

Mitteilung des Senats vom 11. September 2001

Wirtschaft und Verkehr im Land Bremen

Die Fraktionen der CDU und der SPD haben unter Drucksache 15/756 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

I. 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?

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Sektors Verkehr ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Bedeutung des Wirtschaftsbereichs „Verkehr und Nachrichtenübermittlung“ im Land Bremen und im Bundesgebiet

| Gegenstand | In Bremen absolut | Anteil in % | |
|---------------------------------------------------------------------|----------------------|-------------|-------|
| | | Bremen | Bund |
| Bruttowertschöpfung 2000 insgesamt (Mio. DM) | 40.235 | 100,0 | 100,0 |
| darunter: Verkehr und Nachrichtenübermittlung | 4.203 | 10,4 | 5,6 |
| Erwerbstätige 2000 insgesamt | 386.500 | 100,0 | 100,0 |
| darunter: Verkehr und Nachrichtenübermittlung | 39.800 | 10,3 | 5,3 |
| Bruttoanlageinvestitionen für neue Anlagen 1998 insgesamt (Mio. DM) | 6.546 | 100,0 | 100,0 |
| darunter: Verkehr und Nachrichtenübermittlung | 1.416 | 21,6 | 7,4 |

Quelle: Statistisches Landesamt Bremen

Die hohen Anteile des Wirtschaftsbereichs „Verkehr und Nachrichtenübermittlung“ an der Bruttowertschöpfung und den Erwerbstätigen zeigen die große Bedeutung des Verkehrssektors im Land Bremen. Zudem werden in diesem Bereich überproportional hohe Investitionen in neue Anlagen getätigt. Im Bund fallen diese Anteilswerte deutlich niedriger aus.

Genauere Angaben, insbesondere nach Verkehrswegen, sind nicht möglich, da in den verschiedenen Haushalten jeweils nur Teile der Infrastrukturausgaben erfasst werden.

Der Anteil der in dem Produktionswert der anderen Wirtschaftssektoren als Vorleistungen enthaltenen Verkehrsdienstleistungen beträgt im Land Bremen 1,7 %. Im Produzierenden Gewerbe haben die Verkehrsvorleistungen einen Anteil von 2,5 % an dem Produktionswert. Diese Werte beziehen sich auf das Jahr 1993 und ergeben sich aus einer von der Universität Bremen im Rahmen der Evaluierung (Phase II) des Investitions Sonderprogramms für das Land Bremen erstellten Input-Output-Tabelle.

Insgesamt ergibt sich, dass die hohe wirtschaftliche Bedeutung des Verkehrssektors im Land Bremen auch zu positiven externen Effekten auf die wirtschaftliche Entwicklung im Land Bremen führt, die statistisch jedoch nicht erfasst werden können.

I. 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?

Die Entwicklung von wirtschaftlichem Wachstum und Verkehrswachstum für das ganze Bundesgebiet stellt sich wie folgt dar:

Entwicklung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung im Vergleich zum Wirtschaftswachstum im Bundesgebiet von 1991 bis 1999

| Gegenstand | 1991 | 1999 | Wachstum | |
|-----------------------------------------------------|----------|----------|---------------|----------|
| | | | (% insgesamt) | (% p.a.) |
| Verkehrsaufkommen Personenverkehr (Mio. Personen) | 56.216,0 | 61.264,0 | 9,0 | 1,1 |
| Verkehrsleistung Personenverkehr (Mrd. Personen-km) | 874,7 | 955,5 | 9,2 | 1,1 |
| Verkehrsaufkommen Güterverkehr (Mio. t) | 3.642,2 | 4.032,9 | 10,7 | 1,3 |
| Verkehrsleistung Güterverkehr (Mrd. tkm) | 398,0 | 491,5 | 23,5 | 2,7 |
| Reales Bruttoinlandsprodukt (Mrd. DM) | 3346,0 | 3732,3 | 11,5 | 1,4 |

Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Verkehr in Zahlen 2000 und Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch.

Die Steigerung des Personenverkehrsaufkommens (Anzahl der beförderten Personen) und der Personenverkehrsleistung (beförderte Personen mal Strecke) blieb in Deutschland in den 90er Jahren geringfügig hinter der Entwicklung des realen Wirtschaftswachstums zurück. Auch zukünftig wird davon ausgegangen, dass der Personenverkehr nicht im gleichen Ausmaß ansteigt wie die Wertschöpfung, da der Schülerverkehr zurückgeht, die Erwerbstätigenzahlen rückläufig sind und das verfügbare Einkommen nicht automatisch mit dem Wirtschaftswachstum steigt.

Das Wachstum des Güterverkehrsaufkommens hatte in den 90er Jahren in Deutschland die gleiche Größenordnung wie das Wirtschaftswachstum. Die Güterverkehrsleistungen sind aber etwa doppelt so stark gestiegen. Die Güter werden also im Durchschnitt wesentlich weiter transportiert als zu Beginn der 90er Jahre.

Für das Land Bremen gibt es keine vergleichbaren Daten zur Gesamtverkehrsentwicklung. Einen Anhaltspunkt bieten die Entwicklung und der Anteil der Wertschöpfung des Verkehrssektors in der nachstehenden Tabelle. Darin zeigt sich, dass die Verkehrswirtschaft in Bremen in den 90er Jahren dynamischer gewachsen ist als die Gesamtwirtschaft.

Wirtschaftswachstum und Wertschöpfung des Verkehrssektors im Land Bremen:

| Gegenstand | 1991 | 1999 | Wachstum in % |
|-----------------------------------------------------------|--------|--------|------------------|
| Reales Bruttoinlandsprodukt (Mill. DM) | 39.108 | 40.448 | 3,4 |
| Reale Bruttowertschöpfung insgesamt (Mill. DM) | 36.430 | 38.371 | 5,3 |
| darunter: | | | |
| Verkehr und Nachrichtenübermittlung absolut in Mio. DM | 3.422 | 4.547 | 32,9 |
| in % der Wertschöpfung insgesamt | 9,4 | 11,9 | |

Quelle: Statistisches Landesamt Bremen

Für die zukünftige Entwicklung liegt eine Prognose aus dem Bundesverkehrsministerium vor, die ausgehend vom Basisjahr 1997 die Entwicklung bis 2015 wie folgt schätzt. (Die Statistiken stammen aus unterschiedlichen Quellen und sind daher — auch von den erfassten Zeiträumen her — nicht voll kompatibel):

Prognose der Verkehrsleistung im Bundesgebiet bis 2015

| Gegenstand | 1997 | 1999 | 2015 | Wachstum 1997/2015 | |
|--------------------------------------|------|-------|-------|--------------------|----------|
| | | | | Insgesamt (%) | (% p.a.) |
| Personenverkehrsleistung (Mrd. Pkm) | 943 | 955,5 | 1.130 | 19,8 | 1,0 |
| Güterfernverkehrsleistung (Mrd. tkm) | 371 | K.A. | 608 | 64,1 | 2,8 |

Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Verkehrsbericht 2000.

In der Prognose wird von einem weiteren Anwachsen der Güterverkehrsleistungen in etwa gleichem Tempo wie in den 90er Jahren ausgegangen, welches weiterhin über dem Wirtschaftswachstum liegt. Eine spezielle Untersuchung mehrerer Verkehrsprognosen für Deutschland kommt zu dem Ergebnis, dass es keine Anzeichen für eine zukünftige Entkopplung des Güterverkehrsleistungswachstums vom Wirtschaftswachstum, im Sinne eines Wirtschaftswachstum ohne entsprechende Steigerung des Güterverkehrs, gibt.

Für Bremen ist in der Prognose für den Güterverkehr zumindest mit denselben prozentualen Zuwächsen wie im Bundesgebiet zu rechnen, voraussichtlich wegen der höheren Bedeutung des Verkehrssektors in Bremen und der überproportionalen Zuwächse z. B. im Container-Seeverkehr mit Bremerhaven sogar mit höheren Werten.

I. 3. Welche Bedeutung kommt dem Verkehrssystem für die internationale Wettbewerbsfähigkeit des produzierenden und transportintensiven Gewerbes zu; bitte getrennt nach Straßen-, Schienen- und Wasserverkehr angeben.

