

Antrag

der Abgeordneten Bettina Herlitzius, Bärbel Höhn, Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Daniela Wagner, Priska Hinz (Herborn), Sven-Christian Kindler, Cornelia Behm, Harald Ebner, Hans-Josef Fell, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann E. Ott, Dorothea Steiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Keine Privatisierung des Duisburger Hafens

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Duisburger Hafen ist der größte Binnenhafen Europas und blickt auf eine fast 300-jährige Geschichte zurück. Der Hafen an der Mündung der Ruhr in den Rhein hat den Strukturwandel in der Montan- und Schwerindustrie erfolgreich bewältigt und ist heute eine moderne Logistikkreuzung. Der Duisburger Hafen ist ein profitables Unternehmen und ein wichtiger Wirtschaftsstandort. Insgesamt sind 36 000 Arbeitsplätze in der Region direkt oder indirekt vom Duisburger Hafen abhängig.

Der Hafen ist zu je einem Drittel Eigentum der Stadt Duisburg, des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) und des Bundes. Durch den Besitz der öffentlichen Hand werden ein diskriminierungsfreier Zugang zur Hafeninfrastruktur und die gebotene Wettbewerbsneutralität sichergestellt.

Neben dem Hamburger Hafen ist der Duisburger Hafen der wichtigste Hafen in Deutschland. Er ist integraler Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur und eine der Hauptstützen des Wirtschaftsstandortes Deutschland. Insbesondere in seiner Funktion als Hinterlandanbindung der sogenannten ZARA-Häfen (Zeebrügge, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen) wird der Hafen auch in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen. Die ZARA-Häfen sind die mit Abstand wichtigsten Überseehäfen für NRW, das allein über ein Fünftel des deutschen Bruttoinlandsproduktes erwirtschaftet. Auch der größte Teil des Überseetransportes nach Südwest- und Süddeutschland wird über die ZARA-Häfen abgewickelt. Während die Bundesregierung sich stark auf die deutschen Nordseehäfen fokussiert, wird die Bedeutung der ZARA-Häfen für große Teile Deutschlands ausgeblendet.

Eine zukunftsfähige und nachhaltige Verkehrsinfrastruktur muss die Vernetzung der Binnenschifffahrt, des Gütertransports auf der Schiene und der Hochseeschifffahrt weiter vorantreiben. Der Straßentransport eines Frachtcontainers 200 Kilometer ins Hafenhinterland weist dieselbe Energiebilanz auf, wie der Transport desselben Containers per Frachtschiff von Shanghai nach Rotterdam. Angesichts dieser Tatsache und vor dem Hintergrund knapper werdender Ressourcen und des globalen Klimawandels, müssen möglichst geringe Transportwege auf der Straße im Sinne aller politisch Verantwortlichen sein. Gerade der

Duisburger Hafen ist ein wichtiger Mosaikstein in einem nachhaltigen und ökonomischen Logistiknetz.

Mit dem Verkauf der Bundesanteile am Duisburger Hafen gäbe die Bundesregierung ihren Einfluss auf die weitere Entwicklung des Hafens auf. Die Bundesregierung gibt damit die Möglichkeit aus der Hand, die Weiterentwicklung des Duisburger Hafens innerhalb eines überarbeiteten nationalen Hafenkonzeptes aktiv mitzugestalten. Der geplante Verkauf der Bundesanteile erscheint zum gegenwärtigen Zeitpunkt, vor dem Hintergrund der 2015 anstehenden Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes, ungünstig.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. das aktuelle Bieterverfahren zum Verkauf der Bundesanteile an der Duisburger Hafen AG zu stoppen und einen Verkauf an Private auszuschließen;
2. gemeinsam mit dem Land Nordrhein-Westfalen und der Stadt Duisburg eine einvernehmliche Lösung für die Zukunft des Duisburger Hafens zu suchen;
3. im Rahmen einer Überarbeitung des nationalen Hafenkonzeptes und der Erstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 den Hafenanbindungen eine höhere Priorität einzuräumen und hierbei neben den Seehäfen auch die Möglichkeiten der Binnenhäfen und die Anbindung der ZARA-Häfen konsequenter zu berücksichtigen;
4. ihren Einfluss auf die weitere Entwicklung des Duisburger Hafens im Rahmen einer Überarbeitung des nationalen Hafenkonzeptes wahrzunehmen;
5. eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für Schifffahrt und Schienenverkehr sicherzustellen und damit einer weiteren Verlagerung des Gütertransports auf die Straße entgegenzuwirken;
6. die Vernetzung des Duisburger Hafens und der ZARA-Häfen auf der Schiene voranzutreiben und die dann notwendigen Projekte zu realisieren.

Berlin, den 7. Februar 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion