

**Antwort des Senates  
auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU  
vom 29.08.2023**

**Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte für bremische Wirtschaftsstandorte**

Bremen wächst und wird zunehmend dichter bebaut. Dies führt dazu, dass immer mehr Personen die vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen nutzen. Rund ein Viertel aller privaten Autofahrten innerhalb der Stadt Bremen entfällt auf Arbeitswege. Auch viele Einpendler nutzen das eigene Auto. Insbesondere die großen, meist peripher gelegenen und schlecht an das ÖPNV- und Radwegenetz angebotenen Gewerbegebiete verursachen ein hohes Verkehrsaufkommen. Die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätswende muss daher an den Bedarfen der Beschäftigten zur Verbesserung der Erreichbarkeit ihres Arbeitsplatzes jenseits des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ansetzen. Einer aktuellen Studie des Instituts Arbeit und Wirtschaft an der Universität Bremen (iaw) zufolge können sich z.B. 56 Prozent der PKW-Nutzer im Gewerbepark Hansalinie und dem GVZ vorstellen, auf ein umweltfreundlicheres Verkehrsmittel umzusteigen, wenn die Bedingungen dafür stimmen. Daher muss die Anbindung der bremischen Wirtschaftsstandorte an den Umweltverbund verbessert, müssen nachhaltige Mobilitätslösungen etabliert sowie die verschiedenen Verkehrsträger besser miteinander vernetzt werden.

Die am 19.05.2021 von der städtischen Deputation für Wirtschaft und Arbeit beschlossene Entwicklungsstrategie „Zukunftsweisende Wirtschaftsstandorte, Klimaschutz, Klimaanpassung und Biodiversität im Rahmen des GEP 2030“ liefert hierfür Ansatzpunkte und Maßnahmenvorschläge, ebenso wie der Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP) samt erfolgter Teilfortschreibung sowie die Klimaschutzstrategie 2038 der Freien Hansestadt Bremen. Die darin enthaltenen Maßnahmen müssen integriert betrachtet, aufeinander abgestimmt und umgesetzt werden. Diese Feststellungen sowie die Studie des iaw bieten Anlass für eine erste Zwischenbilanz zu diesem Themenkomplex.

Wir fragen den Senat:

1. Wie sind die bremischen Wirtschaftsstandorte jeweils an den ÖPNV angebunden? Welche Express-, Quer- und Gewerbelinien gibt es jeweils seit wann? Wie gestalten sich jeweils Linienführung (mit Anbindung an Bahnhöfe, das bestehende Regionalbussystem und Park-and-ride-Plätze), Betriebszeiten, Taktung, Auslastung und Pünktlichkeits- bzw. Verspätungswerte? (bitte in tabellarischer Form auflisten und ggf. kartografisch darstellen; dabei die Hauptfrage und die nachfolgenden Unterfragen jeweils einzeln beantworten)
  - a. Welche Neu- und Ausbaumaßnahmen befinden sich aktuell in Planung oder Umsetzung? (bitte neben den in der Hauptfrage genannten Parametern jeweils auch Finanzierung und Zeitplan nennen)
  - b. Wie hoch ist die durchschnittliche Entfernung für Fußgänger von den Arbeitsstätten am jeweiligen Wirtschaftsstandort zur nächsten ÖPNV-Haltestelle (bitte in Metern und Minuten angeben, ggf. mit Schätzwerten arbeiten)?
  - c. Welche Bushaltestellen in den bremischen Wirtschaftsstandorten sind mit Fahrgastunterständen ausgestattet und welche nicht? Welche Bushaltestellen sind flächendeckend (sicher) über einen Fußweg zu erreichen und welche nicht? (bitte jeweils in tabellarischer Form auflisten und Summen bilden)
  - d. Was hat der Senat seit Beschluss der Entwicklungsstrategie „Zukunftsweisende Wirtschaftsstandorte, Klimaschutz, Klimaanpassung und Biodiversität im Rahmen des GEP

2030“ unternommen, um die ÖPNV-Anbindung bremischer Wirtschaftsstandorte auszubauen und zu verbessern? Welche Projekte befinden sich derzeit in Planung bzw. Umsetzung? (bitte neben den in der Hauptfrage genannten Parametern jeweils auch Finanzierung und Zeitplan nennen)

- e. Wie sind die Erfahrungen mit der neuen Schnellbuslinie 63S ins GVZ? Ist deren Finanzierung auch in den nächsten zwei Jahren gesichert?
  - f. Wie bewertet der Senat die Taktung der zum Jahresanfang neu eingeführten Buslinie 208 des VBN-Partners Delbus GmbH Co. KG, die dreimal täglich zwischen dem ZOB in Delmenhorst und dem GVZ verkehrt und wie hoch ist nach Kenntnis des Senats die Auslastung der Linie? Welche Möglichkeiten sieht er, im Rahmen des VBN auf eine Angebotsausweitung hinzuwirken?
  - g. Wie bewertet der Senat Forderungen aus dem Kreis der Beschäftigten und Unternehmen im Gewerbepark Hansalinie (GHB) nach einer geänderten, schnelleren Linienführung, Taktverdichtung (werktags) und Angebotsverbreiterung (Wochenende) auf der Buslinie 42? Wie hoch schätzt er das Potenzial und den Bedarf dafür ein? Welche Maßnahmen und zusätzlichen Ressourcen (Fahrzeuge, Fahrpersonal, Haltestellen etc.) wären dafür erforderlich? Inwiefern wird er sich für eine entsprechende Prüfung und Realisierung einsetzen?
  - h. Wie bewertet der Senat Forderungen aus dem Kreis der Beschäftigten und Unternehmen im GHB nach Einführung einer neuen Buslinie V7 als Alternative zu der verspätungsanfälligen Buslinie 29 mit einer geänderten, schnelleren Linienführung und einem 20-Minuten-Takt (werktags)? Wie hoch schätzt er das Potenzial und den Bedarf dafür ein? Welche Maßnahmen und zusätzlichen Ressourcen (Fahrzeuge, Fahrpersonal, Haltestellen etc.) wären dafür erforderlich? Inwiefern wird er sich für eine entsprechende Prüfung und Realisierung einsetzen?
  - i. Welche Planung verfolgt der Senat für die Anbindung der momentan in der Erschließung befindlichen 3. Baustufe des GHB mit dem ÖPNV?
  - j. Wie ist der Sachstand bei der Planung, Finanzierung und Realisierung der Verlängerung der Straßenbahnlinie 10 von Sebaldsbrück, entlang des Mercedes-Benz-Werks bis nach Osterholz? Welche Streckenführung und Taktung sind geplant? Wann wird die verlängerte Straßenbahnlinie voraussichtlich in Betrieb gehen?
  - k. Wie ist der Planungs- und Verhandlungsstand zur Erschließung der Überseestadt mit der Straßenbahn? Welche Streckenführung und Taktung sind geplant? Wie hoch werden die Kosten der Gesamtmaßnahme geschätzt und wer trägt diese zu welchen Anteilen bzw. in welcher Höhe? Wann ist mit einem politischen Beschluss, Auftragsvergabe, Baubeginn, Fertigstellung und Inbetriebnahme aus heutiger Sicht zu rechnen? Wie soll die Anbindung der Überseestadt an den Umweltverbund schon vor der Realisierung der neuen Straßenbahnlinie verbessert werden (z.B. zusätzlicher Ringbusverkehr, Shuttle-Service mit elektrisch und idealerweise autonom fahrenden Midi-Bussen auf der Überseeinsel)?
  - l. Wie sieht der Senat die bremischen Wirtschaftsstandorte hinsichtlich der ÖPNV-Anbindungen im Vergleich mit anderen deutschen Großstädten aufgestellt und wie kommt er zu seiner Einschätzung (das für die Einschätzung des Senats zugrunde gelegte Datenmaterial bitte dieser Anfrage als Anlage beifügen)?
2. Wie ist der Sachstand bei der Planung, Finanzierung und Realisierung des neuen Regionalbahn-Haltepunkts „Technologiepark“ und wann wird dieser voraussichtlich in Betrieb gehen?