Für die bremische Wirtschaft, insbesondere für das Verarbeitende Gewerbe ist eine hohe Außenhandelsabhängigkeit gegeben. Das verdeutlicht die folgende Tabelle.

Anteil des Auslandsumsatzes im Verarbeitenden Gewerbe im Land Bremen und im Bundesgebiet 2000

| Gebiet | Auslandsumsatz in Mio DM | Umsatz in Mio DM | Anteil Auslands- umsatz in % |
|--------------|-----------------------------|---------------------|---------------------------------|
| Land Bremen | 18.607 | 37.578 | 49,5 |
| Bundesgebiet | 927.061 | 2.555.618 | 36,3 |

Quelle: Statistisches Landesamt Bremen, Statistischer Monatsbericht April 2001

Der Auslandsumsatz bremischer Firmen erfolgt im Wesentlichen über Bremische oder auch andere europäische Häfen oder über Land bzw. Luft. Schon dadurch wird die hohe Abhängigkeit des Außenhandels sowie der Gesamtwirtschaft Bremens von einem effizienten Verkehrssektor deutlich.

Nähere Angaben über die Anteile der Verkehrsträger im Bund ergeben sich aus der Tabelle zu I.4.

Getrennte Angaben nach Verkehrsträgern im Land Bremen sind nicht möglich, weil der Güterkraftverkehr ausländischer Fahrzeuge — ein schnell wachsender Bereich — statistisch nicht erfasst wird.

I. 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?

Als aktuelle Prognose für die erwartete Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern wird im Folgenden die bereits oben zitierten Prognose des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für das Jahr 2015 dargestellt.

Prognose der Entwicklung der Verkehrsleistungen im binnenländischen Güterfernverkehr im Bundesgebiet bis 2015 nach Verkehrsarten

| Verkehrsart | Absolut in Mrd. tkm | | Anteil in % | | Wachstum in % |
|--------------------------------------|---------------------|------|-------------|------|---------------|
| | 1997 | 2015 | 1997 | 2015 | |
| Eisenbahnen | 73 | 116 | 19,6 | 19,1 | 58,9 |
| Binnenschifffahrt | 62 | 88 | 16,8 | 14,6 | 42,0 |
| Straßengüterverkehr | 236 | 402 | 63,6 | 66,4 | 70,8 |
| Insgesamt | 371 | 608 | 100 | 100 | 64,1 |
| Nachrichtlich Straßengüterverkehr | 67 | 84 | - | - | 25,6 |

Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Verkehrsbericht 2000.

Der investive Bedarf für Straße, Schiene und Wasserstraße wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Verkehrsbericht 2000 für das Jahr 2000 für die Bundesverkehrswege angegeben wie folgt:

Für die Schiene werden für die Erhaltung im Jahr 3,5 Mrd. DM angesetzt. Eine Erhöhung dieses Betrages auf 4 bis 5 Mrd. DM ist für Investitionen dringend erforderlich.

Für die Straße wurden zur Erhaltung 3,5 Mrd. DM im Jahr 2000 veranschlagt. Diese Mittel müssen kontinuierlich und deutlich erhöht werden.

Für die Wasserstraße sind allein für die Erhaltung der bestehenden Anlagen 1 Mrd. DM im Jahr erforderlich.

Die bereits laufenden und beschlossenen und auch für die Zukunft wirkenden Investitionsprogramme besitzen einen Umfang von 81 Mrd. DM. Der investive Bedarf bis zum Jahr 2015 lässt sich zurzeit weder für den Bund noch für das Land ermitteln. Es ist jedoch damit zu rechnen, dass im Zuge der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) der investive Bedarf für die genannten Verkehrswege des Bundes, die auch den Personennahverkehr enthalten, bis zum Jahr 2015 festgelegt wird. Der neue Bundesverkehrswegeplan wird voraussichtlich 2003 beschlossen werden.

Bezogen auf das Land Bremen liegen mehrere Verkehrsprognosen zu einzelnen Projekten vor:

- aktualisierte Prognose zum Bau der A 281 mit dem Prognosehorizont 2015,
- prognostische Potenzialabschätzung des Schienenpersonenverkehrs,
- Aktualisierung der Containerumschlagsprognose der bremischen Häfen und Kapazitätsauslastungsuntersuchung für die Stromkaje,
- Anpassung der Mittelweser-Länge der Schleuse in Dörverden (2015) u. a. m.

Aus den Untersuchungen lassen sich die verkehrswirtschaftlichen Bedarfe wie auch die investiven Bedarfe für die einzelnen Maßnahmen entnehmen, eine Berechnung des gesamten investiven Bedarfs für Straße, Schiene und Wasserstraße für Personen- und Güterverkehrsaufkommen im Land Bremen bis zum Jahr 2015 kann auf dieser Basis jedoch nicht vorgenommen werden.

II. 1. Inwieweit fließt bei der Prioritätensetzung in der Verkehrspolitik des Senats die empirisch fundierte Erkenntnis ein, dass verkehrliche Erschließung und Anbindung sowie die Erreichbarkeitsverhältnisse zu den wichtigsten Kriterien der Standortentscheidung transportintensiver Unternehmen des produzierenden Gewerbes zählen?

Die Erkenntnis, dass verkehrliche Erschließung und Anbindung sowie die Erreichbarkeit zu den wichtigsten Faktoren der Standortentscheidung transportintensiver Unternehmen des produzierenden Gewerbes zählen, ist wesentliche Grundlage für die Wirtschaftsansiedlungspolitik des Senats. Durch die Prioritätensetzung im Rahmen von Gewerbeflächen- und Verkehrspolitik wird sicher gestellt, dass diese Erkenntnis berücksichtigt wird.

Dabei steht fest, dass die Qualität der Verkehrsinfrastruktur nicht nur für die transportintensiven Unternehmen des produzierenden Gewerbes von Bedeutung ist, sondern eine wesentliche Grundlage für die gesamte wirtschaftliche Entwicklung des Landes darstellt. So ist die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur als eine wichtige Voraussetzung für die Anregung und Belebung der Wirtschaftsentwicklung in Gebieten mit strukturellen Defiziten oder in industriellen Altregionen oder in peripheren Regionen anzusehen, da es sich gezeigt hat, dass vornehmlich die neu geschaffenen oder ausgebauten Verkehrsstrassen als Entwicklungsachsen für die Ansiedlung von Gewerbe und Industrie dienen.

Berücksichtigt man die Auswirkungen der Liberalisierung der Verkehrsmärkte sowie die sich verschärfende Konkurrenz der Standorte im gesamtdeutschen Kontext, muss die „klassische“ Erreichbarkeit mit der Frage der Standortpositionierung Bremens über die Regional- und Landesgrenzen hinweg verknüpft werden. Dabei gewinnt auch die Entwicklung von Knoten- und Netzwerkkompetenz der Standorte als weicher Standortfaktor an Bedeutung. Vor diesem Hintergrund wird die Zukunft der wirtschaftlichen Prosperität des Standortes Bremen nicht nur vom beschleunigten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, sondern auch von der Vernetzung der bestehenden Standortangebote und der Bildung strategischer Kooperationen geprägt. Für den verkehrlichen Sektor bedeutet diese Erkenntnis die Logistikkompetenz Bremens weiter zu stärken.

Auf dieser Basis werden vom Senat die weiteren Schwerpunkte sowohl auf den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur als auch auf Initiativen zur Stärkung der Logistikkompetenz Bremens gesetzt.

Die wesentlichen Ausbaumaßnahmen mit einem unmittelbaren Einfluss auf die Verbesserung der Erreichbarkeit Bremens sind:

- die Schließung des Autobahnringes mit der A 281,
- der 6-streifige Ausbau der A 27,
- der Ausbau der A 1,
- die Vertiefung der Außenweser sowie die Anpassung der Mittelweser mit weiteren leistungssteigernden Maßnahmen,
- der bedarfsorientierte Ausbau des Elbe-Weser-Leine-Korridors der Bahn zwischen Bremen und Hannover inklusive der Y-Strecke,
- der Ausbau der Eisenbahnstrecken Bremen – Osnabrück sowie Langwedel – Uelzen.

