



24. Juni 2026

Bundesministerium für Landwirtschaft,  
Ernährung und Heimat  
Herrn Staatssekretär

████████████████████  
Wilhelmstraße 54  
10117 Berlin

**Per Email**

### **Importabfertigung – zentrale Zuständigkeit für Importfragen im BMLEH schaffen**

Sehr geehrter Herr Staatssekretär ██████████

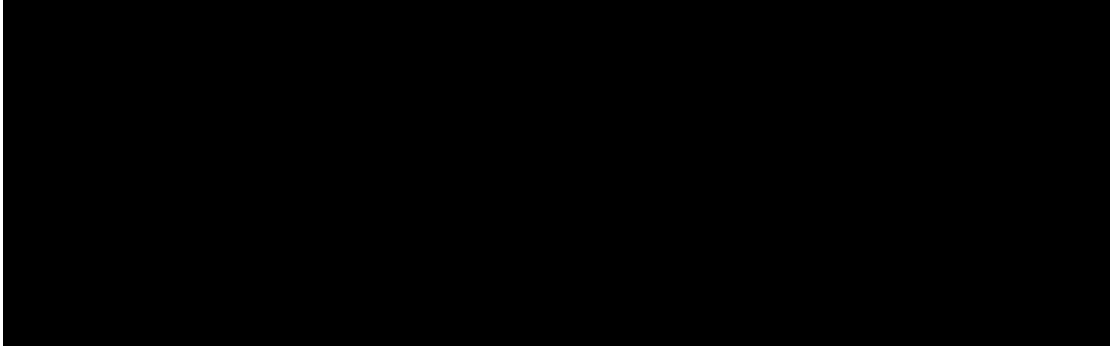
die deutschen Häfen sind das wichtigste maritime Tor der deutschen Wirtschaft zur Welt. Funktionierende Importprozesse sind eine Grundvoraussetzung für belastbare Lieferketten, Versorgungssicherheit und die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Deutschland. Ohne verlässliche Importe gibt es in vielen Bereichen auch keine wettbewerbsfähigen Exporte. Gerade bei kontrollpflichtigen Waren zeigt sich jedoch, dass viele Hemmnisse nicht allein vor Ort gelöst werden können, sondern übergeordnete organisatorische, rechtliche und technische Rahmenbedingungen auf Bundes- und EU-Ebene betreffen.

Aus Sicht der unterzeichnenden Verbände ist hierfür insbesondere eine zentrale Zuständigkeit für Importfragen im Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat erforderlich. Importfragen berühren Veterinärrecht, Lebensmittelsicherheit, Zoll, Marktordnung, EU-Recht, Digitalisierung und Handelspolitik. Diese Schnittstellen sind in der Praxis bislang nicht ausreichend gebündelt. Eine zentrale Importkoordination könnte praktische Erfahrungen aus den Grenzkontrollstellen aufnehmen, Abstimmungen zwischen Bund, Ländern, Wirtschaft und EU-Institutionen beschleunigen und als verlässlicher Ansprechpartner für übergreifende Importfragen dienen. Dazu gehört auch eine belastbare nationale Kompetenz für TRACES NT mit klaren Kommunikations- und Eskalationswegen.

Im anliegenden Positionspapier stellen die Verbände weitere Vorschläge vor, unter anderem zu Störungs- und Streiksituationen, Slot- und Terminalprozessen, Stellflächen, risikobasierten Vereinfachungen sowie praxistauglicheren Transportverfahren. Diese Punkte werden am Standort Hamburg verdeutlicht, sind aber nicht als reine Hamburger Sonderfrage zu verstehen. Sie zeigen vielmehr strukturelle Verbesserungsbedarfe auf, die auch für andere Grenzkontrollstellen und für die Weiterentwicklung europäischer Verfahren relevant sein können.

