



**Resolution**  
**verabschiedet auf dem Symposium**  
**„Leistungsfähige Seehäfen – Für Wirtschaft und Arbeit“**

**am 28. Juni 2006**

Der Bundesverband des Deutschen Groß- und Außenhandels,  
der Bundesverband der Deutschen Industrie,  
der Deutsche Industrie- und Handelskammertag,  
der Deutsche Speditions- und Logistikverband,  
der Verband Deutscher Reeder e.V.,  
der Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V. und  
der Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe e.V.

haben auf dem Hafropolitischen Symposium am 28. Juni 2006 in Berlin unter Beteiligung von etwa 150 Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung nachfolgende Resolution verabschiedet:

Im Bewusstsein, dass

- die Seehäfen die wichtigsten Schnittstellen in internationalen Transportketten sind,
- der internationale Warentransport über See weiterhin mit besonders großer Dynamik wachsen wird,
- die Transporte über See umweltschonende und kostengünstige Verkehre über lange Distanzen sind,
- leistungsfähige deutsche Seehäfen für die Hafenwirtschaft und die Hafenkunden – und damit für den gesamten deutschen Außenhandel – von besonders großer Bedeutung sind,
- die Seehäfen eine Schlüsselfunktion im Kontext der verkehrspolitischen Bemühungen haben, Transportketten durch eine stärkere Einbindung von „Short Sea Shipping“ und Binnenschifffahrt zu optimieren und Landtransporte soweit wie möglich auf den Wasserweg zu verlagern, und
- Schifffahrt, Häfen und Logistik einen wichtigen Beitrag für Arbeit und Beschäftigung in unserem Lande leisten,

fordern die Veranstalter alle politisch Verantwortlichen auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene zur entschlossenen Verbesserung der Rahmenbedingungen für die deutschen Seehäfen auf.

1. *Fairen Wettbewerb in und zwischen europäischen Häfen sicherstellen:* Die Europäische Union ist aufgefordert, die Chance zur Neukonzeption der europäischen Hafenpolitik marktorientiert, bedarfsgerecht und pragmatisch zu nutzen. Die Eckpunkte hierfür sollten im engen Dialog mit Hafenwirtschaft und Hafenkunden entwickelt werden. Die Schaffung gleicher und fairer Wettbewerbsbedingungen und damit die Herstellung und Sicherung eines „level playing field“ ist dabei oberstes Gebot. Hierzu ist ein weiterer Abbau von Harmonisierungsdefiziten erforderlich. Durch die unterschiedliche Besteuerung von Dieselmotorkraftstoff und Strom beim Hafenumschlag sowie durch unterschiedliche Trassenentgelte und Straßenbenutzungsgebühren haben die deutschen Seehäfen Nachteile im Vergleich zu anderen EU-Staaten. Die Bundesregierung muss dafür Sorge tragen, dass die deutschen Seehäfen hierdurch nicht im internationalen Wettbewerb zurückfallen und Marktanteile verlieren. Darüber hinaus ist die EU aufgefordert, im relevanten Markt für ladungsbezogene Hafendienstleistungen, der regelmäßig mehrere Häfen umfasst, Wettbewerb sicherzustellen.
2. *Freien Wettbewerb zwischen deutschen Seehäfen erhalten:* Parlament und Regierung der Bundesrepublik Deutschland sind aufgefordert, auch zukünftig für freien Wettbewerb zwischen den deutschen Seehäfen Sorge zu tragen. Nur Wettbewerb kann sicherstellen, dass den Hafenkunden ein kostengünstiger und qualitativ hochwertiger Zugang zum internationalen Seeverkehr über die deutschen Häfen ermöglicht wird; ein solcher Wettbewerb stärkt den Standort Deutschland insgesamt. Konzepte, die eine Steuerung der Ladung nach bestimmten Kriterien auf einzelne Häfen vorsehen, sind abzulehnen.
3. *Leistungsfähige Hinterlandanbindungen schaffen und seewärtige Erreichbarkeit sichern:* Parlament und Regierung der Bundesrepublik Deutschland sind aufgefordert, angesichts der anhaltend hohen Wachstumsraten insbesondere im interkontinentalen Containerverkehr sich für den zügigen Ausbau der seewärtigen Zugänge der deutschen Seehäfen einschließlich des Nord-Ostsee-Kanals und deren landseitiger Anbindungen über Straße, Schiene und Binnenwasserstraße einzusetzen. Basis hierfür sind die küstenländerübergreifenden Verkehrsinfrastrukturprojekte des Bundesverkehrswegeplans 2003. Die in Planung befindlichen Vorhaben sind in den Haushaltsberatungen des Bundes 2006/2007 zu berücksichtigen. Die Schlüsselfunktion der Seeverkehrswirtschaft für den inner- und außergemeinschaftlichen Handel ist in dem von der Bundesregierung vorgesehenen Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ angemessen zu berücksichtigen.
4. *Häfen als Logistikstandorte profilieren:* Die Regierungen und Parlamente der Küstenländer sind aufgefordert, in den zügigen Ausbau der Hafeninfrastruktur aller deutschen Nord- und Ostseehäfen zu investieren. Parallel hierzu sind in anforderungsgerechtem Umfang Gewerbeflächen für hafenverbundene Dienstleister bereitzustellen. Im Rahmen der internationalen Vermarktung des Logistikstandorts Deutschland muss die Lagegunst der deutschen Seehäfen für außereuropäische Unternehmen deutlich herausgestellt werden.
5. *Kostenentwicklung bei den Wettbewerbshäfen im Auge behalten:* Bund und Länder sind aufgefordert, die durch sie beeinflussten Kostenelemente im Interesse der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu gestalten und möglichst gering zu halten. Handlungsfelder hierfür sind insbesondere die Lotskosten, die Hafengebühren und die Mieten/Pachten in den Häfen.