Diese Maßnahmen werden zurzeit überprüft. Darüber hinaus werden weitere Möglichkeiten zur beschleunigten Umsetzung bestehender Projekte, wie die Privatfinanzierung des 4. Bauabschnittes der A 281 nach dem so genannten Betreibermodell untersucht und mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen verhandelt.

Die Realisierung dieser Maßnahmen orientiert sich nicht nur an den vorhandenen Bedürfnissen der in Bremen bereits angesiedelten Unternehmen, vielmehr wird eine die Zukunft sichernde Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse angestrebt.

Als weiteren zukunftsweisenden Schwerpunkt sieht der Senat die Notwendigkeit der Stärkung der bereits genannten Kompetenz Bremens als intermodaler Logistikstandort.

II. 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?

Im Zusammenhang mit der Akquisition von Firmen, insbesondere im Bereich des Niedervielandes für das Güterverkehrszentrum (GVZ), sind die bisherigen verkehrsinfrastrukturellen Defizite im Bereich der A 281, bzw. Anbindung des GVZ in einigen Fällen Anlass dafür gewesen, dass Betriebe von einer Ansiedlung Abstand genommen und sich im Umland angesiedelt haben. Erst in letzter Zeit hat sich ein in Bremen bedeutendes Unternehmen aus der Verkehrswirtschaft, das von Beginn der GVZ-Realisierungen an bis heute eine Fläche dort reserviert hatte, trotz kurzfristig zu erwartenden Starts der Bauaktivitäten an der Autobahn, für den Standort Gewerbepark Hansalinie entschieden.

Vermarktungsschwierigkeiten der Industrie- und Gewerbegebiete „Bremer Industriepark“ und Carl-Schurz-Gelände können ebenfalls zumindest teilweise auf die bisher verkehrlich ungenügende Anbindung zurückgeführt werden.

Positiv ist zu vermerken, dass die jüngere Entwicklung nicht nur des Gewerbeparks Hansalinie im Einzugsbereich des Bremer Kreuzes, sondern auch des Gewerbegebiets Airport Stadt eine Reihe von Firmenansiedlungen zeigt, die auf die hervorragende Verkehrsanbindung dieser Standorte zurückzuführen sind. Beispielhaft sei hier ein Buchungscenter einer Fluglinie genannt, das seit seiner Ansiedlung in Bremen den gesamten europäischen Raum bedient. Auch die beiden größten Arbeitgeber im Land Bremen, Daimler-Chrysler und Stahlwerke Bremen, profitieren von der qualitativ hochwertigen Verkehrsinfrastruktur und den bremischen Häfen.

Mit dem Bau des Hemelinger Tunnels, der eines der zentralen Verkehrsprojekte des Investitionssonderprogramms darstellt, wird der Notwendigkeit einer leistungsfähigen Straßenverkehrsanbindung an das Autobahnnetz für Sicherung und Weiterentwicklung des größten Industriestandortes in Bremen Rechnung getragen.

Insgesamt erweist sich die Strategie des Senats als erfolgreich, im Rahmen des Investitionssonderprogramms und der Gewerbeflächenerschließung die Politikfelder Standortentwicklung und Verkehrsanbindung zu verbinden und neue Projekte im Wesentlichen entlang des — zu schließenden — Autobahnringes und seiner Zubringer (z. B. Hafenrandstraße) zu entwickeln.

II. 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?

Die Entwicklung von Industrie- und Gewerbeschwerpunkten im Rahmen des Integrierten Flächenprogramms steht in einer deutlichen Abhängigkeit mit den verkehrsmäßigen Anbindungen dieser Wirtschaftsstandorte. Beide Programme befinden sich gegenwärtig beim Senator für Wirtschaft und Häfen in der Fortschreibung.

Das zur Verfügung stehende Instrumentarium der Stadtentwicklungsplanung, Bauleitplanung und Verkehrsplanung bietet dabei ausreichende und geeignete Möglichkeiten für eine vorausschauende Abschätzung des Flächenbedarfs zur Entwicklung von Industrie und Gewerbe in Korrelation zur vorhandenen bzw. zur ggf. zu erweiternden Verkehrsinfrastruktur.

Im Stadtentwicklungskonzept Bremen wird dem Ziel einer optimalen verkehrlichen Anbindung neuer Gewerbe- und Wohnbauflächen sowie brachgefallener bzw. nicht ausgelasteter Flächen, die einer neuen wirtschaftlicheren Nutzung zugeführt werden sollen, oberste Priorität eingeräumt. Weiterhin soll eine möglichst gute Qualität der Anbindung und Dimensionierung bei allen Standorten grundsätzlich für sämtliche Verkehrsarten hergestellt werden, um die Erreichbarkeit für möglichst viele Nutzer bei sicherer und leistungsgerechter Verkehrsabwicklung zu gewährleisten. Dabei sollen die Potentiale der einzelnen Verkehrsmittel bezüglich ihrer spezifischen Leistungsfähigkeit und hinsichtlich der Anforderungen durch die Nutzer möglichst optimal und ressourcenschonend ausgeschöpft werden.

Bei gewerblich genutzten Flächen mit hohem Anteil an Produktions-, Lager- oder Distributionsfunktion ist die Anbindung an das Straßennetz und ggf. an einen Schienenanschluss wegen des Güterverkehrs ungleich stärker zu bewerten als eine gute ÖPNV-Erschließung, die wiederum bei beschäftigungsintensiven Büro- und Dienstleistungsstandorten mit einem hohen Anteil an Publikumsverkehr eine nennenswerte Rolle spielt oder die für das Funktionieren derart verdichteter Strukturen eine wichtige Voraussetzung für eine effiziente Verkehrserschließung darstellen kann.

Gleiches gilt für die Stadtentwicklung Bremerhavens.

Für die Sicherstellung der Hafenfunktionen in Bremen und Bremerhaven mit einem hohen Anteil an Produktions-, Lager- und Distributionsfunktion ist eine leistungsfähige Anbindung an das Straßennetz und die Schienenanbindung sowie an die Wasserstraße wegen des Güterverkehrsaufkommens von zentraler Bedeutung.

Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur ist gleichzeitig integraler Bestandteil der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung.

Die Verkehrserzeugung kann im Allgemeinen auf der Grundlage von Strukturdaten berechnet und im Rahmen von Modellen auf konkrete Netze umgelegt werden. Hiermit lassen sich die Leistungsreserven und -engpässe der Verkehrsinfrastruktur abbilden. Daraus folgend können frühzeitig geeignete Maßnahmen für eine sichere und leistungsgerechte Verkehrsabwicklung hinsichtlich Kosten und Wirkungsgrad abgeschätzt werden. Für kleinere Projekte wird ein entsprechend vereinfachtes Verfahren zur Ermittlung und Darstellung der verkehrlichen Anforderungen angewandt.

Daneben dient insbesondere der unter I.4 erwähnte BVWP dem Ziel der nachfragegerechten Anpassung der Verkehrsinfrastruktur. Dem entsprechend hat der Senat für die Erarbeitung des neuen BVWP Projekte im Bereich von Schiene, Straße und Wasserstraße angemeldet. Wegen umfangreicher verkehrswirtschaftlicher Unternehmungen bis hin zu Umweltrisikoeinschätzungen für sämtliche angemeldeten Projekte aus allen 16 Bundesländern, die im Zuge der Fortentwicklung des gesamtwirtschaftlichen Beratungsverfahrens erarbeitet werden, wird sich die Fortschreibung des BVWP voraussichtlich bis 2003 verzögern.

Bremen setzt sich beim BVWP besonders für die Einführung des Kriteriums „Seehafenanbindung“ ein. Im Zusammenhang mit der Projektbewertung Bundesfernstraßen wird in einem Pretest für die Verbesserung bei den Hinterlandanbindungen von Seehäfen ein Nutzenbeitrag von bis zu 10 % errechnet.

II. 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?

Die Zusammenfassung von logistikintensiven Wirtschaftsaktivitäten und die Bündelung von Güterströmen ist in Bremen in vorbildlicher Weise mit der Schaffung des GVZ/Logistikzentrum Niedervieland und den Hafestandorten gelungen.

