Bremische Bürgerschaft – SD.NET Vorlagenformular (Plenum)

Vorlagentyp:	Drucksache Land	**Verweis:**	(zu Drs. 20/775)
Dokumententyp:	Antwort	**Urheber:**	des Senats
Parlament:	Bremische Bürgerschaft (Landtag) - 20. WP	**Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 1:**	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 2:	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	**Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 3:**	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 4:	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	**Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 5:**	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Titel:

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

Sachverhalt/Frage/Aktuelle Stunde:

Antwort des Senats
auf die Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis90/Die Grünen
vom 13. Januar 2021

Die Fraktion Bündnis90/Die Grünen hat folgende Kleine Anfrage an den Senat gerichtet:

„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.

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 beziehungsweise 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 beziehungsweise den Ausbau von Bahnanschlüssen? Welche technischen Sanierungsbedarfe und Ausbaupotenziale, beispielsweise 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, zum Beispiel durch umfassende Informationen über Schienenangebote für Neukundinnen/Neukunden, 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 beziehungsweise die Option auf eine spätere Gleisanbindung offengehalten?
23. Wie wird die Förderung des bahnbezogenen Güterverkehrs im aktuell in Bearbeitung befindlichen Gewerbeentwicklungsplan (GEP 2030) gelöst?“

Der Senat bekennt sich zu einer Stärkung der Schiene als besonders klima- und umweltfreundlichem Verkehrsträger. Dies vorausgeschickt beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

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?

Die Aufteilung der Verkehrsleistung auf die einzelnen Verkehrsträger (Modal-Split) wird durch die verkehrsstatistischen Größen „Verkehrsaufkommen“ und „Verkehrsleistung“ dargestellt.

Die „Verkehrsleistung“ ist das Produkt aus Verkehrsaufkommen und Wegelänge. Im Güterverkehr wird das Verkehrsaufkommen in Tonnen gemessen.

Die „Verkehrsleistung“ des Güterverkehrs wird in Tonnenkilometern [tkm] angegeben. Die nachfolgende Tabelle stellt die Güterverkehrsleistung in der Bundesrepublik Deutschland mit deren Entwicklung und der jeweiligen Anteile der Verkehrsträger dar.

Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern in Milliarden Tonnenkilometern

	Straßengüterverkehr	Eisenbahn	Binnenschifffahrt	Rohrfernleitungen **	Luftverkehr***	Verkehrsaufwand gesamt
2007	454,1	114,6	64,7	15,8	1,2	650,4
2008	457,6	115,7	64,1	15,7	1,4	654,5
2009	415,6	95,8	55,5	15,9	1,3	584,1
2010	440,6	107,3	62,3	16,3	1,4	627,9
2011	442,6	113,3	55,0	15,6	1,5	628,0
2012	432,0	110,1	58,5	16,2	1,4	618,2
2013	442,7	112,6	60,1	18,2	1,4	635,0
2014	451,9	115,0	59,1	17,5	1,4	644,9
2015	465,6	121,0	55,3	17,7	1,5	661,1
2016	479,4	128,3	54,3	18,8	1,5	682,3
2017	486,0	129,4	55,5	18,2	1,6	690,7
2018*	500,2	133,0	46,9	17,2	1,6	699,0

	Straßengüterverkehr	Eisenbahn	Binnenschifffahrt	Rohrfernleitungen **	Luftverkehr	Verkehrsaufwand gesamt
2007	69,8%	17,6%	9,9%	2,4%	0,2%	100,0%
2008	69,9%	17,7%	9,8%	2,4%	0,2%	100,0%
2009	71,2%	16,4%	9,5%	2,7%	0,2%	100,0%
2010	70,2%	17,1%	9,9%	2,6%	0,2%	100,0%
2011	70,5%	18,0%	8,8%	2,5%	0,2%	100,0%
2012	69,9%	17,8%	9,5%	2,6%	0,2%	100,0%
2013	69,7%	17,7%	9,5%	2,9%	0,2%	100,0%
2014	70,1%	17,8%	9,2%	2,7%	0,2%	100,0%
2015	70,4%	18,3%	8,4%	2,7%	0,2%	100,0%
2016	70,3%	18,8%	8,0%	2,7%	0,2%	100,0%
2017	70,4%	18,7%	8,0%	2,6%	0,2%	100,0%
2018*	71,6%	19,0%	6,7%	2,5%	0,2%	100,0%

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2019/2020, S. 244f. und vorherige Jahrgänge
*zum Teil vorläufige Werte
**nur Rohöl
***Fracht- und Luftpost, ohne Umladungen

Die Darstellung zeigt, dass der Eisenbahnverkehr in der Bundesrepublik zwischen 2007 und 2018 seinen Verkehrsanteil um knapp 20 Milliarden tkm bzw. 1,4 Prozentpunkte steigern konnte. Da die Binnenschifffahrt im gleichen Zeitraum vergleichbare Anteile verloren hat, kann davon ausgegangen werden, dass es zwischen beiden massenleistungsfähigen Verkehrsträgern Verschiebungen gegeben hat. Im Vergleichszeitraum konnte der Straßengüterverkehr seine Verkehrsleistung um knapp 50 Milliarden tkm steigern.

Das Verkehrsstatistikgesetz (VerkStatG) *[https://www.destatis.de/DE/Methoden/Rechtsgrundlagen/Statistikbereiche/Inhalte/437_VerkStatG.pdf?__blob=publicationFile]* bildet die gesetzliche Grundlage zur Erfassung von statistischen Daten für den Verkehrsbereich. Nach dem Verkehrsstatistikgesetz werden hierfür ausgewählte Unternehmen befragt, d.h. es wird keine Totalerhebung durchgeführt. Die erhobenen Daten werden von dem Statistischen Bundesamt (destatis) und dem Kraftfahrtbundesamt (KBA) für die Bundesrepublik aufbereitet. Für den europäischen Raum wird diese Aufgabe vom Europäischen Amt der Europäischen Union (EuroStat) übernommen. Aufgrund dieser statistischen Aufbereitungsformen konnten für das Bundesland Bremen keine Daten zur Verkehrsleistung ermittelt werden.