- a. Wie ist die innere Erschließung des Gewebegebiets Technologiepark mit dem Umweltverbund zukünftig geplant? Wie bewertet der Senat den Vorschlag, im Technologiepark einen Shuttle-Service mit elektrisch und idealerweise autonom fahrenden Midi-Bussen einzurichten?
3. Wie ist der Sachstand bei der Planung, Finanzierung und Realisierung des neuen Regionalbahn-Haltepunkts „Arbergen“ und wann wird dieser voraussichtlich in Betrieb gehen?
  - a. Wie kann dieser oder ein anderer Regionalbahn-Haltepunkt die Anbindung des Gewerbepark Hansalinie (GHB) an den ÖPNV / SPNV verbessern?
  - b. Wie ist die innere Erschließung des GHB mit dem Umweltverbund zukünftig geplant? Wie bewertet der Senat den Vorschlag, im GHB einen Shuttle-Service mit elektrisch und idealerweise autonom fahrenden Midi-Bussen einzurichten?
4. Wie ist der Sachstand bei der Planung, Finanzierung und Realisierung des neuen Regionalbahn-Haltepunkts „Grambke“ und wann wird dieser voraussichtlich in Betrieb gehen?
  - a. Wie kann dieser neue Haltepunkt die Anbindung des Bremer Industrie-Parks (BIP) an den ÖPNV / SPNV verbessern?
  - b. Wie ist die innere Erschließung des BIP mit dem Umweltverbund zukünftig geplant?
5. Wie bewertet und begleitet der Senat Überlegungen zur Errichtung eines neuen Regionalbahn-Haltepunkts „Airport-Stadt“? Welche Voraussetzungen müssen dafür vorliegen und inwiefern wird sich der Senat für eine Realisierung einsetzen?
  - a. Wie ist die innere Erschließung des Gewebegebiets mit dem Umweltverbund zukünftig geplant? Wie bewertet der Senat den Vorschlag, in der Airport-Stadt einen Shuttle-Service mit elektrisch und idealerweise autonom fahrenden Midi-Bussen einzurichten?
6. Wie sind die bremischen Wirtschaftsstandorte jeweils an das Rad- und Fußwegnetz angebunden? (bitte jeweils Art, z.B. hinsichtlich der baulichen Trennung und Markierung, Routenführung, z.B. hinsichtlich eines zentralen „Zubringer“-Weges und der Verlegung in Haupt- oder Nebenstraßen, sowie Zustand, z.B. hinsichtlich der Befestigung, Beleuchtung, Beschilderung und des Grünschnitts, nennen, in tabellarischer Form auflisten und ggf. kartografisch darstellen; dabei die Hauptfrage sowie die nachfolgenden Unterfragen jeweils einzeln beantworten)?
  - a. Welche Neu- und Ausbaumaßnahmen befinden sich aktuell in Planung oder Umsetzung? (bitte neben den in der Hauptfrage genannten Parametern jeweils auch Finanzierung und Zeitplan nennen)
  - b. In welchen Wirtschaftsstandorten und an welchen ÖPNV-Haltepunkten in der Nähe zu Wirtschaftsstandorten bestehen derzeit Vorkehrungen, um den Umstieg vom ÖPNV auf das Fahrrad oder Pedelec zu erleichtern (z.B. witterungsgeschützte und diebstahlsicherere Stellflächen) und seit wann? (bitte jeweils Art, Ort, Betreiber und Kapazität nennen und in tabellarischer Form auflisten)
  - c. Welche solcher Vorkehrungen befinden sich aktuell in Planung oder Umsetzung? (bitte neben den in Frage Nr. 6.b. genannten Parametern jeweils auch Finanzierung und Zeitplan nennen)
  - d. Wie sieht der Senat die bremischen Wirtschaftsstandorte hinsichtlich der vorhandenen Rad- und Fußwege im Vergleich mit anderen deutschen Großstädten aufgestellt und wie kommt er zu dieser Einschätzung (das für die Einschätzung des Senats zugrunde gelegte Datenmaterial bitte dieser Anfrage als Anlage beifügen)?
7. Wie ist der Sachstand beim von der WFB beauftragten Aufbaukonzept für die Ladeinfrastruktur in bremischen Wirtschaftsstandorten? (bitte die Hauptfrage und die nachfolgenden Unterfragen jeweils einzeln beantworten)