Wir bitten Sie, die Einrichtung einer zentralen Zuständigkeit für Importfragen im BMLEH zu prüfen und die beschriebenen Handlungsfelder in einem strukturierten Dialogprozess aufzugreifen. Für einen Austausch zu den vorgeschlagenen Maßnahmen und zur praktischen Bedeutung der Importabfertigung im Hamburger Hafen stehen die unterzeichnenden Verbände gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

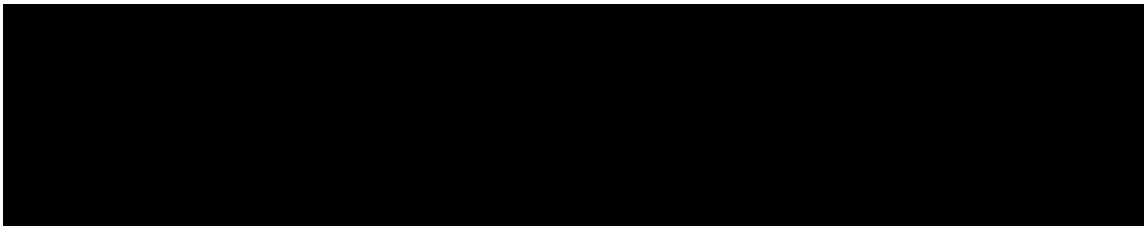


Hauptgeschäftsführer

Verband der Fleischwirtschaft e. V.

Geschäftsführer

Bundesverband der deutschen Fischindustrie  
und des Fischgroßhandels e. V.

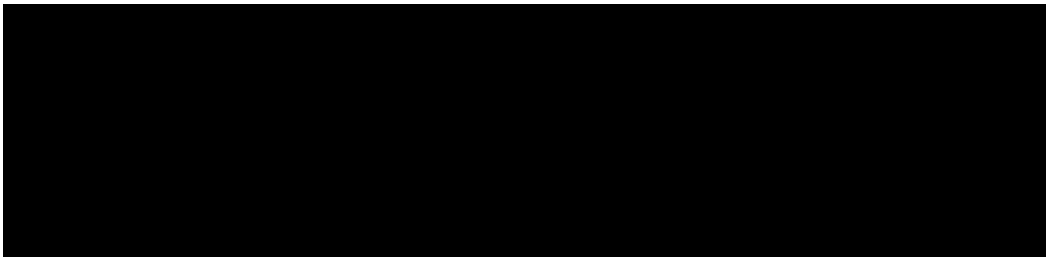


Hauptgeschäftsführer

Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V.

Geschäftsführerin

Waren-Verein der Hamburger Börse e. V.



Hauptgeschäftsführer

Wirtschaftsvereinigung Groß- und Außenhandel  
Hamburg e. V.

Geschäftsführer

Verein Hamburger Spediteure e. V.



24. Juni 2026

## Importabfertigung verlässlicher, digitaler und praxistauglicher gestalten

Der Hamburger Hafen ist das wichtigste maritime Tor der deutschen Wirtschaft zur Welt. Über ihn laufen zentrale Warenströme für Industrie, Handel und Versorgung. Damit der Standort Deutschland wettbewerbsfähig bleibt, müssen Importprozesse planbar, belastbar und effizient funktionieren.

Rückmeldungen aus der Speditions- und Importwirtschaft zeigen, dass die Abfertigung kontrollpflichtiger Waren zunehmend durch Schnittstellenprobleme belastet wird. Nicht einzelne Vorgänge sind das Kernproblem, sondern die Summe aus knappen Kapazitäten, starren Slot-Systemen, uneinheitlicher Kontrollpraxis, technischen Blockaden und unklaren Eskalationswegen.

Die beteiligten Verbände erkennen ausdrücklich an, dass das Veterinär- und Einfuhramt Hamburg (VEA) unter schwierigen Rahmenbedingungen eine anspruchsvolle Aufgabe wahrnimmt und sich konstruktiv in Verbesserungsprozesse einbringt. Viele Hemmnisse entstehen jedoch nicht allein in der operativen Arbeit vor Ort. Sie liegen in übergeordneten organisatorischen, rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen und müssen deshalb auch auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene gelöst werden.