Anstelle der Verkehrsleistung wird nachfolgend der „Güterumschlag“ (Empfang-Versand) auf Basis einer Sonderauswertung des Statistischen Bundesamtes für das Bundeslandes Bremen dargestellt.

Güterverkehr mit Beteiligung des Bundeslandes Bremen nach Verkehrsträgern und Jahren[1]

Jahr	Schienen-Güterverkehr		Luftverkehr		Binnenschifffahrt		Seeverkehr[2]	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
	1 000 t							
2011	6 076,61	11 513,26	0,35	0,37	1 317,45	4 390,27	33 296,88	35 483,62
2012	5 975,62	12 705,15	0,34	0,38	1 452,38	4 481,14	35 534,87	36 284,85
2013	5 656,80	13 125,76	0,32	0,33	1 166,53	3 722,41	33 625,71	33 433,17
2014	5 799,67	13 035,09	0,28	0,52	1 215,42	3 442,11	33 313,94	33 126,53
2015	5 663,02	11 526,65	0,23	0,43	1 178,54	3 649,45	30 598,77	31 865,50
2016	4 945,14	9 856,14	0,21	0,47	1 455,78	3 574,77	31 348,27	33 119,08
2017	4 596,85	9 633,25	0,21	0,42	1 259,62	3 699,13	30 917,28	31 546,20
2018	6 258,06	12 546,72	0,24	0,39	1 240,99	3 920,48	31 897,20	31 469,86
2019	7 262,87	12 988,40	0,16	0,35	953,12	2 954,78	29 363,63	30 347,27
2020	...	...	0,05	1,04	...	...	...	...

1 Versand von Bremen bzw. Empfang in Bremen.
2 Ohne Eigengewichte der Ladungsträger.

© Statistisches Bundesamt (Destatis) Referat E36 "Güterverkehr, Luftverkehr", 2021

Diese Aufstellung zeigt, dass der Seegüterumschlag in Bremen/Bremerhaven seit dem Spitzenjahr 2012 kontinuierlich leicht zurückgegangen ist. Dies trifft auch auf die Binnenschifffahrt zu. Der Straßengüterverkehr ist annährend konstant geblieben, während im Schienenverkehr ein leichter Zuwachs zu verzeichnen ist.
Für den Straßengüterkraftverkehr liegen dem Statistischen Bundesamt und dem Statistischen Landesamt Bremen keine Daten für das Bundesland Bremen vor. Der Lkw-Verkehr wird hier deshalb auf Basis von Auswertungen der EuroStat-Datenbanken dargestellt.

Straßengüterverkehr des Bundesland Bremen*

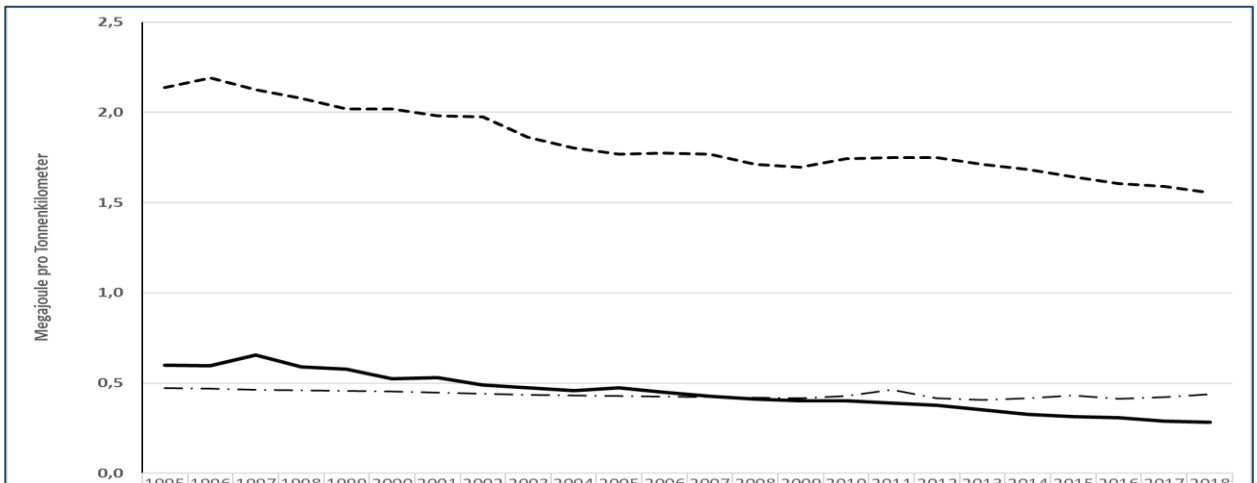
Jahr	Straßengüterverkehr	
	Versand	Empfang
	1 000 t	
2008	35.511	34.519
2009	27.747	27.318
2010	28.130	26.168
2011	31.294	30.005
2012	33.682	33.370
2013	29.531	28.724
2014	30.158	29.033
2015	33.982	33.396
2016	32.633	30.930
2017	31.833	31.243
2018	31.436	32.117
2019	31.954	31.999

*Beladung in Bremen bzw. Entladung in Bremen
EuroStat 2021

2. **Wie schätzt der Senat die Klimawirkung von Gütertransporten mit der Bahn, dem LKW und dem Binnenschiff vergleichend ein? Wie hoch sind die jeweiligen CO_2-Emissionen? (Bitte Berechnungsweise erläutern.)**

   Der Senat schätzt die negativen Klimawirkungen von Gütertransporten mit der Bahn geringer ein als die Klimawirkungen von Gütertransporten mit dem Lkw und dem Binnenschiff.

Abbildung: Entwicklung des spezifischen Energieverbrauchs im Güterverkehr



	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Bahn	0,6	0,6	0,7	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Bischi	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Lkw*	2,1	2,2	2,1	2,1	2,0	2,0	2,0	2,0	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7	1,8	1,8	1,7	1,7	1,6	1,6	1,6	1,6

*schwere Nutzfahrzeuge (Lkw ab 3,5t, Sattelzüge, Lastzüge)
Quelle: Umweltbundesamt, Daten und Rechenmodell TREMOD, Version 6.03 (01/2020)

Das Umweltbundesamt nutzt die Daten und das Rechenmodell TREMOD (Transport Emission Model *[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-06-29_texte_116-2020_tremod_2019_0.pdf]*, hier Version 6.03. (01/2020). Die Bahn schneidet auch beim Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr (2019) besser ab als der Lkw und das Binnenschiff.

Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr – Bezugsjahr 2019

Verkehrsmittel		Treibhausgase[1]	Kohlenmonoxid	Flüchtige Kohlenwasserstoffe[4]	Stickoxide	Partikel[5]
Lkw[2]	g / tkm	111	0,086	0,037	0,244	0,006
Güterbahn[3]		17	0,011	0,002	0,026	0,001
Binnenschiff		30	0,081	0,028	0,382	0,009

g/tkm = Gramm pro Tonnenkilometer, inkl. der Emissionen aus der Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin und Diesel

Quelle: TREMOD 6.14

Umweltbundesamt 11/2020

[1] CO2, CH4 und N2O angegeben in CO2-Äquivalenten

[2] Lkw ab 3,5t, Sattelzüge, Lastzüge

[3] Die in der Tabelle ausgewiesenen Emissionsfaktoren für die Bahn basieren auf Angaben zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland. Emissionsfaktoren, die auf unternehmens- oder sektorbezogenen Strombezügen basieren (siehe z. B. den „Umweltmobilcheck" der Deutschen Bahn AG), weichen daher von den in der Tabelle dargestellten Werten ab.

[4] ohne Methan

[5] ohne Abrieb von Reifen, Straßenbelag, Bremsen, Oberleitungen

Für Informationen zu den Emissionen aus Infrastruktur- und Fahrzeugbereitstellung siehe UBA-Broschüre "Umweltfreundlich mobil!" (https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltfreundlich-mobil)

3. **Wie bewertet der Senat in dieser Hinsicht den bahngebundenen Güterverkehr im Verhältnis zu künftig hinzukommenden Güterverkehrsoptionen wie Elektro- oder Wasserstoff-LKW?**

   Das Ziel, Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern, besteht unabhängig von der Antriebsart des Kraftfahrzeuges. Grundsätzlich sind Gütertransporte auf der Schiene energieeffizienter als auf der Straße. Rollreibung und Luftwiderstand sind beim Schienenverkehr deutlich geringer als beim Straßenverkehr, unabhängig von dessen Antriebsart. Beim Einsatz von Elektrolokomotiven, die rund 90% des Schienenverkehrsaufkommens transportieren, ist zudem die Rückspeisung von Bremsenergie in das Netz üblich. Unabhängig von der Frage des Energieaufwandes müssen im Vergleich auch die Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen, Verkehrssicherheit und das Staugeschehen betrachtet werden. Auch hier ist der Schienenverkehr im Vorteil.

4. **Welche Zielsetzungen und Rahmensetzungen existieren auf Bundesebene für die Entwicklung des bahnbezogenen Güterverkehrs?**

   Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Wirtschafts- sowie Verkehrsverbände haben 2017 den „Masterplan Schienengüterverkehr“ *[https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile]* beschlossen. Dieser verfolgt das Ziel, den Anteil der Schiene an der gesamten Güterverkehrsleistung in Deutschland von 2018 rund 18 auf 25 Prozent im Jahr 2030 zu steigern. Für das Jahr 2030 ist nach der Mittelfristprognose der Bundesregierung im Güterverkehr eine Gesamtverkehrsleistung von 837,6 Mrd. tkm zu erwarten. 25 Prozent davon sind 209,4 Mrd. tkm. 2018 erbrachten die Eisenbahnen im Güterverkehr eine Leistung von 130 Mrd. tkm.

   Um das Ziel von 25 Prozent Güterverkehrsleistung bundesweit zu erreichen, müssen die Bahnen ihre Leistung um knapp 80 Mrd. tkm oder mehr als 60 Prozent steigern. Die Bundesregierung präsentierte den „Masterplan Schiene“ am 30.06.2020, dieser „Masterplan Schiene“*[https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/masterplan-schienenverkehr.pdf?__blob=publicationFile]* beinhaltet auch den Schienenpersonenverkehr.

   Die folgenden Aussagen legen den Schwerpunkt im Sinne der Fragestellung auf den „Masterplan Schienengüterverkehr“, obwohl im „Masterplan Schiene“ auch Maßnahmen für den Schienengüterverkehr enthalten sind. Aus beiden Masterplänen sind eine Vielzahl von Einzelprojekten entstanden. Der Schienenverkehr war und ist schon immer ein verkehrspolitischer Schwerpunkt der Bundesregierungen.

   Das BMVI und Wirtschaftsverbände einigten sich im „Masterplan Schienengüterverkehr“ auf 66 Vorhaben bzw. „Meilensteine“ in zehn Kategorien, vier Vorhaben wurden zu einem einzigen zusammengefasst. Daher handelt es sich de facto um 63 Vorhaben oder Meilensteine. Fünf Vorhaben aus dem Masterplan werden als Sofortmaßnahmen und 21 wurden als „Daueraufgabe“ eingestuft. Die zehn Kategorien des „Masterplan Schienengüterverkehr“ sind folgende:

- Leistungsfähige Infrastruktur bereitstellen
- Digitalisierung des Schienengüterverkehrs vorantreiben
- Eisenbahnbetrieb stark automatisieren
- Technische Innovationen für Schienenfahrzeuge forcieren
- Multimodalität stärken, Zugang zur Schiene sichern und ausbauen
- Elektromobilität auf- und mit der Schiene ausbauen
- Trassen- und Anlagenpreise deutlich reduzieren
- Abgaben- und Steuerbelastung begrenzen
- Verkehrsträgerübergreifend vergleichbare Sozial- und Sicherheitsstandards gewährleisten
- Aus- und Weiterbildung forcieren.

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?**

   Im Güterfern- und Regionalverkehr hat Bremen keine Steuerungsmöglichkeiten hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl – hier setzt der Bund die Rahmenbedingungen über Emissionsstandards, die Besteuerung von Fahrzeugen und Treibstoffen, die LKW-Maut und Förderprogramme. Beim Seehafenhinterlandverkehr besteht jedoch eine Möglichkeit des Senats, auf die Wahl des Verkehrsmittels im Güterverkehr in begrenztem Umfang Einfluss zu nehmen. Durch die Vorhaltung einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur in den Hafengebieten, eine Modernisierung des Hafenbahn IT-Systems, marktgängige Entgelte für die Nutzung der bremischen Eisenbahninfrastruktur und ähnliches kann der Transport auf der Schiene attraktiver gestaltet und so die Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene gefördert werden.