- a. In welchen Wirtschaftsstandorten bestehen derzeit öffentlich zugänglich Lade- und Serviceeinrichtungen für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge und seit wann? (bitte jeweils Art, Ort, Kapazität, Betreiber und Quelle der Energieeinspeisung nennen und in tabellarischer Form auflisten)
  - b. Welche Lade- und Serviceeinrichtungen für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge befinden sich aktuell in Planung oder Umsetzung? (bitte neben den in Frage Nr. 7.a. genannten Parametern jeweils auch Finanzierung und Zeitplan nennen)
  - c. Inwiefern sind dem Senat Pläne der BSAG bekannt, in der Airport-Stadt einen Ladepark für bis zu 80 Elektrobusse zu errichten? Falls ja, was beinhalten diese Pläne im Einzelnen, welche Voraussetzungen müssen dafür vorliegen und auf welche Art und Weise begleitet und unterstützt der Senat die Pläne?
  - d. Wie sieht der Senat die bremischen Wirtschaftsstandorte hinsichtlich der Ladeinfrastruktur im Vergleich mit anderen deutschen Großstädten aufgestellt und wie kommt er zu dieser Einschätzung (das für die Einschätzung des Senats zugrunde gelegte Datenmaterial bitte dieser Anfrage als Anlage beifügen)?
8. An bzw. in welchen bremischen Wirtschaftsstandorten bestehen derzeit öffentlich zugängliche Sharing-Stationen (Car-, Bike- und Ride-Sharing) und seit wann? (bitte jeweils Art, Ort, Kapazität, und Betreiber nennen und in tabellarischer Form auflisten; dabei die Hauptfrage und die nachfolgenden Unterfragen jeweils einzeln beantworten)
- a. Welche Stationen befinden sich aktuell in Planung oder Umsetzung? (bitte neben den in der Hauptfrage genannten Parametern jeweils auch Finanzierung und Zeitplan nennen)
  - b. Wie sieht der Senat die bremischen Wirtschaftsstandorte im Hinblick auf Sharing-Stationen im Vergleich mit anderen deutschen Großstädten aufgestellt und wie kommt er zu dieser Einschätzung (das für die Einschätzung des Senats zugrunde gelegte Datenmaterial bitte dieser Anfrage als Anlage beifügen)?
9. Wie hoch ist nach Kenntnis des Senats der Anteil der Betriebe in den bremischen Wirtschaftsstandorten, die ein steuer- und abgabenfreies Mobilitätsbudget (z.B. pauschaler Fahrtkostenzuschuss oder Übernahme von Kosten für das JobTicket bzw. das Deutschlandticket) für ihre Beschäftigten eingeführt haben? (bitte jeweils in absoluten und in relativen Zahlen ausweisen, ggf. mit Schätzwerten arbeiten; dabei die Hauptfrage sowie die nachfolgenden Unterfragen jeweils einzeln beantworten)
- a. Wie hoch ist nach Kenntnis des Senats der Anteil der Beschäftigten in den bremischen Wirtschaftsstandorten, die ein solches Angebot in Anspruch nehmen können und der Anteil derjenigen, die es tatsächlich in Anspruch nehmen? (bitte jeweils in absoluten und in relativen Zahlen ausweisen, ggf. mit Schätzwerten arbeiten)
  - b. Wie hoch ist nach Kenntnis des Senats der Anteil der Betriebe in den bremischen Wirtschaftsstandorten, die planen, ein solches Mobilitätsbudget einzuführen (bitte jeweils in absoluten und in relativen Zahlen ausweisen, ggf. mit Schätzwerten arbeiten)?
  - c. Wie unterstützt und bewirbt der Senat entsprechende Vorhaben und Pläne? Welche Beratungsangebote für Betriebe gibt es hierzu?
10. An bzw. in welchen Wirtschaftsstandorten bestehen nach Kenntnis des Senats seit wann gewerbebezugsbezogene, von den Unternehmen getragene Gemeinschaftsprojekte für nachhaltige Mobilitätslösungen (z.B. On-Demand-Angebote, betriebsübergreifende Bike-sharing-System, Bedienung von Umsteigepunkten der Regio-S-Bahn, Fahrgemeinschaften und Mobilitäts-Apps) und wie ist deren Funktionsweise? (bitte jeweils Art, Ort, Betreiber und Finanzierung nennen und in tabellarischer Form auflisten; dabei die Hauptfrage sowie die nachfolgenden Unterfragen jeweils einzeln beantworten)

- a. Welche Angebote befinden sich aktuell in Planung oder Umsetzung? (bitte neben den in der Hauptfrage genannten Parametern jeweils auch den Zeitplan nennen)
  - b. Wie werden die bestehenden und geplanten gewerbegebietspezifischen Mobilitätslösungen mit entsprechenden Ausbauplänen des Senats verzahnt?
  - c. Wie bewertet der Senat die Empfehlung des iaw, gewerbegebietsbezogene Mobilitäts-Apps einzuführen, die verschiedene Angebote für ein Gebiet bündelt? Inwiefern lassen sich diese Anwendungen auf eine stadtweite App (siehe Frage Nr. 11) übertragen bzw. in diese überführen? Falls der Senat dies nicht anstrebt: Worin sieht er den Mehrwert mehrerer gebietspezifischer Mobilitäts-Apps gegenüber bzw. neben einer allgemeinen, stadtweiten App?
11. Zu welchem Ergebnis kam der Prüfprozess zur Entwicklung innovativer Softwarelösungen (Website und App) für eine anbieterübergreifende Mobilitätsplattform unter Federführung der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und Einbindung von Mobilitätsunternehmen wie der BSAG und der BREPARK? (bitte die Hauptfrage sowie die nachfolgenden Unterfragen jeweils einzeln beantworten)
- a. Wie gestaltet sich der Zeit-Maßnahmen-Finanzierungsplan bei dem Projekt?
  - b. Welche deutschen Städte und Kommunen verfügen derzeit nach Kenntnis des Senats über eine anbieterübergreifende Mobilitätsplattform, welche Mobilitätsformen bzw. Anbieter sind davon jeweils umfasst und welche dieser Plattformen lassen sich als Best Practice-Bespiele auf Bremen übertragen?
12. Wie ist der Sachstand bei der Erarbeitung der Strategie zur Gestaltung klimaneutraler Wirtschaftsverkehre? (bitte die Hauptfrage sowie die nachfolgenden Unterfragen jeweils einzeln beantworten)
- a. In welchen bremischen Wirtschaftsstandorten (gemeint sind hier v.a. die großen Gewerbe- und Industriegebiete) kommen derzeit nachhaltige Logistikkonzepte zum Einsatz (z.B. Organisation und Angebot von Stellplätzen, räumliche und zeitliche Bündelung von Verkehren durch Verteilzentren, digitales Laderampenmanagement, zentrale Energiesäulen für Kühlaggregate, Einbindung von Lastenrädern für die „letzte Meile“ sowie regenerative Antriebsformen) und seit wann ist dies der Fall? (bitte jeweils Art, Ort, Beteiligte, Finanzierung und Dauer des Projekts nennen und in tabellarischer Form auflisten)
  - b. Welche nachhaltigen Logistikkonzepte befinden sich aktuell in Planung oder Umsetzung? (bitte neben den in Frage Nr. 12.a. genannten Parametern jeweils auch den Zeitplan nennen)
13. Welche bremischen Wirtschaftsstandorte verfügen derzeit über einen aktiven bzw. inaktiven Gleisanschluss an das überregionale Schienennetz (bitte jeweils Art, Routenführung, Betreiber und Kapazität nennen, in tabellarischer Form auflisten und ggf. kartografisch darstellen; dabei die Hauptfrage sowie die nachfolgenden Unterfragen jeweils einzeln beantworten)?
- a. Von welchen Betrieben werden diese Anschlüsse jeweils in welchem Umfang genutzt?
  - b. Inwiefern sind dem Senat Unternehmen bekannt, die zukünftig einen Gleisanschluss nutzen möchten? Um welche Betriebe mit welcher Art und Menge an Ladung handelt es sich dabei im Einzelnen?
  - c. Auf welche Art und Weise unterstützt der Senat diese Betriebe in ihrem Vorhaben? Wie gestalten sich die Zuständigkeiten, Modalitäten und Verfahrensabläufe bei der Planung, Finanzierung und Realisierung eines neuen Gleisanschlusses idealtypischerweise?

