

Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Zug um Zug: Wie gelingt eine Stärkung des bahnbezogenen Güterverkehrs im Lande Bremen?

Bremen galt lange Zeit als typischer Eisenbahnhafen. In der Folge war nicht nur die Hinterlandanbindung der Häfen in Bremen und Bremerhaven von großer Bedeutung, sondern auch viele Gewerbegebiete in Bremen waren mit einbezogen. Neben der Deutschen Bahn spielte dabei auch die bremische Hafeneisenbahn eine wichtige Rolle. Auch in den letzten Jahrzehnten sind neue, moderne Umschlaganlagen (wie z.B. der Roland-Umschlag im Güterverkehrszentrum) dazugekommen.

Dennoch ist der Anteil des bahngebundenen Güterverkehrs am gesamten Verkehr in Bremen und bundesweit gesunken. Es stellt sich die Frage, wie die weitere Entwicklung gerade auch vor dem Hintergrund der notwendigen Verkehrswende hin zu einem klimafreundlicheren Mix der Verkehrsträger von Bremer Seite aktiv unterstützt werden kann.

Beschlussempfehlung:

Wir fragen daher den Senat:

- A) Hinsichtlich des Zusammenhangs von bremischen und bundesweiten Zielsetzungen im Bereich Güterverkehrsentwicklung:
1. Wie hat sich der Anteil der bahngebundenen Güterverkehre am Gesamtgüterverkehr im Land Bremen und bundesweit in den letzten zehn Jahren entwickelt?
 2. Wie schätzt der Senat die Klimawirkung von Gütertransporten mit der Bahn, dem LKW und dem Binnenschiff vergleichend ein? Wie hoch sind die jeweiligen CO₂-Emissionen? (Bitte Berechnungsweise erläutern.)
 3. Wie bewertet der Senat in dieser Hinsicht den bahngebundenen Güterverkehr im Verhältnis zu künftig hinzukommenden Güterverkehrsoptionen wie Elektro- oder Wasserstoff-LKW?
 4. Welche Zielsetzungen und Rahmensetzungen existieren auf Bundesebene für die Entwicklung des bahnbezogenen Güterverkehrs?
 5. Welche kurz-, mittel- und langfristigen Zielsetzungen verfolgt der Senat – auch vor dem Hintergrund der klimapolitischen Anforderung von 80 Prozent Emissionsminderung bis 2030 – für die weitere Entwicklung der Anteile des straßenbezogenen bzw. eisenbahnbezogenen Güterverkehrs? Wie wirken Bremer Verkehrspolitik und Bundespolitik hier zusammen?

B) Hinsichtlich des hafenbezogenen Güterverkehrs im Lande Bremen:

6. Welche Anteile des umfangreichen hafenbezogenen Gleissystems sind in Bundes-, Landes- oder Kommunaleigentum, welche sind privat?
7. Wie hoch ist der Anteil elektrifizierter Strecken?
8. Wie hat sich in den letzten zehn Jahren der Anteil des bahnbezogenen Güterverkehrs im Bereich der Hinterlandverkehre der bremischen Häfen entwickelt?
9. Wie hat sich die Auslastung des hafenbezogenen Gleissystems in der jüngeren Vergangenheit entwickelt?
10. Die Roland-Umschlagsanlage im GVZ wurde mit dem Ziel gebaut, den Anteil der Bahn am Gesamtumschlag des GVZ zu erhöhen – wie hat sich in den letzten zehn Jahren der Modal Split im GVZ entwickelt?
11. Wie hat sich die Menge des LKW gestützten Güterverkehrs zwischen dem Neustädter Hafen und Bremerhaven in den letzten zehn Jahren entwickelt?
12. Wie wird sich die Wettbewerbssituation zwischen LKW- und schiffsgestützten Transporten nach der Fertigstellung der Weserquerung zwischen Bremerhaven und Neustädter Hafen entwickeln?
13. Welche Faktoren beschränken im Wettbewerb der verschiedenen Verkehrsträger derzeit den Anteil des bahngebundenen Umschlags?
14. Wie ist der aktuelle Stand der Planungen zum Ausbau des Güterbahnhofs Speckenbüttel?
15. Welche weiteren Initiativen plant der Senat, um den Anteil des Güterumschlags über die Schiene weiterhin zu fördern und kontinuierlich zu erhöhen? Welche Potenziale sieht der Senat diesbezüglich im Bereich der Digitalisierung und Automatisierung von Güterverkehren im Hafen?

C) Hinsichtlich des Güterverkehrs in den Gewerbegebieten der Stadtgemeinde Bremen:

16. Welche Bremer Gewerbegebiete besitzen einen Bahnanschluss und wie gestalten sich die Eigentumsverhältnisse (Bund/Land/Kommune/privat)?
17. Welche dieser Bahnanschlüsse sind elektrifiziert?
18. Inwieweit werden diese Bahnanschlüsse genutzt und wie hat sich die Auslastung in den letzten zehn Jahren entwickelt? (Bitte Aufschlüsseln nach Gewerbegebiet.)
19. Was limitiert die Nutzung bzw. den Ausbau von Bahnanschlüssen? Welche technischen Sanierungsbedarfe und Ausbaupotenziale (bspw. zusätzliche Gleise, Gleisanschüsse, Ausweichgleise) gibt es?
20. Welche Möglichkeiten gibt es, die Nutzung dieser Bahngleise durch Unternehmen vor dem Hintergrund der Anforderungen eines klimafreundlichen Verkehrs zu fördern?

21. Wie bewertet der Senat die Option, durch eine Stärkung des Gewerbegebietsmanagements an den einzelnen Gewerbestandorten die Nutzung von Bahngüterverkehren attraktiver zu machen (z.B. durch umfassende Informationen über Schienenangebote für Neukund*innen, die Koordination von Fahrtzeiten zwischen Unternehmen und die Bündelung ihrer Güterströme zur optimalen Auslastung der Züge)?
22. Wird bei neuen Gewerbegebieten derzeit ein Gleisanschluss vorgesehen bzw. die Option auf eine spätere Gleisanbindung offengehalten?
23. Wie wird die Förderung des bahnbezogenen Güterverkehrs im aktuell in Bearbeitung befindlichen Gewerbeentwicklungsplan (GEP 2030) gelöst?

Robert Bücking, Björn Fecker und Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN