“ ■



Thomas Knaack, Hans Knaack GmbH & Co. KG

„Ich sitze jeden Tag selbst hinter dem Steuer und merke deshalb unmittelbar, wenn der Dieselpreis steigt. Natürlich versuche ich, möglichst wirtschaftlich zu fahren und Kosten einzusparen, wo es sinnvoll ist. Aber irgendwann sind die Möglichkeiten ausgeschöpft. Deshalb wünsche ich mir von der Politik eine spürbare Entlastung, beispielsweise durch einen Gewerbediesel.“

Die Politik muss endlich handeln und gemeinsam mit dem Fuhrgewerbe eine Lösung erarbeiten. Schließlich profitiert sie ja auch von den stark gestiegenen Preisen an der Zapfsäule, z. B. durch erheblich höhere Mehrwertsteuereinnahmen. In anderen EU Ländern sind die Dieselpreise erheblich niedriger. Und das macht uns zusätzlich zu schaffen.

Wir brauchen faire Rahmenbedingungen, damit kleine Transportunternehmen auch künftig wirtschaftlich arbeiten können.“ ■

FOKUS DIESELPREISESKALATION



Jan-Eric Pfaff, Ernst Pfaff GmbH

„Die steigenden Dieselpreise zeigen uns, dass wir den Weg zur Elektromobilität weitergehen müssen. Viele Unternehmen sind bereit, ihre Fuhrparks Schritt für Schritt zu elektrifizieren und in diese Zukunftstechnologie zu investieren. Die Bereitschaft ist da – doch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen müssen stimmen.“

Hohe Anschaffungskosten, eine noch lückenhafte Ladeinfrastruktur und fehlende Planungssicherheit bremsen viele Investitionsentscheidungen. Wer möchte, dass mehr Elektro-Lkw auf Deutschlands Straßen unterwegs sind, muss die Unternehmen beim Wandel verlässlich unterstützen. Nachhaltigkeit darf nicht an den Rahmenbedingungen scheitern.“ ■

FOKUS ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Pressespiegel 2025–2026

Der VSH war auch in den Jahren 2025 und 2026 mit den Themen Infrastruktur und Verkehrssicherheit regelmäßig in den Medien vertreten. Exemplarisch möchten wir folgende Veröffentlichungen und Medienauftritte hervorheben:

14. April 2026 – NDR Hamburg Journal „Abbiegeassistent: Hamburger Spedition rüstet nach“

Interview mit VSH-Geschäftsführer Hans Stapelfeldt sowie Jan-Eric Pfaff von der Ernst Pfaff GmbH über die Bedeutung von Abbiegeassistentensystemen für mehr Verkehrssicherheit.

27. April 2026 – NDR Hamburg Journal „Sperrung für Schwertransporte: Spediteure suchen Alternativen für die Köhlbrandbrücke“

VSH-Geschäftsführer Hans Stapelfeldt und die Stange Transport GmbH erläuterten die Auswirkungen der Ablastung der Köhlbrandbrücke auf den Güterverkehr.

28. April 2026 – sicher.mobil.leben – Zweiräder im Blick

Der VSH beteiligte sich mit der Perspektivwechsel-Aktion an der landesweiten Verkehrssicherheitskampagne. Die Veranstaltung wurde unter anderem vom NDR und SAT.1 REGIONAL begleitet. ■



VSH-Geschäftsführer Hans Stapelfeldt im Gespräch mit dem NDR Hamburg Journal

Arbeitsrecht: Top Thema Entgelttransparenzgesetz

Kaum ein arbeitsrechtliches Thema sorgt derzeit für so viele Diskussionen wie das Entgelttransparenzgesetz. Allein im ersten Halbjahr 2026 hat der VSH dazu bereits zwei Informationsveranstaltungen durchgeführt – mit außergewöhnlich großer Resonanz. Das Interesse zeigt: Die Unternehmen wollen sich frühzeitig auf die neuen Anforderungen vorbereiten.

Dabei steht außer Frage, dass faire und diskriminierungsfreie Vergütung ein wichtiger Bestandteil moderner Unternehmensführung ist. Gleicher Lohn für gleiche Arbeit ist ein berechtigtes Ziel. Gleichzeitig wächst in vielen Personalabteilungen die Sorge, dass mit den neuen Vorgaben erhebliche Bürokratie- und Dokumentationspflichten auf die Betriebe zukommen könnten.