- d. Welche zusätzlichen Gleisanbindungen befinden sich aktuell in Planung oder Umsetzung? (bitte neben den in der Hauptfrage genannten Parametern jeweils auch Finanzierung und Zeitplan nennen)?
- e. Welche konkreten Schritte hat der Senat seit der Verabschiedung der Entwicklungsstrategie „Zukunftsweisende Wirtschaftsstandorte, Klimaschutz, Klimaanpassung und Biodiversität im Rahmen des GEP 2030“ zur Verbesserung des Gleisanschlusses bremsischer Wirtschaftsstandorte unternommen?

Der Senat beantwortet die Frage wie folgt:

**1. Wie sind die bremischen Wirtschaftsstandorte jeweils an den ÖPNV angebunden? Welche Express-, Quer- und Gewerbelinien gibt es jeweils seit wann? Wie gestalten sich jeweils Linienführung (mit Anbindung an Bahnhöfe, das bestehende Regionalbussystem und Park-and-ride-Plätze), Betriebszeiten, Taktung, Auslastung und Pünktlichkeits- bzw. Verspätungswerte? (bitte in tabellarischer Form auflisten und ggf. kartografisch darstellen; dabei die Hauptfrage und die nachfolgenden Unterfragen jeweils einzeln beantworten)**

Die BSAG unterhält und betreibt ein stadtweites und weitverzweigtes Liniennetz. Je nach Definition von „Wirtschaftsstandorten“ werden diese von 20 bis 30 Linien angefahren. Eine verbale Beschreibung der Angebotsstruktur ist nicht zweckmäßig. Die Linienführungen gehen aus dem BSAG-Liniennetzplan hervor (BSAG Netz ([bsag-netz.de](http://bsag-netz.de))). Hierin sind auch die Bahnhöfe und die P+R-Standorte ersichtlich.

Die Fahrpläne der einzelnen Linien sind in den Fahrplantabellen auf der Webseite des VBN ersichtlich: [VBN](http://vbn.de). Hieraus gehen für jede Linie, jeden Linienabschnitt und jede Richtung die Betriebszeiten und die Taktung hervor.

Aussagen zu Betriebszeiten, Taktung, Auslastung, Pünktlichkeit und „Verspätungswerte“ können auf Grund des Arbeitsumfanges zu den einzelnen Linien im Rahmen der Beantwortung der kleinen Anfrage nicht getroffen werden. Zudem ist eine konkretere Fragestellung für eine zielgerichtete Auswertung erforderlich.

**a. Welche Neu- und Ausbaumaßnahmen befinden sich aktuell in Planung oder Umsetzung? (bitte neben den in der Hauptfrage genannten Parametern jeweils auch Finanzierung und Zeitplan nennen)**

Eine entsprechende Liste befindet sich in Anlage 1.

**b. Wie hoch ist die durchschnittliche Entfernung für Fußgänger von den Arbeitsstätten am jeweiligen Wirtschaftsstandort zur nächsten ÖPNV-Haltestelle (bitte in Metern und Minuten angeben, ggf. mit Schätzwerten arbeiten)?**

Grundsätzlich wird das Stadtgebiet Bremen innerhalb der geltenden 600-m-Erschließungsradien erschlossen. Dies kann mit der Erschließungsgrafik (Anlage 2) nachgewiesen werden. Bei einer durchschnittlichen Gehgeschwindigkeit von 1,2 m/Min. und einem Umwegfaktor von 1,2 kann davon ausgegangen werden, dass der Fußweg zur nächsten ÖPNV-Haltestelle bei maximal 10 Minuten liegt. Eine detaillierte Auswertung für die jeweiligen Arbeitsstätten an den einzelnen Wirtschaftsstandorten liegt nicht vor.

**c. Welche Bushaltestellen in den bremischen Wirtschaftsstandorten sind mit Fahrgastunterständen ausgestattet und welche nicht? Welche Bushaltestellen sind flächendeckend (sicher) über einen Fußweg zu erreichen und welche nicht? (bitte jeweils in tabellarischer Form auflisten und Summen bilden)**

Eine Liste befindet sich in Anlage 3.

Grundsätzlich sind alle Haltestellen sicher über einen Fußweg zu erreichen. Die Anbindung erfolgt i.d.R. über die vorhandenen Nebenanlagen. Wenn in Ausnahmefällen keine Nebenanlagen vorhanden sind, sind gesonderte Fußwege von den jeweiligen Gewerbestandorten zu den Haltestellen angelegt (vgl. Haltestellen Mühlenhauser Fleet oder Neustädter Hafen im GVZ). Dies betrifft aber nur sehr wenige Haltestellen. Haltestellen ohne eine fußläufige Zuwegung existieren in den bremischen Wirtschaftsstandorten nicht.