Die Verbände haben vor diesem Hintergrund **vier zentrale Handlungsfelder** identifiziert, in denen aus Sicht der betroffenen Wirtschaft kurzfristige operative Entlastungen, mittelfristige organisatorische und digitale Verbesserungen sowie langfristige rechtliche und europäische Weiterentwicklungen erforderlich sind. Diese Handlungsfelder werden nachfolgend in insgesamt **neun konkreten Einzelmaßnahmen** dargestellt.

Ziel ist keine Absenkung von Kontrollstandards. Erforderlich sind bessere Organisation, klare Zuständigkeiten, risikobasierte Verfahren und digitale Systeme, die rechtlich zulässige Abläufe unterstützen, statt sie durch starre Vorgaben zu blockieren.

Die unterzeichnenden Verbände bitten das Bundesministerium daher, die nachfolgenden Handlungsfelder gemeinsam mit den zuständigen Ländern, Behörden, EU-Stellen und Wirtschaftsbeteiligten aufzugreifen und einen strukturierten Verbesserungsprozess zur Importabfertigung kontrollpflichtiger Waren einzuleiten.

### Ausgangslage und Handlungsbedarf

Die Importabfertigung kontrollpflichtiger Waren im Hamburger Hafen ist in besonderem Maße auf funktionierende Schnittstellen angewiesen. Behörden, Terminals, Speditionen, Importeure, Zoll, IT-Systeme und europäische Verfahrensvorgaben greifen in kurzer zeitlicher Abfolge ineinander. Bereits einzelne Verzögerungen oder technische Blockaden können erhebliche Auswirkungen auf Containerstandzeiten, Lieferketten, Kosten und die Verfügbarkeit verderblicher oder zeitkritischer Waren haben.

In der Praxis zeigen sich die Belastungen vor allem in vier Bereichen. Erstens führen digitale Verfahrensprobleme, insbesondere im Zusammenhang mit TRACES NT, zu erheblichen Unsicherheiten, wenn Systemlogiken, Stammdaten, Pflichtfelder oder Validierungen nicht mit den tatsächlichen Kontrollprozessen übereinstimmen. Zweitens bestehen operative Schnittstellenprobleme im Hamburger Hafen, etwa durch getrennte Slotbuchungen, fehlende Verknüpfung von Behördenterminen und Terminalprozessen, knappe Flächen sowie vermeidbare Umfuhren. Drittens fehlt es teilweise an klaren risikobasierten Leitlinien für den Umgang mit geringfügigen Abweichungen, etwa beschädigten Siegeln oder dokumentierten Verfahrensfehlern ohne erkennbares Manipulationsrisiko. Viertens bestehen auch in der Luftfracht Verfahren, die im Hinblick auf Road-Feeder-Services und Kontrollorte innerhalb der Europäischen Union praxistauglicher ausgestaltet werden sollten.

Vor diesem Hintergrund schlagen die beteiligten Verbände die nachfolgenden Maßnahmen vor.

## **Handlungsfeld 1: Bundeskoordination, Digitalisierung und Krisenfestigkeit stärken**

### **1. Zentrale Importkoordination und TRACES-Kompetenz im Bund bündeln**

**Problem:** Importfragen berühren Veterinärrecht, Lebensmittelsicherheit, Zoll, Marktordnung, EU-Recht, Digitalisierung und Handelspolitik. Diese Schnittstellen sind in der Praxis häufig nicht ausreichend gebündelt. Praktische Probleme aus den Grenzkontrollstellen erreichen die zuständigen Ebenen nicht immer mit der erforderlichen Geschwindigkeit oder Verbindlichkeit. Dies erschwert eine einheitliche Bewertung und verzögert die Lösung systemischer Importprobleme.