   Gerade mit dem konsequenten Ausbau der Hafeneisenbahn verfolgt der Senat seit Jahren das Ziel einer weiteren Stärkung der bahngebundenen Hafen-Hinterlandverkehre. Dies soll auch in Zukunft weiter vorangetrieben werden und sich mit einer konkretisierenden Zielstellung zum Modal-Split in der Weiterentwicklung des Bremischen Hafenkonzeptes niederschlagen. Weitere Aktivitäten bestehen darin, den heute im Hafenbereich zum Rangieren üblichen Einsatz von Diesellokomotiven perspektivisch durch emissionsfreie Antriebsarten abzulösen und für einen Übergangszeitraum auch auf gegenüber dem Dieseleinsatz umwelt- und klimafreundlichere Alternativen wie Gas to Liquid (GtL) zu setzen.

   Der Güterverkehr auf der Schiene ist in der Regel nicht für den lokalen oder regionalen Verteilerverkehr geeignet. Auf dieser Ebene bestehen Steuerungsmöglichkeiten des Senats durch die Erprobung und Förderung von Projekten des Straßenverkehrs, die der Emissionsminderung dienen. Für den lokalen Güterverkehr wird z.B. im europäischen Projekt ULaaDS (Urban Logistics as an on demand service) derzeit erforscht bzw. erprobt,

a. welche Rolle Mikro-Hubs in Kombination mit Zustellverkehren mit modularen Lastenrädern spielen können,
b. wie die private Mikro-Logistik auch mit Lastenrädern (Cargobike-Sharing) und

c. wie on-demand Fahrgastdienste mit Pakettransporten verknüpft werden können.

Bremen, Groningen und Mechelen sind hierin Demonstrationsstädte.

B) Hinsichtlich des hafenbezogenen Güterverkehrs im Lande Bremen:

6. Welche Anteile des umfangreichen hafenbezogenen Gleissystems sind in Bundes-, Landes- oder Kommunaleigentum, welche sind privat?

Im Rahmen dieser Anfrage werden unter „hafenbezogenem Gleissystem“ die in der folgenden tabellarischen Übersicht dargestellten Anlagen verstanden. Die jeweiligen Eigentumsverhältnisse sind ebenfalls in der Tabelle dargestellt.

Örtlichkeit	**Gleisanlagen**	**Eigentümer(in)**
Bremen-Stadt	Bremische Hafeneisenbahn Bahnhof Bremen Inlandshafen	Stadtgemeinde Bremen (SV Hafen)
Bremen-Stadt	Bremische Hafeneisenbahn Bahnhof Bremen Grolland	Stadtgemeinde Bremen (SV Hafen)
Bremen-Stadt	Bremische Hafeneisenbahn ISG GVZ	Stadtgemeinde Bremen (SV Hafen)
Bremen-Stadt	Bremische Hafeneisenbahn ISH Bremen Hemelingen	Stadtgemeinde Bremen (SV Hafen)
Bremen-Stadt	Umschlagunternehmen und andere Anschließer an die Bremische Hafeneisenbahn	Private
Bremerhaven	Bremische Hafeneisenbahn Bahnhof Bremerhaven Seehafen	Stadtgemeinde Bremen (SV Hafen)
Bremerhaven	Umschlagunternehmen und andere Anschließer an die Bremische Hafeneisenbahn	Private
Bremerhaven	Bahnhof Bremerhaven Speckenbüttel	DB Netz AG
Bremerhaven	ISG Fischereihafen	Land Bremen (SV Fischereihafen)

ISG = Industriestammgleis, GVZ = Güterverkehrszentrum, SV = Sondervermögen

7. Wie hoch ist der Anteil elektrifizierter Strecken?

Von den 185 km Gleisen der Bremischen Hafeneisenbahn sind 66 km elektrifiziert. Der Hafeneisenbahn in Bremerhaven vorgelagerte DB Netz-Bahnhof Speckenbüttel ist zur Hälfte elektrifiziert. Das Industriestammgleis Fischereihafen sowie die Gleisanlagen der Umschlagunternehmen und Anschließer an die Hafeneisenbahn sind bis auf das Zuführungsgleis zum CT IV in Bremerhaven nicht elektrifiziert.

8. Wie hat sich in den letzten zehn Jahren der Anteil des bahnbezogenen Güterverkehrs im Bereich der Hinterlandverkehre der bremischen Häfen entwickelt?

Verkehrsdaten werden nach dem Verkehrsstatistikgesetz (VerkStatG) und der Verordnung (EU) 70/2012 erfasst. Die kleinste räumliche regionale Aufgliederung auf Ebene 3 der Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS) für die Mitgliedstaaten, d.h. auf Kreisebene. Veröffentlicht werden ausgewählte Verkehrsdaten in der regionale Gliederung Deutschlands gemäß der NUTS-2-Regionen, welche der Einteilung nach Regierungsbezirken entspricht. Gemäß der NUTS-2-Gliederung werden Bremen und Bremerhaven als eine statistische Einheit definiert, während das NUTS-3-Level zwischen

Bremen und Bremerhaven differenziert. Die NUTS-3-Ebene sind die tiefste räumliche Ebenen der amtlichen Verkehrsstatistik. Aussagen über Hafenverkehre können mit der amtlichen Verkehrsstatistik nicht gemacht werden. Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen lässt daher über bremenports die Hinterlandverkehre der bremischen Häfen für ausgewählte Gütergruppen bzw. –arten gutachterlich analysieren. Dies geschah letztmalig im August 2020 durch das Gutachten „Aktualisierung der Analyse und Prognose des See- und Hinterlandverkehrs der bremischen Häfen“ vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) *[Siehe hierzu auch https://bremenports.de/wp-content/uploads/2020/09/2020-08-13_Endbericht_Zusammenfassung.pdf und https://bremenports.de/wp-content/uploads/2017/06/Hinterlandanalyse-bremische-H%C3%A4fen.pdf]*

Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen erfasst und publiziert *[Siehe hierzu auch https://bremenports.de/wp-content/uploads/2017/03/2019_Hafenspiegel_.pdf]* mit Unterstützung der Containerumschlagsbetriebe den Modal-Split für die Bremerhavener Container-Hinterlandverkehre. Die Bremerhavener Container-Hinterlandverkehre stellen sich wie folgt dar:

Bremerhavener Containerhinterlandverkehr nach TEU und Prozent

Jahr	Binnenwasserstraße		Straße		Schiene		Summe	
	in 1.000 TEU	in %	in 1.000 TEU	in %	in 1.000 TEU	in %	in 1.000 TEU	in %
2010	85	4,4	970	50,6	863	45,0	1.918	100,0
2011	87	4,1	1.057	50,1	964	45,7	2.108	100,0
2012	95	4,3	1.066	48,4	1.042	47,3	2.203	100,0
2013	77	3,4	1.126	50,0	1.049	46,6	2.252	100,0
2014	92	3,9	1.161	49,3	1.101	46,8	2.354	100,0
2015	90	3,9	1.155	49,7	1.078	46,4	2.323	100,0
2016	62	2,6	1.189	50,7	1.093	46,6	2.344	100,0
2017	70	2,8	1.261	51,2	1.134	46,0	2.465	100,0
2018	80	3,1	1.301	50,5	1.196	46,4	2.577	100,0
2019	67	3,0	1.101	49,4	1.061	47,6	2.229	100,0
2020	65	3,2	1.001	48,7	990	48,2	2.056	100,0

Senatorin für Wissenschaft und Häfen 2021

Diese Aufstellung belegt den hohen Anteil der Schiene, die im Container-Hinterlandverkehr den höchsten Bahnanteil innerhalb der Nordrange aufweist. Noch stärker ist der Schienenanteil beim Transport von Automobilen von den deutschen und europäischen Produktionsstätten nach Bremerhaven.

9. Wie hat sich die Auslastung des hafenbezogenen Gleissystems in der jüngeren Vergangenheit entwickelt?

Insgesamt ist festzustellen, dass die Gleisanlagen in Bremerhaven mit ihrem überwiegenden Anteil an Container- und Automobilverkehren einen hohen Auslastungsgrad verzeichnen. Zugleich unterliegt die Auslastung auch saisonalen und marktbedingten Schwankungen. In einem Zeitraum mit beschränkter Automobilproduktion wie zum Beispiel in den Sommerferien werden beispielsweise weniger Automobile transportiert und auch um den Jahreswechsel fahren insgesamt nur wenig Güterzüge. Andererseits kommt es im Frühjahr und Herbst regelmäßig auch zu besonderen Auslastungsspitzen. Der über die Jahre insgesamt steigenden Auslastung wurde und wird durch einen Ausbau der Hafeneisenbahn begegnet.

Die Entwicklung des Zugaufkommens von 2012 bis 2020 in den Bereichen der Bremischen Hafeneisenbahn ist in der folgenden Tabelle dargestellt. Hierbei wird in der Regel ein Verkehrsumlauf als Eingangs- und Ausgangszug zwei Mal abgebildet.

	2012	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**
Bremerhaven	29.020	29.470	30.200	29.590	28.150	29.470	30.390	27.480	25.030
Bremen - Grolland	11.170	9.780	6.720	5.270	4.160	4.590	5.320	5.890	4.850
Bremen – Inlandshafen	3.930	3.350	2.800	2.710	2.360	2.220	2.390	2.350	2.180
Bremen – Hemelingen	1.300	770	870	660	500	580	590	560	500
Stadt Bremen Gesamt	16.400	13.900	10.390	8.640	7.020	7.390	8.300	8.800	7.530

Der in allen dargestellten stadtbremischen Bereichen verzeichnete Rückgang in den Jahren 2012 bis 2016 zeichnet insbesondere die von der Deutschen Bahn vorgenommene Rationalisierung des Einzelwagenverkehrs nach. Hierdurch entfielen neben den eigentlichen Ziel- und Quellverkehren auch solche Züge, die hier von der Deutschen Bahn über viele Jahre für den Einzelwagenverkehr im norddeutschen Raum sortiert bzw. neu gebildet worden waren. Seit dem Jahr 2016 hat sich das Aufkommen stabilisiert. Siehe hierzu auch Antwort zu Frage 18.

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?

Die Roland-Umschlaganlage im GVZ bietet eine Vielzahl nationaler und auch internationaler Bahnverbindungen auf regelmäßiger Basis an. So werden hier aktuell im kombinierten Verkehr acht Ganz-Züge pro Woche nach Verona abgefertigt. Im April 2021 sollen drei weitere wöchentliche Verbindungen nach Mailand (Novara) hinzukommen. Im nationalen Verkehr bestehen zum Teil mehrfach täglich Zugverbindungen von und nach Hamburg und Stuttgart. Wilhelmshaven wird fünf Mal in der Woche erreicht, die D/A/CH-Region ebenso wie die 22 Stationen der TFG Transfracht viermal, Duisburg dreimal, Neumarkt in der Oberpfalz und Cheb in Tschechien zweimal. Hinzu kommen Verbindungen nach Dortmund und Berlin und etlichen weiteren Destinationen. Aktuelle Informationen dazu werden über die Website der Roland-Umschlaganlage veröffentlicht (www.Roland-Umschlag.de).
In den zurückliegenden zehn Jahren hat sich die Umschlagleistung bei Roland-Umschlag mit etwas über 100.000 Einheiten pro Jahr stabil entwickelt, wobei allerdings in den Jahren von 2014 bis 2017 deutliche Einbrüche verzeichnet worden waren. In jüngerer Zeit besteht ein deutlich erkennbarer, sehr positiver Aufwärtstrend.

Bezogen auf den Modal Split im GVZ liegen der Senatorin für Wissenschaft und Häfen keine Daten vor. Verwiesen wird diesbezüglich auf die Antwort zur Frage 8.

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?

Die Fragen 11 und 12 werden zusammen beantwortet.

Die Lkw-Verkehre zwischen Neustädter Hafen und Bremerhaven lassen sich mit der amtlichen Statistik nicht ermitteln (vgl. hierzu Antwort zu Frage 8). Die BLG erhebt keine Daten über auf der Straße an- und ausgelieferte Containermengen vom Neustädter Hafen von / nach Bremerhaven. Zu- oder Abnahmen von LKW-Anteilen zwischen Neustädter Hafen und Bremerhaven lassen sich über Binnenschiffsmengen schätzen.

Die über Bremerhaven importierten für das Hochregallager und per Binnenschiff transportierten Container nehmen stetig ab. Diese Container werden derzeit überwiegend per Hamburg importiert und per LKW nach Bremen transportiert/ umgefahren. Weiterhin hat ein Automobilhersteller, der im Neustädter Hafen Automobilteile verpackt, auf den Straßengüterverkehr gewechselt. Erst seit 2020 werden diese Verkehre teilweise wieder mit dem Binnenschiff transportiert. Ebenfalls im Jahr 2020 wurden verstärkt Leercontainer mit dem Binnenschiff transportiert. Die aus dem originären Geschäft des Neustädter Hafen stammenden Container (Papier / Zellulose) werden weiterhin überwiegend per Binnenschiff gefahren.

Wettbewerbsfähige Transporte per Binnenschiff sind nur für die Container möglich, welche unmittelbar im Neustädter Hafen gepackt bzw. ausgepackt werden. Ein gebrochener Verkehr (Verkehrsträgerwechsel Binnenschiff-Lkw), beispielsweise zwecks Weitertransport zum GVZ, verursacht u.a. durch die Umschlagskosten im Neustädter Hafen und Bremerhaven sowie die Nachlaufkosten höhere Kosten. Daher ist der Anteil der Container, die aus dem Umfeld des Neustädter Hafens angeliefert werden, um von hier nach Bremerhaven verladen zu werden sehr gering.

Der Wesertunnel wird durch eine verkürzte und tendenziell staufreie Verbindung zwischen GVZ und Bremerhaven dafür sorgen, dass der Preisunterschied zum Lkw auf Basis bestehender Kosten sich zumindest nicht positiv zu Gunsten des Binnenschiffes auswirken wird. Grundsätzlich sind die Einflussmöglichkeiten der BLG im Neustädter Hafen darauf, ob Container per Binnenschiff oder Lkw gefahren werden, extrem gering. So entscheidet der Reeder und/oder Verlader, welche Variante des Vor- oder Nachlaufes eingesetzt wird.

13. Welche Faktoren beschränken im Wettbewerb der verschiedenen Verkehrsträger derzeit den Anteil des bahngebundenen Umschlags?

Die Verkehrsträgerwahl wird von den Spediteuren, Reedern und Verladern getroffen. Der Hafenumschlagsbetrieb und die Hafenverwaltung haben wenig bzw. keinen Einfluss auf die Verkehrsträgerwahl. Die bremischen Häfen bieten durch das System der Hafeneisenbahn sehr gute Bedingungen für den Bahntransport an. Insbesondere im Container- und Automobiltransport wird dieses Angebot durch die Hafenkunden sehr gut genutzt.

Eisenbahn und Binnenschiff sind sehr massenleistungsfähige Verkehrsträger, d.h. sie können ihre systemspezifischen Vorteile bei Punkt- zu-Punktverkehren ausspielen. Daher

sind beide Verkehrsträger tendenziell gut für großvolumige Warenströme geeignet. Mit zunehmender Entfernung der Empfänger und/oder Versender der Ladung zum Bahn- oder Binnenschiffsumschlagsterminal sowie dispersen Versand- und/oder Empfangsorten schwinden diese Systemvorteile sehr stark. Bei derartigen Verkehrsrelationen ist der Lkw durch seine Flexibilität eindeutig im Vorteil. Durchgängige Lkw-Verkehre besitzen durch entfallende Umschläge teilweise Kostenvorteile gegenüber kombinierten Verkehren. Neben den entfallenden Umschlagskosten entstehen beim durchgängigen Lkw-Verkehr keine Vor- und/oder Nachlaufkosten.

14. Wie ist der aktuelle Stand der Planungen zum Ausbau des Güterbahnhofs Speckenbüttel?

Der Bahnhof Bremerhaven Speckenbüttel wurde Anfang der 1980er Jahre von der DB Netz AG errichtet. Schon seit der Inbetriebnahme werden 6 (heute 8) von 16 Richtungsgleisen von der Bremischen Hafeneisenbahn bewirtschaftet. Die beim Neubau freigehaltenen Flächen neben den bestehenden Gleisgruppen bieten inzwischen die einzige Möglichkeit zur Erweiterung der Anlagen der Hafeneisenbahn. Derzeit erarbeitet die bremenports GmbH & Co. KG im Auftrag der Senatorin für Wissenschaft und Häfen die Entscheidungsunterlage (ES-) Bau für eine zusätzliche Gleisgruppe mit 8 vollelektrifizierten Gleisen mit einer Nutzlänge von etwa 740 m im Bahnhof Speckenbüttel. Nach Fertigstellung dieses Vorentwurfs ist die Gremienbefassung zur Entscheidung über die weiteren Planungs- und Realisierungsschritte einschließlich der dazugehörigen Mittelbereitstellung vorgesehen.

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?

Der Senat beabsichtigt, die gezielte und bisher sehr erfolgreiche Strategie zur Stärkung der Schiene im Seehafenhinterlandverkehr weiter fortzusetzen. Zudem steht der Senat angesichts umfangreicher Förderprogramme des Bundes im Kontakt mit verschiedenen Unternehmen der Bahnwirtschaft und auch der bremischen Forschungs- und Hochschullandschaft, um gemeinsame Projekte zu entwickeln und voranzutreiben.