**d. Was hat der Senat seit Beschluss der Entwicklungsstrategie „Zukunftsweisende Wirtschaftsstandorte, Klimaschutz, Klimaanpassung und Biodiversität im Rahmen des GEP 2030“ unternommen, um die ÖPNV-Anbindung bremischer Wirtschaftsstandorte auszubauen und zu verbessern? Welche Projekte befinden sich derzeit in Planung bzw. Umsetzung? (bitte neben den in der Hauptfrage genannten Parametern jeweils auch Finanzierung und Zeitplan nennen)**

Der Ausbau des ÖPNV in Bremen erfolgt in erster Priorität nach den in der VEP-Teilfortschreibung benannten Angebotsstufen. Diese beinhalten unter anderem Metrolinien, Linien zur Anbindung von Gewerbegebieten und Expressbuslinien, die ebenfalls Wirtschaftsstandorte bedienen. Im Rahmen der Beschlüsse zum GEP wurden diese Planung bisher nicht konkretisiert. Daher gibt es aktuell keine über die im VEP benannten Maßnahmen hinausgehenden Planungen.

**e. Wie sind die Erfahrungen mit der neuen Schnellbuslinie 63S ins GVZ? Ist deren Finanzierung auch in den nächsten zwei Jahren gesichert?**

Die Schnellbuslinie 63S hat sich bewährt und wird gut angenommen. Die weitere Finanzierung über 2024 hinaus ist aktuell in Abstimmung.

**f. Wie bewertet der Senat die Taktung der zum Jahresanfang neu eingeführten Buslinie 208 des VBN-Partners Delbus GmbH Co. KG, die dreimal täglich zwischen dem ZOB in Delmenhorst und dem GVZ verkehrt und wie hoch ist nach Kenntnis des Senats die Auslastung der Linie? Welche Möglichkeiten sieht er, im Rahmen des VBN auf eine Angebotsausweitung hinzuwirken?**

Der Senat bewertet die Einführung der Linie als sehr positiv. Die Freie Hansestadt Bremen hat keinen Anteil bei Bestellung und Finanzierung der Linie. Die Linie verläuft hauptsächlich auf niedersächsischem Gebiet und dient vor allem den Pendler:innen von und nach Delmenhorst. Der Betrieb der Linie 208 endet am 30.12.2023. Die Zuständigkeit für die Linie 208 liegt bei ZVBN.

Diese Linie startete zunächst als eine Initiative privater Investoren auf eigene Kosten, mit drei Fahrtenpaaren täglich zwischen dem ZOB in Delmenhorst und dem GVZ/Bremen. Die Entscheidung, den Verkehr ab dem 01.01.2022 in das Linienbündel Delmenhorst und damit in die Kostenverantwortung der Stadt Delmenhorst zu übernehmen, erfolgte unter dem Vorbehalt der Mitfinanzierung privater Investoren und der Förderung durch den ZVBN. In diesem Zusammenhang wurde beschlossen die Linie zunächst für einen Probetrieb von zwei Jahren zu finanzieren und dann erneut zu entscheiden, ob das Engagement der Stadt um zwei weitere Jahre verlängert werden soll.

Die durchschnittlichen Fahrgastzahlen haben sich im Verlauf des Jahres 2022 von durchschnittlich sieben Fahrgästen je Fahrt auf durchschnittlich rd. 12 Fahrgästen je Fahrt nahezu verdoppelt. Seit Ende letzten Jahres stagniert die Fahrgastzahl und auch nach Einführung des D-Ticket ist diese nicht wesentlich angestiegen. Bei durchschnittlich 13 Fahrgästen je Einzelfahrt, liegt die Belegungszahl je Fahrt zwischen vier und 22 Fahrgästen. Während der ZVBN eine weitere Förderung in Aussicht gestellt hat, wird der private Investor die Kostenbeteiligung über den 31.12.2023 hinaus nicht verlängern. Über diesen Kontakt konnte bedauerlicherweise kein neuer Investor gefunden werden.

**g. Wie bewertet der Senat Forderungen aus dem Kreis der Beschäftigten und Unternehmen im Gewerbepark Hansalinie (GHB) nach einer geänderten, schnelleren Linienführung, Taktverdichtung (werktags) und Angebotserweiterung (Wochenende) auf der Buslinie 42? Wie hoch schätzt er das Potenzial und den Bedarf dafür ein? Welche Maßnahmen und zusätzlichen Ressourcen (Fahrzeuge, Fahrpersonal, Haltestellen etc.) wären dafür erforderlich? Inwiefern wird er sich für eine entsprechende Prüfung und Realisierung einsetzen?**

Der Senat sieht ebenfalls, dass das ÖPNV-Angebot in Richtung Gewerbepark Hansalinie eher unzureichend ist und es ein hohes Potenzial zur besseren Erschließung und zur Taktverbesserung gibt. Die Linie 29 (Kattenturm – Vahr) bedient die Hansalinie nur sehr eingeschränkt. Wie in der Studie beschrieben, bedient sie regelmäßig nur die Haltestelle Walther-Jacobs-Straße am Rande der Hansalinie zum Gewerbegebiet Hemelinger Hafen. Die weiteren Haltestellen innerhalb der Hansalinie werden von der Linie 29 werktags in den Abendstunden ab ca. 21.30 Uhr nur alle 40 Minuten angefahren. Die Linie 42 (Weserwehr – Europaallee) verkehrt werktags in 30-Minuten-Takt. Die größten Einschränkungen sind, dass es kein Verkehr zwischen 9.30 und 12.30 Uhr gibt, ebenso vor 5.30 Uhr und nach ca. 18.30 Uhr. Damit ist die Linie 42 für viele Schichtanfangs- und -endzeiten nicht nutzbar. Daher stimmt der Senat den Schlussfolgerungen der Studie zu, dass eine Taktverbesserung und eine bessere Anschlussmöglichkeit zu anderen ÖPNV- und SPNV-Linien nötig sind, um die Attraktivität des ÖV in diesem Gewerbegebiet zu erhöhen.

Es gibt Überlegungen, die Maßnahmen aus der Angebotsoffensive (siehe VEP-Teilfortschreibung) modularer als bisher geplant umzusetzen. Somit könnte die Hansalinie früher als bisher geplant mit einer neuen Express- oder Gewerbelinie abgebunden werden. Einen zeitlichen Realisierungshorizont gibt es hierzu bisher nicht. Lösungen für das Wochenende, wo die ÖPNV-Anfrage zu den Gewerbegebieten deutlich geringer ist, müssen in diesem Zusammenhang diskutiert werden. Beim dritten Erweiterungsabschnitt der Hansalinie wäre sinnvoll, eine Verlängerung der Linie 42 zu prüfen.