**Lösungsvorschlag:** Im Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat sollte eine zentrale Zuständigkeit für Importfragen eingerichtet werden. Diese Koordinierungsstelle sollte praktische Probleme aus den Grenzkontrollstellen aufnehmen, Abstimmungen zwischen Bund, Ländern, Wirtschaft und EU-Institutionen beschleunigen und als verlässlicher Ansprechpartner für systemische Importfragen dienen. Dazu gehört auch der Aufbau einer belastbaren nationalen TRACES-NT-Kompetenz mit klaren Zuständigkeiten und verbindlichen Eskalationswegen.

**Petition:** Die unterzeichnenden Verbände bitten das Bundesministerium, eine zentrale Koordinierungsstelle für systemische Importfragen einzurichten und eine nationale TRACES-NT-Kompetenz mit klar definierten Eskalations- und Kommunikationswegen aufzubauen.

### **2. TRACES NT praxistauglich und krisenfest weiterentwickeln**

**Problem:** TRACES NT ist für die Importabfertigung kontrollpflichtiger Waren eine zentrale Verfahrensinfrastruktur. Störungen, unklare Systemlogiken oder fehlerhafte Stammdaten wirken sich unmittelbar auf Hafenabfertigung, Containerstandzeiten, Lieferketten und Kosten aus. Die Software muss die rechtlichen Grundlagen und tatsächlichen Kontrollprozesse abbilden – nicht umgekehrt.

**Lösungsvorschlag:** Änderungen an Pflichtfeldern, Codierungen, Erzeugniskategorien, Validierungsregeln oder Schnittstellen sollten vor der produktiven Einführung verpflichtend in einem Testbetrieb mit Überwachungsbehörden und Wirtschaftsbeteiligten erprobt werden. Das gilt besonders für Waren mit mehreren Kontrollregimen,

Bio-Kontrollbescheinigungen, zusammengesetzte Erzeugnisse sowie Lebens- und Futtermittel nicht tierischen Ursprungs.

Für Systemfehler braucht es einen verbindlichen Notfallplan. Ordnungsgemäß angemeldete Ware darf nicht über Tage blockiert werden, nur weil technische Validierungen oder fehlerhafte Verknüpfungen die Bearbeitung verhindern. Erforderlich sind manuelle Ersatzverfahren, dokumentierte Freigabeentscheidungen mit nachträglicher Nacherfassung, definierte Reaktionszeiten und einheitliche Kommunikationswege.

**Petition:** Die unterzeichnenden Verbände bitten das Bundesministerium, sich auf EU-Ebene für verpflichtende Testverfahren vor produktiven Änderungen in TRACES NT, für verbindliche Notfallprozesse und für rechtssichere manuelle Ersatzverfahren bei Systemfehlern einzusetzen.

### **3. Verlässliche Verfahren für Störungs- und Streiksituationen festlegen**

**Problem:** Für Streiks, kurzfristige Personalausfälle, IT-Störungen und andere Unterbrechungen fehlen vielfach abgestimmte Notfall- und Kommunikationsprozesse. Unternehmen, Speditionen, Terminals und Behörden benötigen frühzeitig belastbare Informationen dazu, welche Abläufe gelten, welche Kapazitäten verfügbar sind und wie zeitkritische Sendungen behandelt werden.

**Lösungsvorschlag:** Ziel ist nicht die Vermeidung jeder Störung, sondern ein professioneller und planbarer Umgang damit. Dazu gehören feste Eskalationskontakte, transparente Kapazitätsinformationen und klare Kriterien für die Behandlung besonders eilbedürftiger oder verderblicher Waren.

**Petition:** Die unterzeichnenden Verbände bitten das Bundesministerium, gemeinsam mit den Ländern und zuständigen Behörden Mindeststandards für Störungsmanagement, Eskalationskontakte, Kapazitätsinformationen und die priorisierte Behandlung besonders zeitkritischer Sendungen zu entwickeln.