Hier spielen die Themen der Digitalisierung und Automatisierung eine große Rolle, da gerade im Hafen-Hinterlandverkehr noch sehr große Potenziale zur Optimierung von Bahnprozessen bestehen. So ist beispielsweise davon auszugehen, dass die Verweildauer von Zügen und Waggons in den Hafenbereichen perspektivisch erheblich reduziert werden kann und damit die Gesamteffizienz des Schienenverkehrs maßgeblich gesteigert werden kann. Themen wie die digitale automatische Kupplung, die automatisierte Bremsprobe und auch automatisierte Zustandserfassungen und Meldesysteme sollen deshalb in konkreten Forschungs- und Anwendungsprojekten verfolgt werden.

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)?

Folgende Gewerbestandorte in der Stadt Bremen verfügen über einen unmittelbaren Gleisanschluss:

- Das GVZ Bremen verfügt über ein Industriestammgleis, das im Vorfeld des Neustädter Hafens an den Bahnhof Bremen-Grolland der Bremischen Hafeneisenbahn anschließt. Eigentümerin dieses Bahnhofs und des Industriestammgleises ist die Stadtgemeinde Bremen.
- Der Gewerbepark Hansalinie und der Hemelinger Hafen schließen über ein gemeinsames stadteigenes Industriestammgleis an den Bahnhof Bremen-Hemelingen der DB Netz AG an.
- Die stadteigene Eisenbahninfrastruktur in der Überseestadt zählen gemeinsam mit der in den Industriehäfen zum Bahnhof Bremen Inlandshafen der Bremischen Hafeneisenbahn.
- Das Gewerbegebiet Bremer Vulkan verfügt über ein stadteigenes Zuführungsgleis zwischen dem Streckengleis der Farge-Vegesacker Eisenbahn-Gesellschaft mbH (FVE) und dem ansässigen Automobilterminal.

17. Welche dieser Bahnanschlüsse sind elektrifiziert?

Die Bahnhöfe Bremen-Grolland und Bremen Inlandshafen verfügen über elektrifizierte Ein- und Ausfahrgleise.

Innerhalb des Bahnhofs Bremen-Hemelingen der DB Netz AG steht ein elektrifiziertes Nebengleis für die Ankunft und Abfahrt von Güterzügen zur Verfügung.

18. Inwieweit werden diese Bahnanschlüsse genutzt und wie hat sich die Auslastung in den letzten zehn Jahren entwickelt? (Bitte Aufschlüsseln nach Gewerbegebiet.)

In den zu Frage 16 aufgeführten Infrastrukturbereichen der Bremischen Hafeneisenbahn hat sich das Zugaufkommen wie zu Frage 9 dargestellt entwickelt.

Aktuell stellt sich die Situation mit Blick auf die angebundenen Hafen- und Gewerbestandorte wie folgt dar:

Am Standort Bremen-Grolland dominieren Ganzzugverkehre für den Neustädter Hafen und das im GVZ ansässige KV-Terminal (siehe Frage 10). In der Summe ließ sich in den vergangenen Jahren, abgesehen von den konjunkturbedingten Ausfällen im Jahr 2020, eine nachhaltig positive Entwicklung beobachten. Einzelwagenverkehr findet seit mehreren Jahren nicht statt.

Ein verstetigtes Zugaufkommen lässt sich für den Standort Bremen Inlandshafen einschließlich der Überseestadt verzeichnen. Hier spielen Ganzzugverkehre aus den Güter-Segmenten Mineralölprodukte, Stahl und Getreide eine vorrangige Rolle.

Für das Industriestammgleis Hemelingen mit angeschlossenen Unternehmen im Gewerbepark Hansalinie und im Hemelinger Hafen hat sich seit Jahren eine werktägliche Bedienung im Einzelwagenverkehr etabliert.

Über die Nutzung des Gleisanschlusses im Bereich des Gewerbegebiets Bremer Vulkan liegen dem Senat keine Zahlen vor.

19. Was limitiert die Nutzung bzw. den Ausbau von Bahnanschlüssen? Welche technischen Sanierungsbedarfe und Ausbaupotenziale (bspw. zusätzliche Gleise, Gleisanschüsse, Ausweichgleise) gibt es?

Die Nutzung der Gleisanschlüsse der Bremischen Hafeneisenbahn und der stadtbremischen Industriestammgleise ist heute im Land Bremen nicht durch Kapazität, technischen Ausbaustandard oder Zustand der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur limitiert.

Ein wesentliches Hemmnis für die Nutzung von Bahnanschlüssen ist, dass die im gewerblichen Bereich starke Zuwendung zum Transportsegment Straße in den vergangenen Jahren dazu geführt hat, dass das früher umfassend verfügbare Einzelwagen-Netz der Deutschen Bahn aus wirtschaftlichen Gründen stark verkleinert wurde.

Das GVZ Bremen, eine Kernzelle der stadtbremischen Logistikbranche, wird daraus seit Jahren nicht mehr bedient. Private Bahnunternehmen und -netzwerke füllen diese Lücke nur da, wo sich kritische Mengen finden, mit denen sich entsprechende Transportkonzepte wirtschaftlich tragfähig abbilden lassen. So ist der niedrigschwellige Zugang zum Schienengüterverkehr und die Möglichkeit, einzelne Güterladungen per Waggon transportieren zu lassen, an vielen Stellen innerhalb des Landes Bremen entfallen. Dies erschwert eine Reaktivierung von Bahnverkehren sehr stark.

Die aufgezeigte Entwicklung hat auch dazu geführt, dass viele Gleisanschlüsse in den bremischen Gewerbegebieten seitens der Grundstückseigner mangels Bedarf zurückgebaut oder mangelhaft instandgehalten worden sind. Eine Reaktivierung setzt hier hohe Initialinvestitionen voraus, die seitens des Bundes gefördert werden. Eine ergänzende Förderung des Landes Bremen existiert nicht.

20. Welche Möglichkeiten gibt es, die Nutzung dieser Bahngleise durch Unternehmen vor dem Hintergrund der Anforderungen eines klimafreundlichen Verkehrs zu fördern?