**h. Wie bewertet der Senat Forderungen aus dem Kreis der Beschäftigten und Unternehmen im GHB nach Einführung einer neuen Buslinie V7 als Alternative zu der verspätungsanfälligen Buslinie 29 mit einer geänderten, schnelleren Linienführung und einem 20-Minuten-Takt (werktags)? Wie hoch schätzt er das Potenzial und den Bedarf dafür ein? Welche Maßnahmen und zusätzlichen Ressourcen (Fahrzeuge, Fahrpersonal, Haltestellen etc.) wären dafür erforderlich? Inwiefern wird er sich für eine entsprechende Prüfung und Realisierung einsetzen?**

Der Senat hält den Vorschlag für einen gangbaren Weg. Zu den Potenzialen können aktuell keine Aussagen getroffen werden. Eine Überprüfung unterschiedlicher Linienvarianten mit Hilfe des Bremer Verkehrsnachfragemodells soll in jedem Fall erfolgen. Dies wird in den kommenden Monaten geschehen. Unabhängig davon wäre hier, wie auch bei anderen Angebotserweiterungen, die Frage der Kosten und der dauerhaften Finanzierung zu klären.

**i. Welche Planung verfolgt der Senat für die Anbindung der momentan in der Erschließung befindlichen 3. Baustufe des GHB mit dem ÖPNV?**

siehe Antwort auf Frage 1.g.

Derzeit liegen keine konkreten Planungen vor.

**j. Wie ist der Sachstand bei der Planung, Finanzierung und Realisierung der Verlängerung der Straßenbahnlinie 10 von Sebaldsbrück, entlang des Mercedes-Benz-Werks bis nach Osterholz? Welche Streckenführung und Taktung sind geplant? Wann wird die verlängerte Straßenbahnlinie voraussichtlich in Betrieb gehen?**

Am Anfang eines neuen Großprojektes stehen verfahrenstechnisch die Bausteine öffentliche Beteiligungsrounds, Linienbestimmung (Lage im Raum), technische Machbarkeitsuntersuchung und Prüfung der grundlegenden Förderfähigkeit. Die genaue Streckenführung wird sich erst in einem Prozess aus Beteiligungsrounds und Variantenuntersuchung ergeben. Diese Schritte voranzustellen ist wichtig und erforderlich, um ein rechtsicheres Planfeststellungsverfahren sicherzustellen. Auch das Fahrplanangebot wird ein Ergebnis umfangreicher Untersuchungen etwa mittels Verkehrsmodellierung sein. Das Projekt soll im 1. Quartal 2024 starten. Der grundlegende Zeitbedarf für ein solch großes Projekt kann bis zu sieben und neun Jahren betragen.

**k. Wie ist der Planungs- und Verhandlungsstand zur Erschließung der Überseestadt mit der Straßenbahn? Welche Streckenführung und Taktung sind geplant? Wie hoch werden die Kosten der Gesamtmaßnahme geschätzt und wer trägt diese zu welchen Anteilen bzw. in welcher Höhe? Wann ist mit einem politischen Beschluss, Auftragsvergabe, Baubeginn, Fertigstellung und Inbetriebnahme aus heutiger Sicht zu rechnen? Wie soll die Anbindung der Überseestadt an den Umweltverbund schon vor der Realisierung der neuen Straßenbahnlinie verbessert werden (z.B. zusätzlicher Ringbusverkehr, Shuttle-Service mit elektrisch und idealerweise autonom fahrenden Midi-Bussen auf der Überseeinsel)?**

Die Machbarkeitsuntersuchung ist abgeschlossen und bestätigt die grundsätzliche Machbarkeit zweier Streckenführungen: Über die Überseeinsel oder über die Konsul-Smidt-Straße zur Hafenkante.

Aus verkehrlicher Sicht bietet die Variante über die Überseeinsel deutlich mehr Vorteile. Es liegt ein Kostenrahmen ermittelt durch den Gutachter vor. Dieser weist für die Varianten Kosten zwischen ca. 53 und 57 € aus (netto, Stand Ende 2021). Die Variante über die Überseeinsel erfordert jedoch die Führung der Straßenbahn über eine Europahafenbrücke, die vom Gutachter mit 7 Mio. € eingeschätzt wird. Diese Variante führt über die Horneckestraße, welche noch im Sinne der Rahmenplanung Überseeinsel realisiert werden muss, idealerweise gleich mit der Straßenbahninfrastruktur. Die Konsul-Smidt-Straße könnte dann im östlichen Bereich unangetastet bleiben. Auch das muss in die Gesamtkostenermittlung einbezogen werden. Es ist beabsichtigt sowohl die Bundesförderung nach GVFG als auch die Landesförderung nach ÖPNVG zu beantragen. Bei einer entsprechenden Bewilligung läge der bremische Eigenanteil bei 10 % der förderfähigen Kosten.

Für den weiteren Planungsverlauf, steht als nächstes die Bearbeitung der weiteren Planungsphasen an.

Das genaue Fahrplanangebot wird ein Ergebnis umfangreicher Untersuchungen etwa mittels Verkehrsmodellierung in Zusammenarbeit mit der BSAG sein. Mit Entwicklung der Überseeinsel wird SBMS in Zusammenarbeit mit ZVBN und BSAG ein an die jeweilige Entwicklungsstufe angepasstes ein attraktives Vorlaufangebot vorhalten.

**I. Wie sieht der Senat die bremischen Wirtschaftsstandorte hinsichtlich der ÖPNV-Anbindungen im Vergleich mit anderen deutschen Großstädten aufgestellt und wie kommt er zu seiner Einschätzung (das für die Einschätzung des Senats zugrunde gelegte Datenmaterial bitte dieser Anfrage als Anlage beifügen)?**

Jede Stadt hat ihre eigenen städtebaulichen, wirtschaftlichen und sozialen Besonderheiten. Daher ist es schwierig, eine solche vergleichende Analyse durchzuführen. Dem Senat sind keine Vergleichsstudien bekannt, wie die Wirtschaftsstandorte im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten mit öffentlichen Verkehrsmitteln angebunden sind.

## **2. Wie ist der Sachstand bei der Planung, Finanzierung und Realisierung des neuen Regionalbahn-Haltepunkts „Technologiepark“ und wann wird dieser voraussichtlich in Betrieb gehen?**

Für die Verkehrsstation Bremen Universität/Technologiepark wurde eine Planungsvereinbarung mit der Vorhabenträgerin DB Station & Service abgeschlossen. Die Ausschreibung und Vergabe der Planungsleistungen für die HOAI-Leistungsphasen 1-2 wird derzeit durch die DB vorbereitet und soll in der ersten Jahreshälfte 2024 erfolgt sein. Die Planung wird aus bremischen Haushaltsmitteln finanziert. Die Realisierung ist nach derzeitigem Stand für 2029 vorgesehen.