## **Handlungsfeld 2: Operative Schnittstellen und Kapazitätssteuerung im Hamburger Hafen verbessern**

### **4. Slot-Systeme integrieren und Kombi-Slots ermöglichen**

**Problem:** Die Slotbuchung zwischen Terminal, Transporteur und Veterinäramt ist bislang nicht ausreichend verzahnt. Zusammengehörende Prozessschritte werden häufig getrennt gebucht. Dadurch können vorhandene Termine nicht genutzt werden, weil Anschluss- oder Rückführungsslots fehlen. Das führt zu Wartezeiten, Umfuhren und zusätzlichen Kosten.

**Lösungsvorschlag:** Erforderlich ist ein verbindlicher, systemgestützter Kombi-Slot-Mechanismus. Ein maßgeblicher Primärslot – etwa ein Behördetermin oder eine Containerabholung – sollte mit den erforderlichen Sekundärslots für Anlieferung, Rückführung oder Weitertransport verknüpft werden können. Die Systeme müssen Containeridentität, Fuhrunternehmen und zulässige Zeitabstände erkennen und prüfen.

Damit ein solches Modell wirkt, sollten die Terminals spezifische Kapazitätskontingente für verknüpfte Transporte vorsehen. Nur so kann die gesamte Transportkette auch bei hoher Auslastung verlässlich abgewickelt werden.

**Petition:** Die unterzeichnenden Verbände bitten das Bundesministerium, gemeinsam mit der Freien und Hansestadt Hamburg, den zuständigen Behörden, den Terminalbetreibern und der Wirtschaft die Einführung eines verbindlichen, systemgestützten Kombi-Slot-Mechanismus aktiv zu unterstützen und die hierfür erforderlichen technischen und organisatorischen Voraussetzungen zeitnah auf den Weg zu bringen.

## **5. Terminalflächen entlasten und Depotlösungen prüfen**

**Problem:** Für kontrollpflichtige Container werden ausreichende und geeignete Flächen benötigt. Derzeit verbleiben Container vielfach bis zur Wahrnehmung des VEA-Termins auf den Terminalflächen. Dadurch werden knappe Terminalkapazitäten gebunden und für die beteiligten Unternehmen entstehen zusätzliche Kosten, insbesondere in Form von Standgeldern.

**Lösungsvorschlag:** Gemeinsam mit Terminalbetreibern und Hamburger Politik sollte geprüft werden, wie zusätzliche Stellflächen oder externe Depotlösungen im Einzugsgebiet des Veterinär- und Einfuhramtes genutzt werden können. Insbesondere sollte die Möglichkeit einer frühzeitigen Containerabnahme geprüft werden. Wird ein VEA-Termin erteilt, könnte der Container vorübergehend in ein geeignetes Depot verbracht und dort bis zur behördlichen Kontrolle gesichert zwischengelagert werden. Die Kontrollhoheit des VEA bliebe unberührt, während Terminalflächen entlastet, Standgelder reduziert und Abläufe flexibilisiert würden.

Nutzungskonflikte mit anderen politischen Zielen müssen offen benannt und praktikabel gelöst werden. Entscheidend ist, dass Flächenpolitik, Terminalorganisation und Kontrollanforderungen gemeinsam gedacht werden.

**Petition:** Die unterzeichnenden Verbände bitten das Bundesministerium, gemeinsam mit der Freien und Hansestadt Hamburg und den zuständigen Behörden zu prüfen, unter welchen rechtlichen, organisatorischen und flächenbezogenen Voraussetzungen externe Depotlösungen für VEA-relevante Sendungen ermöglicht werden können.

## **6. Einfache Kontrollschritte effizienter organisieren**

**Problem:** Nicht jede Vorführung beim Veterinär- und Einfuhramt erfordert eine umfassende physische Kontrolle. In vielen Fällen geht es um einfache Siegelkontrollen. Wenn Container allein hierfür mehrfach im Hafen umgefahren werden müssen, werden VEA-Kapazitäten gebunden, die Hafeninfrastuktur belastet und vermeidbare Kosten sowie zusätzliche Emissionen verursacht.

**Lösungsvorschlag:** Es sollte ergebnisoffen geprüft werden, ob einfache Kontrolltätigkeiten – insbesondere die Überprüfung von Containerversiegelungen – im Wege der Amtshilfe durch den Zoll unterstützt werden können. Der Zoll ist in den relevanten Hafengebieten präsent und verfügt über operative Kontrollstrukturen. Geeignete Pilotverfahren könnten zeigen, ob dadurch VEA-Kapazitäten für risikoreichere und fachlich anspruchsvollere Kontrollen freigesetzt werden.

**Petition:** Die unterzeichnenden Verbände bitten das Bundesministerium, gemeinsam mit den zuständigen Zoll- und Veterinärbehörden die Möglichkeit eines Pilotverfahrens zur unterstützenden Einbindung des Zolls bei einfachen Siegelkontrollen zu prüfen.

## **Handlungsfeld 3: Risikobasierte Kontrollpraxis und Vereinfachungen für zuverlässige Unternehmen ermöglichen**

### **7. Nämlichkeitskontrollen und Ermessensspielräume verhältnismäßig handhaben**

**Problem:** Die Kontrollpraxis sollte stärker auf risikobasierte Fehlerbehebung und rechtssichere Verfahrenskorrektur ausgerichtet werden. Bei versehentlichen Abweichungen – etwa einem beschädigten Siegel oder einer versehentlichen Öffnung vor Abschluss der Kontrolle – sollte nicht automatisch die einschneidendste Maßnahme ausgelöst werden, wenn die Ware weiterhin vorhanden, unverändert, identifizierbar und amtlich zugänglich ist.

**Lösungsvorschlag:** Die Verbände regen bundeseinheitliche Leitlinien für einen klar definierten und rechtssicheren Ermessensspielraum an. Eine Nachholung oder vereinfachte Behandlung sollte insbesondere dann in Betracht kommen, wenn der Vorfall unverzüglich angezeigt wird, die Nämlichkeit durch Siegelnummern, Transportdokumente, Warenpapiere, TRACES-Daten, Zollanmeldung oder sonstige Nachweise eindeutig dokumentiert werden kann, keine Hinweise auf Manipulation bestehen und die zuständige Behörde die Kontrolle sachgerecht durchführen kann. Dabei kann auch die Zuverlässigkeit der beteiligten Wirtschaftsbeteiligten, etwa im Rahmen bestehender Zertifizierungen, berücksichtigt werden.

Ausgeschlossen bleiben muss eine Nachholung, wenn die Ware verändert, aufgeteilt, weitergegeben oder nicht mehr amtlich zugänglich ist, Dokumente fehlen oder konkrete Zweifel an der Übereinstimmung von Ware und Anmeldung bestehen. Entscheidungen sollten dokumentiert und begründet werden, um Rechtssicherheit für Behörden, Zoll und Unternehmen zu schaffen.

**Petition:** Die unterzeichnenden Verbände bitten das Bundesministerium, bundeseinheitliche Leitlinien für den Umgang mit geringfügigen Abweichungen bei Nämlichkeitskontrollen zu entwickeln und den zuständigen Behörden einen rechtssicheren, dokumentierten Ermessensspielraum für klar definierte Einzelfälle zu eröffnen.

### **8. Vereinfachungen für zuverlässige Unternehmen entwickeln**

**Problem:** Das geltende System berücksichtigt Unterschiede in der Compliance der Unternehmen bislang nur begrenzt. Nachweislich zuverlässige Wirtschaftsbeteiligte werden häufig wie Unternehmen ohne entsprechende Zertifizierung behandelt. Dadurch bleiben Entlastungspotenziale ungenutzt, obwohl das hohe Niveau der Lebensmittelsicherheit verbindlich bleibt und Vereinfachungen nur sicherheitsneutral sowie unter wirksamer behördlicher Kontrolle in Betracht kommen.

