

Auszug aus dem Beschlussprotokoll der Bremischen Bürgerschaft vom 13. März 2013,
37. Sitzung, 18. Wahlperiode:

Seite 4 – Beschlüsse:

Nr. 18/625

Keine weitere Belastung des Schienenverkehrsknotens Bremen!

Antrag der Fraktion DIE LINKE
vom 17. Januar 2013
(Drucksache 18/733)

Die Bürgerschaft (Landtag) lehnt den Antrag ab.

Nr. 18/626

Hafenhinterlandverkehr zukunftsgerecht ausbauen

Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und der SPD
vom 23. Januar 2013
(Drucksache 18/747)

D a z u

**Änderungsantrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und der SPD
vom 12. März 2013**
(Drucksache 18/812)

Die Bürgerschaft (Landtag) stimmt dem Änderungsantrag zu.

Die Bürgerschaft (Landtag) stimmt dem Antrag in geänderter Fassung wie folgt zu:

Die Bürgerschaft (Landtag) fordert den Senat auf,

1. sich beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Deutschen Bahn AG für die Prüfung des Ausbaus der Strecke Oldenburg–Cloppenburg–Osnabrück und des Maßnahmenbündels Modernisierung der „Amerika-Linie“/des Bereichs Rotenburg–Verden/Ertüchtigung des EVB-Bypasses mit der Ergänzung Dreigleisigkeit Lüneburg–Uelzen einzusetzen.
2. die Ergebnisse der Kapazitätsstudie zum Seehafenhinterlandverkehr mit den Ergebnissen zu verbinden, die sich aus der Überprüfung durch die Deutsche Bahn AG im Auftrag des Bundes ergeben, und das Ergebnis den staatlichen Deputationen für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie sowie für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vorzulegen. Dabei sind insbesondere die Kosten-/Nutzenabwägung, die regionale Verträglichkeit, z. B. die Lärmentwicklung in der Stadt, und insbesondere im Bremer Hauptbahnhof, Bau- und Betriebskosten sowie der Umsetzungshorizont zu berücksichtigen.
3. sich weiterhin für eine wirksame Entdröhnung des Bremer Hauptbahnhofs und der Eisenbahnbrücken einzusetzen.
4. sich auf Bundesebene und bei der Deutschen Bahn AG dafür einzusetzen, dass der Schienenverkehr und dessen weiterer Ausbau durch effiziente Lärmschutzmaßnahmen, wie lärmabhängige Trassenpreise, begleitet wird. Die veraltete Bremstechnik an Güterwaggons muss umgerüstet werden. Dafür sind in erster Linie die Betreiber der Waggons zuständig. Zu prüfen ist, ob es dazu eine Förderung durch den Bund geben soll.
5. sich vor dem Hintergrund steigenden Güterverkehrs dafür einzusetzen, dass der Schienengüterverkehr nicht zulasten des Personenverkehrs abgewickelt wird.
6. sich auf Bundesebene für eine anteilige Finanzierung von Netzen der NE-Bahnen durch den Bund einzusetzen.