### **a. Wie ist die innere Erschließung des Gewebegebiets Technologiepark mit dem Umweltverbund zukünftig geplant? Wie bewertet der Senat den Vorschlag, im Technologiepark einen Shuttle-Service mit elektrisch und idealerweise autonom fahrenden Midi-Bussen einzurichten?**

Im Rahmen der ÖPNV-Angebotsoffensive des Verkehrsentwicklungsplans (Teilfortschreibung) 2025 wurden mehrere Maßnahmen beschrieben, die die Anbindung des Technologieparks mit Bus und Straßenbahn verbessern. Zur inneren Erschließung gibt es aktuell keine Planungen. Die Idee, einen elektrischen Shuttle-Service einzurichten, müsste bzgl. Aufwand und Nutzen untersucht werden, bevor hierzu Bewertungen abgegeben können werden.

## **3. Wie ist der Sachstand bei der Planung, Finanzierung und Realisierung des neuen Regionalbahn-Haltepunkts „Arbergen“ und wann wird dieser voraussichtlich in Betrieb gehen?**

Für die Verkehrsstation Bremen Arbergen wurde eine Planungsvereinbarung mit der Vorhabenträgerin DB Station & Service abgeschlossen. Diese hat die Planungsverantwortung an das DB-Großprojekt Hamburg/Bremen – Hannover, Abschnitt 4 der DB Netz AG übergeben, welches derzeit den Ausbau der Strecke in diesem Bereich plant, um Synergieeffekte bei der Planung zu nutzen. Die Planung wird aus bremischen Haushaltsmitteln finanziert. Die Realisierung ist nach derzeitigem Stand gemeinsam mit dem Streckenausbau für Mitte der 2030er Jahre vorgesehen.

### **a. Wie kann dieser oder ein anderer Regionalbahn-Haltepunkt die Anbindung des Gewerbepark Hansalinie (GHB) an den ÖPNV / SPNV verbessern?**

Die Anbindung des Gewerbeparks Hansalinie mit dem SPNV / ÖPNV erfolgt aktuell über die Buslinie 42, welche mit der Verkehrsstation Bremen-Hemelingen verknüpft ist. Mit der Verlegung der Verkehrsstation Richtung Süden in den Bereich der Unterführung Hannoverstraße könnte die Verknüpfung zukünftig an der Bushaltestelle Schlegelstraße erfolgen, was eine Fahrzeitverkürzung bei der Anbindung des Gewerbeparks Hansalinie zur Folge hätte.

### **b. Wie ist die innere Erschließung des GHB mit dem Umweltverbund zukünftig geplant? Wie bewertet der Senat den Vorschlag, im GHB einen Shuttle-Service mit elektrisch und idealerweise autonom fahrenden Midi-Bussen einzurichten?**

Im Rahmen der ÖPNV-Angebotsoffensive des Verkehrsentwicklungsplans (Teilfortschreibung) 2025 wurden mehrere Maßnahmen beschrieben, die die Anbindung des GHB mit dem Bus ZU verbessern. Zur inneren Erschließung über die dort beschriebenen Linien hinaus gibt es aktuell keine Planungen. Die Idee, einen elektrischen Shuttle-Service einzurichten, müsste bzgl. Aufwand und Nutzen untersucht werden, bevor hierzu Bewertungen abgegeben können werden.

**4. Wie ist der Sachstand bei der Planung, Finanzierung und Realisierung des neuen Regionalbahn-Haltepunkts „Grambke“ und wann wird dieser voraussichtlich in Betrieb gehen?**

Für die Verkehrsstation Bremen-Grambke wurde eine Planungsvereinbarung mit der Vorhabenträgerin DB Station & Service abgeschlossen. Diese hat die Planungsverantwortung an das DB-Großprojekt Hamburg/Bremen – Hannover, Abschnitt 4 der DB Netz AG übergeben, welches derzeit den Ausbau der Strecke in diesem Bereich plant, um Synergieeffekte bei der Planung zu nutzen. Die Planung wird aus bremischen Haushaltsmitteln finanziert. Die Realisierung ist nach derzeitigem Stand gemeinsam mit dem Streckenausbau für Mitte der 2030er Jahre vorgesehen.

**a. Wie kann dieser neue Haltepunkt die Anbindung des Bremer Industrie-Parks (BIP) an den ÖPNV / SPNV verbessern?**

Der geplante Haltepunkt Grambke liegt deutlich näher am BIP als die Stationen Burg und Oslebshausen. Die Anbindung von dort an den Industrie-Park wird über eine eingeplante B&R-Abstellanlage darüber hinaus verbessert.

**b. Wie ist die innere Erschließung des BIP mit dem Umweltverbund zukünftig geplant?**

Im Rahmen der ÖPNV-Angebotsoffensive des Verkehrsentwicklungsplans (Teilfortschreibung) 2025 wurden Maßnahmen beschrieben, die die Anbindung des BIP mit dem Bus verbessern.

Zur inneren Erschließung über die dort beschriebene Linie hinaus gibt es aktuell keine Planungen.

**5. Wie bewertet und begleitet der Senat Überlegungen zur Errichtung eines neuen Regionalbahn-Haltepunkts „Airport-Stadt“? Welche Voraussetzungen müssen dafür vorliegen und inwiefern wird sich der Senat für eine Realisierung einsetzen?**

Entsprechende Überlegungen sind dem Senat nicht bekannt.

**a. Wie ist die innere Erschließung des Gewebegebiets mit dem Umweltverbund zukünftig geplant? Wie bewertet der Senat den Vorschlag, in der Airport-Stadt einen Shuttle-Service mit elektrisch und idealerweise autonom fahrenden Midi-Bussen einzurichten?**

Im Rahmen der ÖPNV-Angebotsoffensive des Verkehrsentwicklungsplans (Teilfortschreibung) 2025 wurden Maßnahmen beschrieben, die die Anbindung der Airport-Stadt mit dem Bus verbessern. Zur inneren Erschließung über die dort beschriebenen Linien hinaus gibt es aktuell keine Planungen. Die Idee, einen elektrischen Shuttle-Service einzurichten, müsste bzgl. Aufwand und Nutzen untersucht werden, bevor hierzu eine Bewertung abgegeben werden kann.

