

***Große Anfrage der Fraktionen der CDU und der SPD******Sicherung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße im Gütertransport***

Vorliegende Prognosen weisen für das Güterverkehrsaufkommen in Deutschland bis zum Jahr 2015 eine Gesamtzuwachsrate zwischen 60 und 70 Prozent aus. Diese kräftigen Zuwachsraten sind verkehrstechnisch nur dann zu bewältigen, wenn der Bund und die Deutsche Bahn AG in Zusammenarbeit mit dem Land Bremen gemeinsam für einen reibungslos fließenden Güterverkehr sorgen.

Nach wie vor wird dem Kombi-Verkehr eine große Bedeutung bei der Ausschöpfung des Potenzials der Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene beigemessen.

Die Festigung und Stärkung des Wirtschaftsstandortes Bremen bedingt eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, die quantitativ und qualitativ dem stark expansiv sich entwickelnden Güterverkehrsaufkommen zu und von Gewerbegebieten und den bremischen Häfen in Bremen und Bremerhaven auf Straße, Schiene und Wasserstraße zu entsprechen hat.

Wir fragen den Senat:

1. Welche Maßnahmen sind durch welche Institutionen in den letzten zwei Jahren strategisch mit welchem Erfolg durchgeführt worden, um Gütertransporte von der Straße auf die Schiene bzw. Wasserstraße zu verlagern, und welchen Beitrag konnte hierzu das Land Bremen leisten, dieses Ziel zu erreichen?
2. In welchem Umfang hat der Bund bisher die Installierung neuer Gleisanschlüsse sowie die Reaktivierung stillgelegter Anschlüsse in Bremen finanziell gefördert?
3. Welche Möglichkeiten hat das Land Bremen, die Umsetzung kreativer Logistikkonzepte der Verkehrsunternehmen im Gütertransport – Kooperation von Schienenverkehrsunternehmen untereinander sowie zwischen Bahn-, Straßenverkehrs- und Binnenschiffahrtsunternehmen – durch Gewinnung neuer Partner zu unterstützen?
4. Entspricht der zu erwartende Kapazitätswachstum nach Realisierung der im Bundesverkehrswegeplan für Bremen vorgesehenen Aus- und Neubauvorhaben bei Straße, Schiene und Wasserstraße den Prognosewerten, insbesondere zum Güterverkehrsaufkommen bis zum Jahr 2015, um einen fließenden Gesamtverkehr auf den Bundesfernstraßen sicherzustellen?
5. Welches sind die neuesten Erkenntnisse zu den Verlagerungseffekten im Güterfernverkehr Straße – Schiene – Wasserstraße, nach Einführung der Maut auf den Bundesautobahnen?
6. Aus welchen Gründen werden Anschlussgleise von den Betrieben nicht in Anspruch genommen bzw. werden Anschlussgleise nicht reaktiviert?
7. Ist der Rückbau des Güterbahnhofes unter dem Aspekt der Verlagerung der Verkehre von der Straße auf Schiene und Wasserstraße neu zu bewerten?

8. Welche Logistikkonzepte zur Kooperation von Verkehrsunternehmen gibt es bereits, und nach welchen Kriterien werden sie gefördert?
9. Für welchen Zeitraum sind welche bremischen Ausbau- und Neubauvorhaben zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens ausgelegt?
10. Welche Planungen bzw. welche Projekte zur zusätzlichen Verknüpfung von Lkw-Fernverkehren mit der Schiene gibt es im Land Bremen?
11. Wann und durch welche Maßnahmen wird der Hauptbahnhof Bremen an das zunehmende Güteraufkommen angepasst?
12. Wie bewertet der Senat die Zukunft der „Just-in-Time-Verkehre“ im Hinblick auf die prognostizierte Zunahme der Güterverkehre auf der Straße?
13. Welche Ausbauplanungen bestehen für Wasserverkehrswege und deren Vernetzung mit Schiene und Straße in Bremen und der Region?

Wolfgang Pfahl, Erwin Knäpper,  
Hartmut Perschau und Fraktion der CDU

Reimund Kasper, Max Liess,  
Dr. Carsten Sieling und Fraktion der SPD