Besonders wichtig ist den Unternehmen, dass trotz aller Transparenz die unternehmerische Freiheit erhalten bleibt. Leistungsträger, Fachkräfte mit besonderer Verantwortung, kreative Köpfe und Mitarbeiter mit herausragendem Engagement müssen auch künftig entsprechend honoriert werden können.

Gerade in der Transport- und Logistikbranche mit ihren komplexen Vergütungssystemen aus Tariflöhnen, Zuschlägen, Prämien und Sonderregelungen stellt die praktische Umsetzung viele Betriebe vor Herausforderungen.

Das Entgelttransparenzgesetz wird die Personalabteilungen in den kommenden Jahren intensiv beschäftigen. Der VSH unterstützt Sie, die neuen Anforderungen praxisgerecht umzusetzen, ohne den Blick für Leistung, Motivation und unternehmerische Freiheit zu verlieren.

Sollte es doch einmal zu einem Streitfall im Personalbereich kommen: Der VSH berät seine Mitglieder in allen arbeitsrechtlichen Fragen und vertritt seine Mitglieder kostenfrei bis zum Güutetermin in Hamburg.

Auch möchten wir auf diesem Wege auf unsere Kooperation mit Rechtsanwalt Till Fehr und seiner Kanzlei Jacobsen + Confurius hinweisen. Mitglieder profitieren durch ein verbessertes Leistungsangebot. Die Kanzlei spezialisiert sich neben dem Arbeitsrecht zusätzlich auf das Wirtschafts- und Speditionsrecht. ■

FOKUS JUBILÄEN

100 Jahre und 50 Jahre erfolgreiche Unternehmensgeschichte

Der VSH gratuliert zwei langjährigen Mitgliedsunternehmen herzlich zu ihren besonderen Firmenjubiläen.

Die Heinrich Zoder Spedition GmbH blickt auf 100 Jahre erfolgreiche Unternehmensgeschichte zurück. Die K. H. Müller Fuhrbetrieb GmbH & Co. KG feiert ihr 50-jähriges Bestehen. Hinter diesen Jubiläen stehen jahrzehntelange Erfahrung, viele bewegte Zeiten und vor allem Menschen, die mit ihrem Einsatz die Unternehmen geprägt haben.

Wir freuen uns, solch traditionsreiche Unternehmen mit ihrer Verbundenheit zur Branche und ihren hanseatischen Werten in unserem Netzwerk zu wissen. Für die langjährige Mitgliedschaft, die gute Zusammenarbeit und die Unterstützung unserer gemeinsamen Arbeit bedanken wir uns herzlich. ■



VSH-Fördermitglieder:



Jobberia
www.lkw-fahrer-gesucht.com



J. A. SCHLÜTER SÖHNE
Fahrzeuge · Mobil seit 1807

J. A. Schlüter Söhne Lkw GmbH
www.schluter-soehne.de



JACOBSEN + CONFURIUS
Rechtsanwälte | Steuerberater | Wirtschaftsprüfer

Jacobsen + Conforius
Partnergesellschaft mbH
www.jacobsen-confurius.de



The Trailer Company.

Schmitz Cargobull AG
www.cargobull.com



KRAVAG-SACH Versicherung des
Deutschen Kraftverkehrs VaG
www.kravag.de



Fahrzeugwerk Bernard KRONE
GmbH & Co. KG
www.krone-trailer.com

Assekuranz-
Service Nord



SVG Assekuranz-Service
Nord GmbH
www.svg-nord.versicherung



MEWA Textil-Service SE & Co.
Management OHG
www.mewa.de

Nord



SVG Straßenverkehrs-Genossen-
schaft Nord eG
www.svg-nord.de/

Bei Fragen steht Ihnen die VSH-Geschäftsstelle gern zur Verfügung.

Verband Straßengüterverkehr
und Logistik Hamburg e.V. (VSH)
Bullerdeich 36, 20537 Hamburg
Fon: +49 40 254 70 17 - 0
Fax: +49 40 254 70 175
E-Mail: info@vshhamburg.de
Internet: www.vshhamburg.de



NavComm
www.navcomm-gmbh.de

DON'T WORRY ... BE VSH

Das VSH-Team wünscht Ihnen allzeit gute Fahrt!





Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg e.V.

Bullerdeich 36
20537 Hamburg
Fon: +49 40 254 70 17 - 0
Fax: +49 40 254 70 175
E-Mail: info@vshhamburg.de
Internet: www.vshhamburg.de