Dies zeigt der Erfolg des Senats bei der Ansiedlung von 110 Unternehmen auf dem Areal des GVZ mit einer Fläche von 2.000.000 m² bei einer Freifläche von 110.000 m². Dabei steht den öffentlichen Investitionen in einer Höhe von rund

280 Mio. DM das Investitionsvolumen der Unternehmen in einer Höhe von rund 396 Mio. DM gegenüber. Dies hat zu einer Beschäftigung von rund 3600 Arbeitnehmern im GVZ geführt.

Darüber hinaus stellt das Nutzungskonzept für das in der Erschließung befindliche Gewerbegebiet Niedervieland primär auf die Ansiedlung logistikintensiver Produktions- und Großhandelsunternehmen aus dem Bereich des Nahrungs- und Genussmittelsektors ab. Das Akquisitionskonzept der Bremer Investitions-Gesellschaft (BIG), das sich in der Umsetzung befindet, zielt explizit auf diese Branchen.

Schließlich sind die Airport Stadt in Bremen sowie das Carl-Schurz-Gelände in Bremerhaven mit hafennaher Unternehmensstruktur als Vorhaben mit ähnlichen Zielsetzungen zu nennen. Bei dem Gewerbegebiet Airport Stadt sind ca. 56.000 m² an Firmen verkauft worden, was zu einem Invest von rund 330 Mio. DM der Unternehmen geführt und eine Beschäftigung von rund 2.200 Arbeitnehmern erbracht hat. Auch der Gewerbepark Hansalinie Bremen mit den bereits angesiedelten Zulieferbetrieben der Kraftfahrzeugindustrie bei einem Invest der Unternehmen von ca. 75 Mio. DM und rund 250 neuen Arbeitsplätzen ist als gelungenes Projekt zu bezeichnen.

III. 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?

Die Anteile der Verkehrsträger haben sich in den letzten Jahren im Bundesgebiet folgendermaßen entwickelt:

Entwicklung der Verkehrsleistungen im binnenländischen Güterverkehr im Bundesgebiet von 1991 bis 1999 nach Verkehrsarten

| Verkehrsart | Absolut in Mrd. tkm | | Anteil in % | | Wachstum in % |
|---------------------|---------------------|-------|-------------|-------|---------------|
| | 1991 | 1999 | 1991 | 1999 | |
| Eisenbahnen | 80,2 | 71,4 | 20,2 | 14,5 | -11,0 |
| Binnenschifffahrt | 56,0 | 62,7 | 14,1 | 12,8 | 12,0 |
| Straßengüterverkehr | 245,7 | 341,7 | 61,7 | 69,5 | 39,1 |
| Rohrleitungen | 15,7 | 15,0 | 3,9 | 3,1 | -4,5 |
| Luftverkehr | 0,4 | 0,7 | 0,1 | 0,1 | 75,0 |
| Insgesamt | 398,0 | 491,5 | 100,0 | 100,0 | 23,5 |

Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Verkehr in Zahlen 2000.

Wegen der Prognose für die kommenden zehn Jahre im Bund wird auf die Tabelle in der Antwort zu I.4 verwiesen, die auch die Anteile der Verkehrsträger enthält.

In den 90er Jahren hat der Straßengüterverkehr, der bereits den größten Anteil am Verkehrsaufkommen hatte, in Deutschland weiter an Bedeutung gewonnen, während die Eisenbahnen und die Binnenschifffahrt Rückgänge der Anteile zu verzeichnen hatten. In der Prognose wird im Güterfernverkehr noch weiterhin von einem leicht überproportionalen Wachstum der auf den Straßen transportierten Güter ausgegangen. Zukünftig wird aber auch eine Anteilssteigerung der Eisenbahnen im Güterfernverkehr bei Beseitigung von Kapazitätsengpässen als möglich erachtet. Im Straßengüternahverkehr wird nur eine vergleichsweise geringe Zunahme erwartet.

Bezogen auf das Land Bremen lassen sich die Marktanteile der Verkehrsträger nicht aus amtlichen Statistiken entnehmen, da für den Straßengüterverkehr keine verwendbaren Daten vorliegen. Es steht jedoch außer Frage, dass der Straßenverkehr wie im allgemeinen Trend gegenüber dem Schienen- und Binnenschiffsverkehr an Bedeutung gewonnen hat. Diese Tendenz ist bis heute ungebrochen.

Im Einzelnen lassen sich für das Land Bremen folgende Zahlen angeben:

Für die Schiene betrug der Wagenladungsverkehr (Empfang und Versand) im Durchschnitt der Jahre 1989 bis 1991 rund 20 Mio. t. Im Durchschnitt der Jahre

1997 bis 1999 betrug er 10,7 Mio. t jährlich (der Rückgang ist darauf zurückzuführen, dass die Erztransporte mit der Bahn von Bremerhaven auf das Seeschiff nach Bremen verlagert wurden.).

Die Binnenschifffahrt beförderte in den letzten zehn Jahren regelmäßig über 5 Mio. t jährlich.

Der Seeschiffsverkehr mit den bremischen Häfen ist in den letzten zehn Jahren von 30,2 Mio. t im Jahr 1990 auf 44,8 Mio. t im Jahr 2000 kräftig gestiegen.

Die von Bremen geflogene Fracht inklusive Post stieg von 6.500 t im Jahr 1990 auf 7.275 t im Jahr 2000.

Detaillierte Prognosen können derzeit nicht vorgelegt werden, mindestens prognostische Angaben werden sich aber aus dem in Vorbereitung befindlichen Verkehrskonzept des Senators für Wirtschaft und Häfen zur Anbindung von Wirtschaftsstandorten ergeben.

III. 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?

Die Prognosen (siehe zu I.4) zeigen, dass der Anteil des Straßengüterverkehrs noch steigen, der der Eisenbahnen noch sinken wird. Dieser bedenklichen Entwicklung, deren Auswirkungen insbesondere für den Hafenumschlag problematisch sind, da Bremen nach wie vor in erster Linie als „Eisenbahnhafen“ fungiert, bemüht sich der Senat entgegen zu wirken.

Der Senat hat im Zusammenhang mit der Verlagerung des Güterverkehrs „von der Straße auf die Schiene“ erhebliche Mittel für die Errichtung des Terminals für den kombinierten Verkehr „Roland Umschlag“ im GVZ bereitgestellt (48 Mio. DM öffentliche Hand, ca. 13 Mio. DM Privatwirtschaft), damit Nutzer des GVZ und andere Verkehrsunternehmen den Kombinierten Verkehr auf der Schiene nutzen können.

Daneben hält der Senat die Hafenbahn und Industriestammgleise vor, damit Betriebe mit schienenaffinen Transporten diese auch mit der Bahn befördern können. Die Öffnung der Hafenbahn für private Eisenbahnen hat in gewissem Umfang zur Transportverlagerung auf die Schiene geführt. Die Verlagerungspotenziale von der Straße auf die Schiene bewegen sich jedoch in engen Grenzen, da die Frage nur zum geringen Teil von Bremen, auch bundespolitisch nur marginal, im Wesentlichen aber europäisch beeinflusst und von den vorhandenen Interessengegensätzen geprägt wird.

Im Seehafenhinterlandverkehr jedoch sind die Marktchancen der Bahn besonders hoch, weil der Verkehr im Hafen gebündelt ist. Dies wirkt sich besonders im Containerverkehr der bremischen Häfen aus, wo die Schiene im Fernverkehr einen Marktanteil von etwa zwei Drittel hat. Daher ist eine gute Schienenerschließung der neuen Containerterminals IIIa und IV geplant.

III. 3. Wie hat sich die Kapazitätenauslastung 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?

Kapazitätsprobleme auf den Wasserstraßen in Bremen und Bremerhaven gibt es nicht. Nach Angaben der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte liegt die Kapazitätsauslastung der Mittelweser zurzeit bei etwa 50 %. Der Auslastungsgrad der Binnenschifffahrt, also der Quotient aus der Summe der transportierten Güter geteilt durch die Summe der Tragfähigkeitstonnagen, ist von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest für das Verkehrsgebiet Nordwest mit rund 60 % errechnet worden.

