

Änderungsantrag

der Abgeordneten Herbert Behrens, Roland Claus, Dr. Gesine Löttsch, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Steffen Bockhahn, Katrin Kunert, Caren Lay, Sabine Leidig, Michael Leutert, Thomas Lutze, Kornelia Möller, Jens Petermann, Ingrid Remmers, Dr. Ilja Seifert, Kersten Steinke, Sabine Stüber, Alexander Süßmair und der Fraktion DIE LINKE.

**zu der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 17/10200, 17/10202, 17/10812, 17/10823, 17/10824, 17/10825 –**

**Entwurf eines Gesetzes
über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2013
(Haushaltsgesetz 2013)**

**hier: Einzelplan 12
Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

Der Bundestag wolle beschließen:

In Kapitel 12 03 Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – Bundeswasserstraßen – Anlage 1 (S. 74) werden im Titel 780 12 „Um-, Aus- und Neubau-
maßnahmen an Bundeswasserstraßen“ die Maßnahmen an der Außen- und Unterweser wie folgt verändert:

Lfd. Nr. 1.2. Fahrrinnenanpassung der Außenweser für 14,5 m tiefgehende Containerschiffe

Ansatz 2013: 22 Mio. Euro

Neu: 0 Mio. Euro

Einsparung: 22 Mio. Euro.

Lfd. Nr. 1.3. Fahrrinnenanpassung der Unterweser an die Entwicklungen im Schiffsverkehr

Ansatz 2013: 15 Mio. Euro

Neu: 0 Mio. Euro

Einsparung: 15 Mio. Euro.

Berlin, den 19. November 2012

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

Die Mittel für die Abrechnung der Untersuchungen und bauvorbereitenden Maßnahmen der Fahrrinnenanpassung werden gestrichen. Der weitere Ausbau der Außenweser wird gestoppt, da er ökologisch nicht vertretbar ist. Er würde zur weiteren Zerstörung der Ökosysteme einer einst einzigartigen Flusslandschaft führen und die Deichsicherheit drastisch verringern. Das entspricht dem Interesse einiger großer Reedereien und Unternehmen, welche die Fahrrinnenanpassung fordern, aber nicht der großen Mehrheit der Menschen in der Region. Durch die Inbetriebnahme und den schrittweisen Ausbau des Jade-Weser-Ports ist ein paralleler Ausbau der seewärtigen Zufahrten zum Hafen Bremerhaven nicht erforderlich und volkswirtschaftlich unsinnig. Der Verlust der bisher verausgabten Planungskosten ist vertretbar, weil langfristig Ausgaben in Höhe von knapp 39 Mio. Euro eingespart werden.