Der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), in dem Bremen Mitglied ist, hat im Jahr 2020 in einer umfassenden Gleisanschluss-Charta dargelegt, wie die Situation des Gleisanschlusses als Kernelement einer positiven Entwicklung des schienengebundenen Güterverkehrs und als kundennaher Zugangspunkt gestärkt werden kann. Diese vom Sektor initiierte Charta wird von zahlreichen Verbänden der deutschen Industrie und Logistik unterstützt und mitgezeichnet. Es werden folgende neun Handlungsfelder benannt, die wesentliche bestehende Hemmnisse betreffen:

1. Bürokratie abbauen und Regularien vereinfachen
2. Gleisanschlussförderung verbessern
3. Kostenbelastung durch Anschluss an das öffentliche Eisenbahnnetz verringern

4. Risiken für die Betreiber minimieren
5. Gewerbeflächen an Schiene anbinden, Flächen sichern und trimodale/multimodale Knoten stärken
6. Industrie, Handel und Logistik von den Vorteilen eines eigenen Gleisanschlusses überzeugen
7. Multimodalität fördern
8. Neue Transportkonzepte über Gleisanschlüsse und kundennahe Zugangsstellen realisieren
9. Innovationen auf erster/letzter Meile voranbringen

Einige dieser Themen werden bereits innerhalb des Sektors und seitens der öffentlichen Hand verfolgt. So verbessert der Bund mit einer zum 01.03.2021 revidierten Gleisanschlussförderrichtlinie die Kosten für die Errichtung und Erneuerung von Anschlussanlagen.

Verschiedene breit aufgestellte und öffentlich geförderte Innovationsprojekte zielen darauf, Bahntechnik effizienter zu machen (bspw. digitale automatisierte Kupplung, intelligente Güterwagen, Digitalisierung von Logistikketten).

Eine Rückbesinnung auf den vergleichsweise klimafreundlichen Verkehrsträger Schiene lässt sich bundesweit in verschiedensten Zweigen der Industrie und Logistik beobachten. Es bilden sich bei entsprechenden Gütermengen neue bedarfsgerechte Netzwerke. Dienstleister spezialisieren sich zunehmend darauf, produzierenden Unternehmen das für Bahntransporte erforderliche Know-how zur Verfügung zu stellen und grundlegende Anforderungen an Güterlogistik wie Termintreue und Flexibilität und Transparenz zu erfüllen. Auch in Bremen entstehen zurzeit verschiedene privatwirtschaftliche Projekte zur Errichtung neuer Umschlaganlagen für Stück- und Massengüter.

Für das Land Bremen ist die Aufrechterhaltung der vorhandenen Gleisinfrastruktur und die planerische Vorhaltung von Gleistrassen für eine perspektivisch wieder stärker relevante Schienenanbindung von Gewerbe- und Industriestandorte ein wesentlicher Handlungsschwerpunkt.

Hinsichtlich der Verfügbarkeit multimodaler Knoten und Zugangspunkte ist das Land Bremen bedingt durch die vorhandenen auf den Kombinierten Verkehr ausgerichteten Umschlagunternehmen innerhalb der Häfen und des GVZ Bremen gut aufgestellt.

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)?

Die Wirtschaftsförderung Bremen GmbH arbeitet eng mit der bremenports GmbH und Co. KG zusammen, um ansiedlungs- bzw. investitionsinteressierten Unternehmen hinsichtlich der Gleisanbindung ihrer Betriebe zu beraten und ggf. Kontakte zu vor Ort tätigen Dienstleistern herzustellen.

Darüber hinaus hat man es im schienengebundenen Güterverkehr mit konkurrierenden Anbietern zu tun, mit jeweils speziellem Equipment und eigenen Fahrplan- und Netzwerk-Konzepten. Spezialisierte Produktionsunternehmen benötigen den Kontakt zu adäquat qualifizierten Bahndienstleistern. Auf diese Vermittlung haben sich private Dienstleister und Netzwerke konzentriert. Eine solche Lotsenfunktion lässt sich im Bereich der Wirtschaftsförderung kaum abbilden.

Auch eine Koordination von Fahrzeiten und eine Bündelung von Güterströmen kann hier nicht geleistet werden. Solange der Einzelwagenverkehr in seiner bislang bekannten Form nicht wieder verfügbar ist, setzt eine Revitalisierung des Bahnverkehrs voraus, dass sich kritische Mengen finden, die, wenn nicht als Ganzzugverkehre, dann mit anderen örtlichen oder regionalen Partnern in Form von Netzwerken transportiert werden. Grundvoraussetzung hierfür ist, dass es in den jeweiligen Gewerbegebieten auch entsprechende Gleisanschlüsse gibt.

Grundvoraussetzung hierfür ist, dass es in den jeweiligen Gewerbegebieten auch entsprechende Gleisanschlüsse gibt.

Eine lokale und auch regionale Bündelung im Schienengüterverkehr bilden die vorhandenen multimodalen Knoten. Umschlagbetriebe im kombinierten Verkehr ermöglichen es, multimodale Ladeeinheiten so zu bündeln, sodass lediglich die „erste und letzte Meile“ über die Straße abgewickelt werden, der Transport auf der Langstrecke dann aber durch entsprechende Shuttles erfolgt.

22. Wird bei neuen Gewerbegebieten derzeit ein Gleisanschluss vorgesehen bzw. die Option auf eine spätere Gleisanbindung offengehalten?

Bei den sich in der Planung befindlichen Gewerbegebiete, die für eine Gleisanbindung durch das entsprechende Nutzungsprofil und/oder die Flächengröße in Fragen kommen würden (z.B. Gewerbepark Hansalinie sowie Bremer Industrie-Park), wird im Rahmen der Planung auch die zusätzliche Anbindung für den schienengebundenen Güterverkehr geprüft.

23. Wie wird die Förderung des bahnbezogenen Güterverkehrs im aktuell in Bearbeitung befindlichen Gewerbeentwicklungsplan (GEP 2030) gelöst?

Das Gewerbeentwicklungsprogramm (GEP 2030) befindet sich in der Aufstellung. Grundsätzlich wird bei der Neuerschließung von Gewerbestandorten das Thema Güterverkehr, wenn möglich auch der bahnbezogene Güterverkehr im Rahmen von konkreten Mobilitätskonzepten betrachtet und bewertet. Dies soll auch künftig erfolgen. Auch bei der Entwicklung von Bestandsgebieten soll das Thema der Güter- und Personenverkehre im Rahmen von integrierten Entwicklungskonzepten betrachtet werden.

Beschlussempfehlung:

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.