Die Auslastung der beladenen Binnenschiffe im Verkehr mit den bremischen Häfen stieg leicht an, obwohl Europaschiff und Großmotorschiff nicht voll abgeladen auf der Mittelweser fahren können. Die Einflussmöglichkeiten des Landes, das Gütertransportaufkommen auf den Wasserstraßen zu erhöhen, sind in erster Linie

in der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zu sehen. So beteiligt sich Bremen finanziell an den Ausbaumaßnahmen an der Mittelweser wie auch am Küstenkanal und am Mittellandkanal — Weststrecke. Das zurzeit in der Planfeststellung befindliche Projekt Mittelweser dient dazu, Großmotorgüterschiffe verkehren zu lassen. Dazu sind Kurvenverbreiterungen im Fluss erforderlich: Die Mittelweser soll zusätzlich an einigen Stellen vertieft werden, um eine Abladetiefe von 2,50 m statt jetzt 2,30 m zu ermöglichen.

Um die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine höhere Transportleistung auf den Binnenwasserstraßen zu ermöglichen, hat das Land Bremen im Rahmen der Länderanmeldungen für den zukünftigen BVWP folgende Projekte für den Bereich Bundeswasserstraßen angemeldet:

- die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Mittelweser einschließlich der Verlängerung der Schleuse Dörverden,
- der Neubau der Schleuse Minden als Übergangsbauwerk von der Mittelweser in den Mittellandkanal sowie,
- die weitere Anpassung der Außenweser an die Anforderungen der Containerschifffahrt.

Das von Niedersachsen angemeldete Projekt „Vertiefung der Unterweser bis Brake“ wird von Bremen grundsätzlich unterstützt.

Die Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs mit den bremischen Häfen in den letzten zehn Jahren ergibt sich aus der folgenden Tabelle.

Binnenschiffsverkehr mit bremischen Häfen 1990 bis 2000: Schiffszahlen, Tragfähigkeit und Ladung

| Jahr | Zahl der leeren Schiffe | Tragfähigkeit der leeren Schiffe (t) | Zahl der beladenen Schiffe | Tragfähigkeit der beladenen Schiffe (t) | Ladung/T | Tragfähigk./ beladenem Schiff (t) | Ladung / beladenem Schiff (t) | Kapazitätsauslastung in % (bezogen auf beladene Schiffe) |
|------|-------------------------|--------------------------------------|----------------------------|-----------------------------------------|-----------|-----------------------------------|-------------------------------|----------------------------------------------------------|
| 1990 | 4.159 | 4.198.190 | 9.521 | 9.276.771 | 5.179.170 | 974 | 544 | 55,8 |
| 1991 | 6.042 | 5.481.064 | 10.343 | 9.896.722 | 5.710.733 | 938 | 562 | 58,9 |
| 1992 | 7.918 | 7.125.209 | 9.888 | 9.420.933 | 5.790.864 | 953 | 586 | 61,5 |
| 1993 | 7.150 | 6.433.699 | 9.057 | 8.967.779 | 5.473.412 | 990 | 604 | 61,0 |
| 1994 | 6.175 | 5.802.995 | 9.084 | 9.201.185 | 5.727.696 | 1.013 | 631 | 62,2 |
| 1995 | 6.247 | 5.985.059 | 9.507 | 9.823.427 | 6.330.571 | 1.033 | 666 | 64,4 |
| 1996 | 5.273 | 5.105.161 | 8.494 | 9.012.993 | 5.678.899 | 1.061 | 689 | 63,0 |
| 1997 | 5.186 | 4.985.064 | 8.280 | 8.508.674 | 5.413.176 | 1.040 | 654 | 62,9 |
| 1998 | 5.078 | 5.064.484 | 7.901 | 8.484.195 | 5.323.061 | 1.074 | 674 | 62,7 |
| 1999 | 5.367 | 5.389.304 | 6.911 | 7.462.488 | 5.067.040 | 1.080 | 733 | 67,9 |
| 2000 | 4.726 | 4.810.110 | 6.909 | 7.634.181 | 5.068.756 | 1.105 | 734 | 66,4 |

Quelle: Stat. Landesamt Bremen Tabellen S. 6

Neben der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Hinblick auf den Binnenwasserstraßenanschluss und die seewärtige Erreichbarkeit setzt sich der Senat für die Verlagerung auf den europäischen Kurzstreckenseeverkehr ein. Hier liegt das Problem nicht in der Infrastruktur, sondern in den in aller Regel mehrfach gebrochenen Verkehren: Der Kostenvorteil ist zu gering, als dass der Verlagerer bereit wäre, den umständlichen, zeitraubenden und störungsanfälligen Transportmodus des Short Sea Shipping mit Vor- und Nachlauf über Land zu akzeptieren. Trotzdem verfolgt der Senat auch hier Erfolg versprechende Ansätze zur Transportverlagerung, indem er auf der Basis der vorhandenen Container-Feederverkehre an weiteren Optimierungen des Kurzstreckenseeverkehrs arbeitet. Dazu werden im Rahmen von Forschungsvorhaben Bedarfe der Wirtschaft ermittelt sowie elektronische Werkzeuge aufgebaut, die beispielsweise die Begleitung der logistischen Kette vom Verlagerer bis zum Empfänger ermöglichen. Dies geschieht in einem ersten Schritt bereits in Kooperation mit regionalen Häfen im Nordseeraum und soll in weiteren Schritten in den Ostseeraum und in den atlantischen Bogen erweitert werden.

Insgesamt betrachtet sind die Einflussmöglichkeiten Bremens bei der Seeschifffahrt stärker, da Hafenpolitik Landesangelegenheit ist: Während es im konventionellen Stückgutumschlag und beim Massengut in den bremischen Häfen noch Kapazitätsreserven gibt, ist der Containerterminal in Bremerhaven nahezu voll ausgelastet. Weil die Nachfrage der Reeder nach Liegeplätzen steigt, baut Bremen den neuen Terminal CT III a und plant bereits CT IV. Dies wird auch zu einem steigenden Gütertransportaufkommen führen.

III. 4. Welche Maßnahmen hält der Senat darüber hinaus für erforderlich, um die Verlagerung von Transporten auf die Schifffahrt zu fördern?

Der Senat verfolgt unverändert die konzeptionelle Idee der radialen Erschließung des Hinterlandes über die Seehäfen mit lediglich kurzen Strecken über Land. Nach Ansicht des Senats sind folgende weitere Maßnahmen geeignet, die Verlagerung von Transporten auf die Schifffahrt zu fördern und somit die Straße von Gütertransporten zu entlasten:

— Beschleunigter Ausbau der bereits beschlossenen Projekte

Im Rahmen der bisherigen Planungen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bemüht sich der Senat, auf eine fristgerechte Fertigstellung der bereits beschlossenen Projekte und Beschleunigung der in Verzögerung geratenen Baumaßnahmen hinzuwirken. Nicht zuletzt deshalb beteiligt sich der Senat auch an der Finanzierung von Binnenwasserstraßenprojekten.

— Verstärkte Einbeziehung der Wasserstraßen in das System des Kombinierten Verkehrs (KV, Straße-Schiene-Schiff)

Mit dieser Maßnahme wird der gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des KV Rechnung getragen, indem die spezifischen Vorteile der Verkehrsträger Straße und Schiene bzw. Wasserstraße in einer Verkehrsart kombiniert und die Nachteile weitgehend vermieden werden können. Hier sollen in Zukunft auch See- und Binnenwasserstraßen stärker integriert werden. Der weitere Ausbau des KV führt zu verbesserten Integrationschancen der Wasserstraßen in die Verkehrsabläufe und kann einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung des Straßennetzes vom Güterschwerverkehr, zur Schonung der Straßeninfrastruktur, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Verringerung der Umweltbelastungen und insbesondere der CO₂-Emissionen leisten.

Das bedeutet auch, dass der Ausbau der Häfen als Schnittstellen in multimodalen Transportketten gefördert wird.

— Nutzung der spezifischen Standortvorteile Bremens und Bremerhavens

Im Land Bremen existiert besonderes Know-how in den Bereichen Logistik und Schifffahrt. Durch gezielte Förderung der spezifischen Standortvorteile Bremens und Bremerhavens und die Gestaltung einer durchgehenden Transportkette Seehäfen — Binnenhäfen via Mittelweser können Gütertransporte auf die Wasserstraßen verlagert werden. Dabei kann die Binnenschifffahrt im Prinzip sämtliche Kajen in Bremen und Bremerhaven mit einer Länge von 40 km nutzen. Diese Vorteile sind in Zukunft insbesondere für die Beförderung von Massengütern und im Zuge der zunehmenden Containerisierung zu nutzen.

— Ordnungspolitische Initiativen auf Bundes- und EU-Ebene

Weitere Verlagerungseffekte vom Güterverkehr auf die Schifffahrt und die Eisenbahn können nach der Einführung von Straßenbenutzungsgebühren für den Lkw-Verkehr (durch eine noch zu konzipierende Lkw-Maut) erwartet werden.

Die politisch diskutierten finanziellen Belastungen der Binnenschifffahrt auf bisher abgabefreien Wasserstraßen wie Rhein und Elbe würden zwar die Wettbewerbsposition der Binnenschifffahrt auf der Weser verbessern, wären aber insgesamt für die Entwicklung der Binnenschifffahrt in Deutschland nicht zielführend.

Auf Bundesebene unterstützt der Senat die Gemeinsame Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik.

Auf der EU-Ebene werden vom Senat die Initiativen für die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen, die die Europäische Kommission in ihrem Weißbuch „Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung: Ein abgestuftes Konzept für einen Gemeinschaftsrahmen für Verkehrsinfrastrukturgebühren“ dargelegt hat, im Grundsatz unterstützt. Darüber hinaus fordert Bremen in diesem Zusammenhang den Abbau von bürokratischen Hemmnissen.

— Telematikprojekte für die Weserschifffahrt

Der Senat wirkt an zwei Projekten zur Verbesserung der Schifffahrt über die Mittelweser in den Raum Minden, Hannover, Braunschweig mit. Mit einem verstärkten Telematikeinsatz können die Schifffahrtsverhältnisse auf der Weser bereits vor der Realisierung der investiven Ausbaumaßnahmen verbessert werden. Dadurch können Staus und Wartezeiten vor den Schleusen minimiert und Verbesserungen im Begegnungsverkehr erreicht werden.

— Short Sea Shipping Promotion Center

Bremen hat zusammen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ein Informationsbüro für europäische Küstenschifffahrt initiiert, das seit 1. Juli 2001 seinen Betrieb aufgenommen hat. Dieses Center hat das Ziel, durch gezielte Information über Routen, Relationen, Fahrpläne des Kurzstreckenseeverkehrs sowie durch Marketing und Werbung insbesondere bei Verladern zu einer Verkehrsverlagerung sowohl auf das Küsten- als auch auf das Binnenschiff beizutragen. An dem Promotion Center sind der Bund, die Küstenländer, Nordrhein-Westfalen sowie die Wirtschaft beteiligt.

Darüber hinaus leitet Bremen mehrere Projekte, die die Förderung der europäischen Küstenschifffahrt durch gemeinsame Erarbeitung von Werkzeugen in mehreren Nord- und Ostseeregionen gleichzeitig zum Inhalt haben. Das Ziel ist der Aufbau von möglichst vielen regionalen Short Sea Shipping Büros mit gleichartiger Herangehensweise in informationstechnologischer Hinsicht wie Internet-Portalen und elektronischer Begleitung des Transports, aber auch im Hinblick auf Marketing und Werbung.

— Europäisches Kompetenzzentrum für den intermodalen Transport EURIFT

Bremen beteiligt sich gemeinsam mit Hamburg am Aufbau eines derartigen Zentrums. Hier sollen mit Hilfe eines internationalen Netzwerks Anwendungen und Informationen, die sich in der Praxis am besten bewährt haben, verbreitet und das Bewusstsein für das innovative und auch ökonomische Potenzial des intermodalen Verkehrs für sämtliche Verkehrsträger vermittelt werden.

IV. 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),
- sonstige

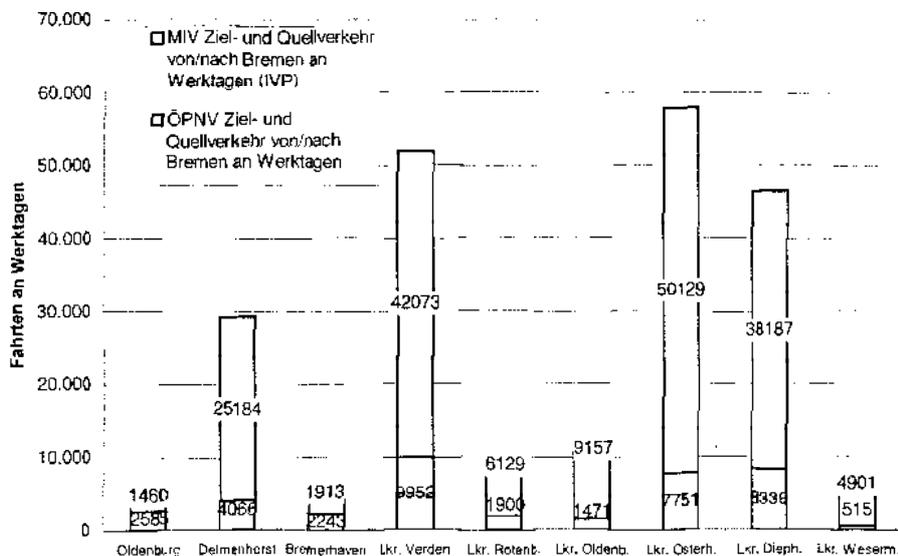
auf?

Die Erhebung der mit der Fragestellung verbundenen Daten zum Individualverkehr (IV= nicht motorisierter und motorisierter Individualverkehr) und zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist mit erheblichem Aufwand verbunden und wird daher nur in größeren Zeitabständen durchgeführt. Die letzten umfassenden Erhebungen dieser Art in Bremen wurde im Rahmen der „Integrativen Verkehrsplanung 1990“ (IVP) und den Verkehrserhebungen des VBN 1994/95 durchgeführt. Für Bremerhaven lagen Daten aus dem Generalverkehrsplan 1995 (GVP) mit dem Erhebungszeitpunkt 1989 und dem ÖPNV-Gutachten 1995 vor. Darüber hinaus wird die „Kontinuierliche Erhebung von Verhaltensweisen im Verkehr“ (KONTIV) auf Bundesebene vorbereitet und demnächst durchgeführt. Die Ergebnisse sind bis zum Jahr 2003 zu erwarten.

Zum Zeitpunkt der genannten Erhebung ergab sich beim durch die Fragestellung relevanten Berufsverkehr für die Stadtgemeinde Bremen und ihr Umland folgendes Bild:

Ca. 30 % aller Wege im Personenverkehr bezogen auf die Stadtgemeinde Bremen waren die Stadtgrenzen überschreitende Ziel- und Quellverkehre von bzw. nach Bremen. Gut 35 % dieser Wege im Ziel-/Quellverkehr waren dem Berufsverkehr zuzuordnen, wobei 84 % mit dem Pkw, 13 % mit dem ÖPNV und 3 % nicht motorisiert zurückgelegt wurden. Eine nach Umlandgemeinden bzw. nach Landkreisen differenzierte Aufteilung lag speziell für den Berufsverkehr nicht vor, wohl aber für alle Fahrtzwecke (Beruf, Ausbildung, Geschäft, Einkauf, Freizeit und sonstiges). Die nachfolgende Grafik, die diese Wege abbildet, bezieht sich somit ausschließlich auf den gesamten Quell- und Zielverkehr (alle Wege, alle Fahrtzwecke) zwischen Bremen und den benachbarten Gebietskörperschaften mit dem MIV (Pkw) und dem ÖPNV. Die nichtmotorisiert zurückgelegten Wege wurden aufgrund ihres sehr geringen Anteils am Verkehrsaufkommen nicht abgebildet.

Personenfahrten zwischen Bremen und den benachbarten Gebietskörperschaften (alle Fahrtzwecke im MIV und im ÖPNV)



Große Verkehrsverflechtungen bestanden danach mit den Landkreisen Osterholz, Verden sowie Diepholz und der Stadt Delmenhorst. Wegen der sehr unterschiedlichen räumlichen Bedingungen sind die Möglichkeiten zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in der Region ungleich verteilt: Abseits der vom SPNV bedienten Korridore sowie abseits der Haupt-Bus-Achsen stellt der straßengebundene ÖPNV in den wenig verdichteten niedersächsischen Landkreisen nur ein Grundangebot dar, mit der Folge, dass der Personenverkehr zwischen der Region und Bremen ganz überwiegend mit dem Pkw abgewickelt werden muss.

