

Große Anfrage der Fraktionen der CDU und der SPD**Wirtschaft und Verkehr im Land Bremen**

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist Grundvoraussetzung einer modernen, national wie international wettbewerbsfähigen und wachsenden Volkswirtschaft. Die verschiedenen Verkehre (Straße, Luft, Wasser, Schiene) sind längst zum integralen Bestandteil der Wirtschaft geworden. Die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen bei offenen Märkten ist immer mehr eine Frage der Wahrnehmung von Standortvorteilen. Damit wird die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen — auch im Land Bremen — zunehmend durch Zugänglichkeit, Erreichbarkeit und verkehrliche Lagegunst der einzelnen Standorte bestimmt. Da die Mobilität zu einem der wichtigsten Standortfaktoren im globalen Wettbewerb geworden ist, ist zum Erhalt der Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Bremen ein gezielter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere des Straßen- und Schienennetzes sowie der Wasserstraßen, unabdingbar. Beim Ausbleiben dieser Aktivitäten müssten Verlagerungstendenzen befürchtet werden. Denn Standortentscheidungen werden immer häufiger danach getroffen, ob Straßenverkehrsleistungen verfügbar sind, die den logistischen Konzepten der Unternehmen entsprechen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

I. Wirtschaftsentwicklung und Verkehrssystem

1. Welche volkswirtschaftliche Bedeutung kommt dem Sektor Verkehr im Land Bremen zu, gemessen
 - am Anteil an der Bruttowertschöpfung,
 - an der Zahl der Beschäftigten,
 - an der Vorleistungsquote — bezogen auf den Produktionswert,
 - an der Quote von Neuinvestitionen im Verkehrsbereich (getrennt nach Verkehrswegen) im Verhältnis zu den Gesamtinvestitionen,
 - an den positiven externen Effekten auf die wirtschaftliche Entwicklung im Land?
2. Wie haben sich wirtschaftliches Wachstum und Verkehrswachstum in ihrer Relation in den letzten zehn Jahren entwickelt, welche Prognose kann für die Zukunft gegeben werden?
3. Welche Bedeutung kommt dem Verkehrssystem für die internationale Wettbewerbsfähigkeit des produzierenden und transportintensiven Gewerbes zu? Bitte getrennt nach Straßen-, Schienen- und Wasserverkehr angeben.
4. Welches ist die aktualisierte Prognose zum investiven Bedarf Straße/Schiene/Wasser bis zum Jahre 2015, um das in diesem Zeitraum erwartete Personen- und Güterverkehrsaufkommen zu decken?

II. Verkehrsinfrastrukturausstattung als ein wichtiger Standortfaktor

1. Inwieweit fließt bei der Prioritätensetzung in der Verkehrspolitik des Senats die empirisch fundierte Erkenntnis ein, dass verkehrliche Erschließung und Anbin-

derung sowie die Erreichbarkeitsverhältnisse zu den wichtigsten Kriterien der Standortentscheidung transportintensiver Unternehmen des produzierenden Gewerbes zählen?

2. Gibt es in diesem Zusammenhang signifikante Beispiele dafür, dass potenzielle Investoren wegen verkehrsinfrastruktureller Defizite in Bremen und Bremerhaven Vorhaben in anderen Bundesländern verwirklicht haben bzw. wegen einer positiven Verkehrsinfrastruktur gerade eine Ansiedlung im Land Bremen vorgenommen haben?
3. Wie will der Senat sicherstellen, dass mit der Erweiterung oder Neubildung von Industrie- und Gewerbeschwerpunkten zeitgleich die Verkehrsinfrastruktur — insbesondere die Verkehrswege — nachfragegerecht angepasst wird?
4. Welche Bemühungen mit welchem Erfolg fanden bisher statt, um im Interesse einer Zusammenfassung von logistikintensiven Wirtschaftsaktivitäten und der Bündelung der Güterströme die Ansiedlung branchenspezifischer Einrichtungen in den Wirtschaftsräumen des Landes zu erreichen?

III. Logistische güterverkehrsrelevante Anforderungen der Wirtschaft an Investoren und Dienstleister im Wirtschaftsverkehr

1. Wie haben sich die Anteile der Verkehrsträger im Gütertransport in den letzten zehn Jahren im Land Bremen entwickelt, und wie dürften diese sich in den kommenden zehn Jahren darstellen?
2. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, um die Verlagerungspotenziale im Güterverkehr „von der Straße auf die Schiene“ zu erhöhen? Wie bewertet der Senat in diesem Zusammenhang die Expertenmeinung, dass sich diese Verlagerungspotenziale in sehr engen Grenzen bewegen?
3. Wie hat sich die Kapazitätsauslastung der Schifffahrt auf den Wasserstraßen in Bremen und Bremerhaven in den letzten zehn Jahren entwickelt, und was kann das Land hierbei zu einem stärkeren Gütertransportaufkommen mit geeigneten Maßnahmen beitragen?
4. Welche Maßnahmen hält der Senat darüber hinaus für erforderlich um die Verlagerung von Transporten auf die Schifffahrt zu fördern?

IV. Anforderungen der Wirtschaft an Investoren und Dienstleister im Personenverkehr

1. Wie teilen sich gegenwärtig die Ströme der Berufspendler von den Randzonen des Landes und dem Umland hinein in die Stadtgebiete Bremens und Bremerhavens auf die Verkehrsträger
 - ÖPNV,
 - Eisenbahn,
 - gewerblicher und öffentlicher Straßenpersonenverkehr,
 - motorisierter Individualverkehr (MIV),
 - sonstigeauf?
2. Mit welchem induzierten Personen-Neuverkehr im Nahbereich ist dadurch zu rechnen, dass der Wandel der Wirtschaftsstruktur und in den Beschäftigungsverhältnissen eine steigende Mobilitätsnotwendigkeit sowie eine größere Reiseweite zur Folge haben?
3. Auf welche Verkehrsmittel dürfte sich dieser Zuwachs im Personenverkehr anteilmäßig verteilen und ist zur Bewältigung dieser Zuwächse ein höherer Infrastrukturausbau erforderlich als bisher vorgesehen?
4. Wie groß ist das Verlagerungspotenzial vom MIV zum ÖPNV, und in welchem Umfang müsste bei Umsetzung die Kapazität im SPNV und beim gewerblichen Straßenpersonenverkehr erhöht werden?

V. Tourismus und Verkehrsangebot

Wie wird der Senat sicherstellen, dass bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne durch Bremen, Bremerhaven und das Umland die verkehrlichen Belange, die aus der Tourismus- und Fremdenverkehrspolitik des Landes — insbesondere angesichts der im Jahr 2000 steigenden Entwicklung im Tourismus — resultieren, in vollem Umfang Berücksichtigung finden?

Pflugradt,
Kastendiek, Eckhoff und Fraktion der CDU

Dr. Sieling, Eva-Maria Lemke-Schulte,
Böhrnsen und Fraktion der SPD