**Lösungsvorschlag:** Deutschland sollte sich auf EU-Ebene für ein risikobasiertes Modell einsetzen, das die Zuverlässigkeit von Unternehmen stärker berücksichtigt und zugleich klare Grenzen zieht, nach dem Vorbild des zollrechtlichen Modells des „Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ (AEO). Dafür kommen drei Reformansätze in Betracht:

Erstens sollten AEO-basierte Vereinfachungen für geeignete Verfahrensschritte geprüft werden. Die Dokumentenprüfung eignet sich eher für Vereinfachungen oder eine stärkere Einbindung zuverlässiger Unternehmen, insbesondere bei AEOC-zertifizierten Unternehmen. Bei Nämlichkeitskontrollen kommt eine begrenzte Einbindung unter behördlicher Aufsicht in Betracht, etwa bei Siegelprüfungen durch AEOS-zertifizierte Unternehmen. Warenuntersuchungen müssen dagegen in der Verantwortung

der zuständigen Behörden oder von diesen akkreditierten Dritten, etwa Laboren oder Lebensmittelsachverständigen, verbleiben.

Zweitens sollten Kontrollorte flexibler genutzt werden. Bestehende Möglichkeiten für alternative Kontrollorte sollten national und EU-weit erweitert und praxistauglicher ausgestaltet werden. Pilotprojekte könnten die Verbringung versiegelter Ware in zertifizierte Zolllager oder vergleichbare geeignete Orte erproben, etwa mit Anzeigeverfahren statt Einzelfallgenehmigung, dokumentierter Rückverfolgbarkeit und Rückholrecht der Behörden.

Drittens sollten Kontrollen im Ursprungsland stärker genutzt werden. Geeignete Drittlandkontrollen können zur frühzeitigen Qualitätssicherung beitragen, den Kontrollaufwand bei der Einfuhr risikobasiert reduzieren und behördliche Ressourcen gezielter auf problematische Sendungen konzentrieren.

**Petition:** Die unterzeichnenden Verbände bitten das Bundesministerium, auf EU-Ebene einen Prüfprozess für AEO-basierte und sonstige risikobasierte Vereinfachungen bei veterinärrechtlichen Importkontrollen anzustoßen. Dieser sollte Dokumentenprüfungen, ausgewählte Nämlichkeitskontrollen, flexible Kontrollorte, Drittlandkontrollen sowie Pilotverfahren für gesicherte Verbringungen in geeignete Lagerorte umfassen. Voraussetzung sind EU-weit einheitliche Regeln, klare Haftungs- und Dokumentationsvorgaben, wirksame Aufsicht, Stichprobenkontrollen und transparente Kriterien für Zulassung, Aussetzung und Entzug entsprechender Erleichterungen. Das bestehende Schutzniveau darf dabei nicht abgesenkt werden.

## **Handlungsfeld 4: Luftfrachtverfahren und Road-Feeder-Services praxistauglich flexibilisieren**

### **9. Transportverfahren praxistauglich flexibilisieren**

**Problem:** Bei der Abfertigung veterinärpflichtiger Waren besteht Anpassungsbedarf, insbesondere wenn Sendungen nicht am ersten Eintrittspunkt in die Europäische Union verbleiben, sondern anschließend innerhalb der EU weitertransportiert werden. Nach derzeitiger Praxis erfolgt die Veterinärkontrolle regelmäßig am ersten EU-Eintrittspunkt, auch wenn dieser nicht der endgültige Bestimmungsort der Sendung ist.

Diese Praxis kann zu operativen Brüchen, zusätzlichen Umladungen, unnötigen Zwischenstopps, verlängerten Standzeiten und erhöhten Kosten führen. Gerade bei arbeitsteiligen Lieferketten und multimodalen Transportketten ist der erste Eintrittspunkt in die EU häufig nicht der Ort, an dem die logistischen, personellen oder technischen Voraussetzungen für eine effiziente Abfertigung am besten gegeben sind.