Dagegen erreicht der öffentliche Verkehr vor allem in den Verkehrsbeziehungen Bremens zu den Oberzentren Oldenburg und Bremerhaven deutlich höhere Anteile als der MIV. Dort sind sowohl im SPNV als auch im straßengebundenen ÖPNV vergleichsweise attraktive Angebote vorhanden. Somit gibt die Grafik einen deutlichen Hinweis auf die Akzeptanz des ÖPNV in Abhängigkeit zur Angebotssituation.

Für Bremerhaven lagen Daten zum Modal-Split im stadtgrenzüberschreitenden Ziel- und Quellverkehr vor. Demnach wurden 92% dieser Verkehre mit dem MIV abgewickelt und 8 % mit dem ÖPNV. 44 % des ÖPNV-bezogenen Ziel-/Quellverkehrs wurden mit dem SPNV durchgeführt, 56 % mit dem Bus. Die ÖPNV-Anteile unterliegen angebotsabhängig starken Schwankungen. Dort, wo vergleichsweise gute Angebote ins Umland vorhanden sind, liegen die Anteile des ÖPNV deutlich höher als der Durchschnittswert. So liegt der ÖPNV-Anteil insbesondere in Stadtbus bedienten Korridoren — z. B. von und nach Langen — bei 15 %. Auch für Bremerhaven zeigt sich damit, dass mit attraktiven Angeboten in nennenswertem Umfang Kunden für den ÖPNV gewonnen werden können.

Bezogen auf den ÖPNV Bremerhavens bestanden die stärksten Verkehrsverflechtungen mit dem Landkreis Cuxhaven (56 %) und der Stadt Bremen (30 %).

An allen Verkehren des Ziel-/Quellverkehrs hatte der Berufsverkehr einen Anteil von gut einem Drittel der zurückgelegten Wege.

Im Binnenverkehr der Stadtgemeinde Bremen lag der Anteil des Berufsverkehrs mit 19 % deutlich niedriger als sein Anteil im grenzüberschreitenden Ziel-/Quellverkehr. Dafür wurden 22 % dieser Wege nichtmotorisiert (12 % Fahrrad/10 % zu Fuß) zurückgelegt, 24 % entfielen auf den ÖPNV und „nur“ 54 % auf den MIV.

In Bremerhaven entfielen 21 % der Wege im Binnenverkehr auf den Berufsverkehr. Im Binnenverkehr Bremerhavens wurden 49 % aller Wege mit dem MIV, 23 % zu Fuß, 14 % mit dem Fahrrad und 14 % mit dem ÖPNV zurückgelegt.

IV. 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?

Aus der Planung und Entwicklung neuer Gewerbe- und Wohngebiete lässt sich durch die in der Antwort auf Frage IV. 1 beschriebenen planerischen Instrumentarien frühzeitig die Entstehung neu induzierter Verkehrsnachfrage abschätzen und es können entsprechende Infrastrukturanforderungen abgeleitet werden.

Für das Stadtentwicklungskonzept Bremen wurde die künftige Verkehrsnachfrage bis zum Jahr 2010 auf der Grundlage der Methodik der Globalprognose für die IVP abgeschätzt. Ausgangspunkt der Betrachtungen bildeten die gesetzten Eckwerte der Strukturentwicklung der Stadt Bremen für das Jahr 2010. Für das dort definierte Ziel I (550.000 Einwohner, 302.000 Beschäftigte) würde dies unter den angenommenen Rahmenbedingungen bedeuten, dass die Anzahl aller Personenwege gegenüber dem Zeitpunkt der IVP-Erhebung (1990) um ca. 4,5 % zunehmen würde. Dies ist dadurch erklärbar, dass die Anzahl der Wege pro Einwohner und Tag, wie empirische Ermittlungen zeigen, generell über lange Zeiträume konstant bleibt und Zu- bzw. Abnahmen der Wegeanzahl in erster Linie proportional zur Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung verlaufen.

Dagegen gibt es größere Veränderungen bezüglich der Wegelängen bzw. der Fahrleistungen. Diese würden unter den vorgegebenen Annahmen bis zum Jahr 2010 gegenüber 1990 insgesamt um 18,4% ansteigen. Eine räumlich differenzierte Betrachtung würde in Teilbereichen sowohl ein Über- als auch ein Unterschreiten der gesetzten Prognosewerte je nach Teilraum zur Folge haben. Für das Ziel II (594.000 Einwohner/328.000 Beschäftigte) liegen die gesetzten Prognosewerte entsprechend höher. So würde die Personenverkehrsleistung (Fahr- und Wegelängen) beim Ziel II nochmals um ca. 8 % gegenüber Ziel I ansteigen. Inwieweit sich die Werte aus den Zielen I bzw. II tatsächlich einstellen werden, ist aus der derzeitigen Entwicklung heraus eher pessimistisch zu beurteilen. Die aktuellen bundesweiten Prognosen gehen von niedrigeren Werten für Bremen aus.

Die künftige Verkehrsnachfrage für Bremerhaven wurde im dortigen GVP ebenfalls auf der Grundlage einer Globalprognose abgeschätzt und im Rahmen des Nahverkehrsplanes (NVP 1997) in Anlehnung an die GVP-Prognose aktualisiert. Dabei ist für Bremerhaven davon auszugehen, dass die Anzahl der täglichen Wege je Einwohner im Wesentlichen konstant bleiben, wobei sich die zurückgelegten Distanzen, ähnlich wie auch in der Stadtgemeinde Bremen, verlängern werden.

IV. 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?

Bereits im Rahmen der Szenarienbetrachtung der IVP (Trend/Ziel 2005) hat sich herausgestellt, dass die Veränderungen im Modal-Split gegenüber dem Erhebungszeitraum 1990 nur gering ausfallen. Durch die Zunahme der Reiseweiten (vgl. Antwort auf Frage IV 2.) wird der motorisierte Verkehr (ÖPNV und MIV) insgesamt jedoch größere Kilometerleistungen erbringen und das Fahrtenaufkommen wird in beiden Städten des Landes noch leicht zunehmen.

Da sich eine stärker auf die Peripherie der Stadt und ihrer Region ausgerichtete Entwicklung abzeichnet, ist es naheliegend, die Teile des ÖPNV, die größere Entfernungen schneller bewältigen können, stärker zu entwickeln und diese mit den Verkehrsmitteln des ÖPNV, die die Fläche erschließen, besser zu verknüpfen. Die laufenden Untersuchungen und Planungen zur Entwicklung des schienengebundenen Nahverkehrs (SPNV/RSB) sind exakt auf diese sich stellenden Anfor-

derungen an einen zukunftsfähigen ÖPNV ausgerichtet. Auch Zubringersysteme wie P+R sowie B+R sind hier neben dem ÖPNV in der Fläche angemessen zu berücksichtigen. Insbesondere der Schienenschnellverkehr (SPNV/RSB) ist in der Lage bei entsprechendem Attraktivitätszuwachs noch zusätzliche Fahrgastpotenziale dem ÖPNV zuzuführen. Auf zurzeit noch kaum entwickelten Relationen können hierbei, wie das Beispiel „Nordwestbahn“ zeigt, erhebliche Steigerungen der Personenverkehrsnachfrage an den ÖPNV gebunden werden und zur Entlastung des Straßenverkehrs einen nennenswerten Beitrag leisten.

Während im Straßenbahnnetz Streckenverlängerungen die Attraktivität steigern und neue Kunden erschließen würden, können im SPNV insbesondere durch die Verbesserung der Angebotsqualität (attraktive Fahrzeuge, Bahnhofsanierungen) und Angebotsverdichtungen neue Fahrgäste gewonnen werden. Dazu ist auf Teilstrecken ein Streckenausbau im Bestandsnetz erforderlich, um Engpässe auf dem im Gemeinschaftsverkehr von SPNV, Eisenbahnpersonenfernverkehr und Eisenbahngüterverkehr betriebenen Strecken zu beseitigen mit dem Ziel, bei allen Verkehren die Freiheitsgrade bei der Fahrplangestaltung zu erhöhen und einen möglichst ungehinderten Betriebsablauf zu gewährleisten. Diese Themenstellung ist bereits Gegenstand des von Bremen und der Deutschen Bahn AG gemeinsam vergebenen und 1999 abgeschlossenen Eisenbahngutachtens, das sich durch mehrfache inhaltliche Erweiterungen im Laufe der Bearbeitungszeit von einem reinen SPNV-Gutachten zu einem alle Eisenbahnverkehre umfassenden Infrastrukturgutachten entwickelt hat.