**Lösungsvorschlag:** Es sollte geprüft werden, ob veterinärpflichtige Sendungen unter klaren Sicherheits-, Dokumentations- und Überwachungsanforderungen an den endgültigen Bestimmungsort innerhalb der EU weitergeleitet und dort kontrolliert werden können, auch wenn sie zuvor über einen anderen EU-Eintrittspunkt eintreten. Diese Möglichkeit sollte verkehrsträgerneutral ausgestaltet werden und neben der Luftfracht ausdrücklich auch Weiterbeförderungen per Road-Feeder-Service, Lkw, Schiene sowie kombinierte beziehungsweise intermodale Transportketten erfassen.

Eine solche Flexibilisierung kommt vor allem für verarbeitete, fertig verpackte, industriell behandelte oder anderweitig risikoärmere Produkte in Betracht. Voraussetzung bleibt stets eine geschlossene, sichere und nachvollziehbare Lieferkette. Dazu soll-

ten insbesondere geeignete Dokumentationspflichten, eindeutige Sendungsidentifikation, versiegelte oder anderweitig gesicherte Transporteinheiten, digitale Nachverfolgbarkeit, klare Zuständigkeiten sowie definierte Melde- und Eskalationswege gehören. Für sensible Frischeprodukte, leicht verderbliche Waren oder Waren mit erhöhtem veterinärrechtlichem Risiko können weiterhin besondere Anforderungen, Einschränkungen oder Ausschlüsse erforderlich sein.

Zugleich sollte geprüft werden, inwieweit bestehende Weiterleitungs- und Transitmöglichkeiten innerhalb der EU risikobasiert weiterentwickelt werden können. Dies betrifft insbesondere die erweiterte Nutzung von Road-Feeder-Services zwischen Transit- und Zielflughäfen, aber ebenso die Weiterleitung per Lkw zwischen Grenzkontrollstellen, Logistikzentren und Bestimmungsorten sowie die Beförderung per Schiene oder in kombinierten Verkehren. Entscheidend sollte nicht der einzelne Verkehrsträger sein, sondern ob die Sendung während der Weiterbeförderung unter amtlich nachvollziehbaren, sicheren und dokumentierten Bedingungen verbleibt.

**Petition:** Die unterzeichnenden Verbände bitten das Bundesministerium, auf EU-Ebene zu prüfen, ob veterinärpflichtige Sendungen bei geschlossener, sicherer und dokumentierter Lieferkette zum endgültigen Bestimmungsort innerhalb der EU weitergeleitet und dort kontrolliert werden können. Diese Prüfung sollte verkehrsträgerneutral erfolgen und ausdrücklich Road-Feeder-Services, Lkw-Transporte, Schienentransporte sowie kombinierte und intermodale Transportketten einbeziehen. Ziel ist eine praxistaugliche, risikobasierte Flexibilisierung der Transportverfahren, ohne die veterinärrechtlichen Kontrollstandards abzusenken.

## **Gesamtpetition und weiteres Vorgehen**

Die Importabfertigung im Hamburger Hafen muss verlässlicher, digital belastbarer und risikobasierter werden. Die bestehenden Herausforderungen lassen sich nicht allein durch die Behörden vor Ort lösen. Erforderlich ist ein abgestimmter Ansatz von Hamburg, Bund und EU, der die praktischen Erfahrungen der betroffenen Wirtschaft einbezieht.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen verbinden hohe Kontrollstandards mit praxistauglichen Abläufen. Sie entlasten Behörden, reduzieren vermeidbare Standzeiten und Kosten und stärken die Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland.

Die unterzeichnenden Verbände bitten das Bundesministerium daher, die dargestellten Punkte in einem strukturierten Dialogprozess mit den zuständigen Landesbehörden, der Europäischen Kommission, den Grenzkontrollstellen, dem Zoll, den Terminalbetreibern und der betroffenen Wirtschaft aufzugreifen. Ziel sollte ein gemeinsamer Maßnahmenplan sein, der kurzfristig operative Entlastungen ermöglicht, mittelfristig digitale und organisatorische Verfahren verbessert und langfristig risikobasierte Vereinfachungen im europäischen Rechtsrahmen verankert.