Zwischenzeitlich konnte ein erster, leistungsmindernd wirkender Konfliktpunkt mit dem Umbau des Bahnhofs Bremen-Burg und seiner Gleisanlagen entschärft werden. In Bremerhaven weist das im Rahmen des GVP errechnete Szenario II nach, dass mit entsprechenden „Push&Pull-Maßnahmen“, dies sind Maßnahmen zur Entwicklung des ÖPNV verbunden mit verstärkten Anreizen zum Umsteigen vom Pkw auf den ÖPNV, eine Steigerung der ÖPNV-Nachfrage von 18 % grundsätzlich möglich wäre. Die bisherige ÖPNV-Nachfrageentwicklung orientiert sich bisher allerdings eher an der Beibehaltung des Status Quo, und entspricht damit den Aussagen des Szenarios I (GVP).

Das wesentliche Instrument zur Weiterentwicklung des ÖPNV sind die Nahverkehrspläne, die bis Ende 2002 von den Aufgabenträgern Land Bremen (für den SPNV) und ZVBN (für den straßengebundenen ÖPNV) fortgeschrieben werden.

Eine umfassende Information zum Stellenwert und zur Entwicklung des ÖPNV wird in der Mitteilung des Senats vom 15. August 2000 „Öffentlicher Nahverkehr für Bremen und die Region“ (Drucksache 15/419) gegeben.

Beim MIV werden mit Blick auf die sich abzeichnende Entwicklung die leistungsfähigen Tangentialsysteme eine stärkere Bündelungsfunktion zu übernehmen haben. Durch den geplanten Ausbau des Straßennetzes, insbesondere durch die Planung und den Bau der A 281 incl. Weserquerung und Anschluss der B 212 neu, der Planung zum Ausbau der A 27, Bau des Hemelinger Tunnels, Funkschneise, der B74, der fertiggestellten Projekte Hafenrandstraße, BAB-Anschluss Hemelingen und Georg-Bitter-Straße, um die wichtigsten zu nennen, wird dem Rechnung getragen.

Darüber hinaus werden im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Wohn- und Gewerbestandorte Verkehrskonzepte erstellt und die Leistungsfähigkeit der Verkehrssysteme überprüft. Vorrangig sind hier folgende in Bearbeitung befindliche bzw. vorliegende Verkehrskonzepte zu nennen: „Bremer Kreuz/Bremer Osten, Bremer Westen und Hafen-Stadt“. Einen umfassenden Überblick über die Entwicklung des Straßennetzes in der Stadtgemeinde Bremen gibt die Mitteilung des Senats vom 9. März 1999 „Optimierung des Straßennetzes“ (Drucksache 14/816 S).

In Bremerhaven wirken sich die zu erwartenden Verkehrszuwächse im Güterverkehr, insbesondere durch den weiteren Ausbau des Container Terminals, auch auf die Abwicklung der Personenverkehrsnachfrage aus. Daher ist neben geplanten bzw. in Bau befindlichen Maßnahmen zum Ausbau des MIV-Netzes (wie B 71 neu, B 6 neu, Zubringer Mitte) ein leistungsfähiger Ausbau der Überseehafenanbindung (kreuzungsfreie Trassierung gemäß Koalitionsvereinbarung) erforderlich; konkrete Planungen hierfür werden zurzeit durchgeführt.

IV. 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?

Der ÖPNV kann trotz wachsender Reiseweiten (periphere Entwicklung) und weiter zunehmender Motorisierung seinen heutigen Anteil am Modal-Split im Durchschnitt halten und auf bestimmten Achsen erhöhen, wenn durch bauliche und betriebliche Maßnahmen seine Attraktivität weiter gesteigert wird. Ein gleichbleibender Modal-Split bedeutet bei zunehmenden Fahrleistungen im Gesamtverkehrssystem auch eine entsprechende Erhöhung der Fahrleistungen des ÖPNV. Insbesondere der schienengebundene Schnellverkehr wäre hiervon durch nennenswerte Zuwächse betroffen. Die vorliegenden Untersuchungen zur Akzeptanz verbesserter Angebote in Form von Taktverdichtungen und Streckenerweiterungen geben einen deutlichen Hinweis darauf, dass auch unter den strengen wirtschaftlichen Kriterien einer im konkreten Entscheidungsfall durchzuführenden so genannten standardisierten Bewertung der Ausbau des ÖPNV einen wesentlichen Beitrag zur Sicherstellung der Mobilität leisten kann. Wie groß das Verlagerungspotenzial vom MIV zum ÖPNV ist, muss in diesem Zusammenhang im Einzelfall geprüft werden.

Im Straßennetz sind über die geplanten oder konzeptionierten Maßnahmen im Fernstraßenbau sowie im Erschließungsnetz (siehe die in Antwort auf Frage IV 3 genannten Konzepte und Maßnahmen) hinaus aus heutiger Sicht keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich. Darüber hinaus wird daran gearbeitet, die Verkehrslenkung in Bremen (Verkehr-System-Management VSM) und Bremerhaven weiter zu optimieren und hierdurch die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur zu steigern.

V. 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?

Im Bereich des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN) beträgt der Anteil des Freizeitverkehrs (Stand 1995) im ÖPNV an Werktagen (Montag bis Freitag) rund 18 % der durchschnittlichen werktäglichen Gesamtfahrtzahl in Höhe von ca. 480.000 Fahrten, rund 42 % der durchschnittlich auf Samstage insgesamt entfallenden ca. 235.000 Fahrten und rund 75 % der durchschnittlich an Sonntagen insgesamt getätigten ca. 135.000 Fahrten. Der bei weitem größte Teil der Freizeitfahrten im ÖPNV wird dabei mit den Stadtverkehren (rund 80 %) und mit dem SPNV (rund 17,5 %) abgewickelt. Unter die genannten Freizeitverkehre fallen auch die im Tourismus mit dem ÖPNV getätigten Fahrten.

Der Nahverkehrsplan für den straßengebundenen ÖPNV in den Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven sowie in dem niedersächsischen Teil des VBN wird vom „Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen“ (ZVBN) beschlossen. In dem vorangehenden Aufstellungsverfahren können die einzelnen Verbandsmitglieder ihre ÖPNV-Planungen einbringen, in denen ihre Ziele für die Ausgestaltung und Finanzierung des ÖPNV in ihrem Gebiet dargestellt sind. Für die Aufstellung des Nahverkehrsplans für den SPNV im Land Bremen ist das Land als Aufgabenträger zuständig. Die Belange des SPNV im niedersächsischen Teil des VBN werden vom Land Niedersachsen, vertreten durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH als dortiger Aufgabenträger, für den SPNV wahrgenommen.

Die derzeit geltenden Nahverkehrspläne des ZVBN für den straßengebundenen ÖPNV und des Landes Bremen für den SPNV werden zur Zeit fortgeschrieben. In diesem Zusammenhang wird auch geprüft, wie der Tourismus mit Verkehrsmitteln des ÖPNV im Rahmen des wirtschaftlich Machbaren gezielt gefördert werden kann. Ansätze werden dafür unter anderem in einer entsprechenden Weiterentwicklung der Tarifgestaltung, des Fahrtenangebotes und der Kombination von ÖPNV und Fahrradtourismus gesehen. Ausgangspunkt im Tarifbereich sind dabei die bereits heute vom VBN angebotene Tarife, die insbesondere für Fahrten im Freizeitverkehr interessant sind (Tages-Tickets, VBN-EXTRA (Netzkarte) als Zusatzangebot für Zeitkarteninhaber, Fahrrad-Ticket, Kombi-Veranstaltungstickets, Schönes-Wochenend-Ticket usw.).