**6. Wie sind die bremischen Wirtschaftsstandorte jeweils an das Rad- und Fußwegnetz angebunden? (bitte jeweils Art, z.B. hinsichtlich der baulichen Trennung und Markierung, Routenführung, z.B. hinsichtlich eines zentralen „Zubringer“-Weges und der Verlegung in Haupt- oder Nebenstraßen, sowie Zustand, z.B. hinsichtlich der Befestigung, Beleuchtung, Beschilderung und des Grünschnitts, nennen, in tabellarischer Form auflisten und ggf. kartografisch darstellen; dabei die Hauptfrage sowie die nachfolgenden Unterfragen jeweils einzeln beantworten)?**

Die Anbindung der bremischen Wirtschaftsstandorte am Rad- und Fußwegenetz unterscheidet sich stark von der Art und vor allem der Lage der jeweiligen Gebiete. Innenstadt- bzw. siedlungsnahе Gebiete sind traditionell schneller und besser erreichbar, als Gewerbegebiete auf der „grünen Wiese“.

Ausgeschilderte Fahrradhaupttrouten führen entlang bzw. durch oder in die meisten Standorte. Bei den Gewerbegebieten ohne direkte Anbindung an das Haupttroutennetz führen die diese in maximal 500m Entfernung entlang.

Zudem sind sämtliche Standorte direkt durch das Fahrradergänzungsrouthenetz angeschlossen, die einzige Ausnahme bildet hierbei der Bremer Industrie-Park.

Mit folgendem Link können alle Wirtschaftsstandorte (gelbe Flächen) in Bremen und die Verläufe des Haupttrouten (Orange) - und Ergänzungsnetzes (Grün) des Radverkehrs im Detail betrachtet werden:

[https://geoportal.land.hb-netz.de/geoportal/?Map/layerIds=26\\_1,10506,11,10460,1039,10391&visibility=true,true,true,true,true,true&transparency=0,0,0,0,0,0&Map/center=\[487477.92432994966,5882625.493988015\]&Map/zoomLevel=4&uiStyle=simple](https://geoportal.land.hb-netz.de/geoportal/?Map/layerIds=26_1,10506,11,10460,1039,10391&visibility=true,true,true,true,true,true&transparency=0,0,0,0,0,0&Map/center=[487477.92432994966,5882625.493988015]&Map/zoomLevel=4&uiStyle=simple)

Alle Gewerbegebiete sind durch Fuß- und Radwege an die Umgebung angebunden. Innerhalb der Wirtschaftsstandorte sind zudem alle öffentlichen Straßen mit Fußwegen ausgestattet, in vielen Fällen auch mit baulichen Radwegen.

Eine Übersicht über den Zustand und die exakte Ausstattung der Rad- und Fußwege in Bremen ist nicht vorhanden.

**a. Welche Neu- und Ausbaumaßnahmen befinden sich aktuell in Planung oder Umsetzung? (bitte neben den in der Hauptfrage genannten Parametern jeweils auch Finanzierung und Zeitplan nennen)**

Die in Planung befindlichen Radpremiumrouten werden künftig insgesamt die gesamtstädtische Erreichbarkeit verbessern und somit auch der Anbindung der Wirtschaftsstandorte zugutekommen.

Im Gewerbepark Hansalinie wurde durch ein Maßnahmenpaket mit entsprechenden sicherheitsrelevanten kurzfristigen Maßnahmen Verbesserungen erzielt. So wurden die vorhandenen Fußwege in Straßenabschnitten ohne bauliche Radwege, nach Prüfung ob dies für den Fußverkehr verträglich ist, für den Radverkehr freigegeben. Weiter wurde im Rahmen eines Förderprojektes eine wichtige Zufahrtsmöglichkeit für den Radverkehr in den Gewerbepark mit einer LED-Beleuchtung ausgestattet. Ferner werden Radwegfurten in Kreuzungsbereichen und in Zufahrten mit einer Rotmarkierung versehen. In den nachfolgenden Ausbauphasen des Gewerbegebiets, wurde bzw. wird der Radverkehr grundsätzlich entsprechend heutiger Anforderungskriterien umfänglich berücksichtigt.

**b. In welchen Wirtschaftsstandorten und an welchen ÖPNV-Haltestellen in der Nähe zu Wirtschaftsstandorten bestehen derzeit Vorkehrungen, um den Umstieg vom ÖPNV auf das Fahrrad oder Pedelec zu erleichtern (z.B. witterungsgeschützte und diebstahl-sicherere Stellflächen) und seit wann? (bitte jeweils Art, Ort, Betreiber und Kapazität nennen und in tabellarischer Form auflisten)**

Am Bahnhof Mahndorf wurde im letzten Jahr eine Bike-and-Ride-Anlage errichtet, die aus einer Sammelschließanlage mit 66 Fahrradstellplätzen und einem frei zugänglichen überdachten Bereich mit 80 Fahrradstellplätzen besteht und von der BREPARK betrieben wird. Sichere Abstellanlagen innerhalb der Gewerbegebiete sollten seitens der Arbeit gebenden Betriebe ermöglicht werden. Eine Übersicht wie erfragt liegt dem Senat nicht vor.

**c. Welche solcher Vorkehrungen befinden sich aktuell in Planung oder Umsetzung? (bitte neben den in Frage Nr. 6.b. genannten Parametern jeweils auch Finanzierung und Zeitplan nennen)**

Über die nächsten Jahre werden insgesamt an weiteren 13 Bahnhöfen zusätzliche Bike and Ride Anlagen errichtet, die aus einer Sammelschließanlage und einem frei zugänglichen überdachten Bereich bestehen sollen. Den Auftrag zum Bau und Betrieb dieser Anlagen besitzt die BREPARK. Genauere Informationen können folgender Grafik aus der Senatsvorlage „B+R-Ausbauprogramm an Bahnhöfen der Stadtgemeinde Bremen 2021 – 2025“ vom 2. Februar 2021 entnommen werden:

Aufgrund von Verzögerungen bei Planung, und Genehmigung, haben sich die Realisierungszeiträume mittlerweile um ca. ein Jahr nach hinten verschoben.

**d. Wie sieht der Senat die bremischen Wirtschaftsstandorte hinsichtlich der vorhandenen Rad- und Fußwege im Vergleich mit anderen deutschen Großstädten aufgestellt und wie kommt er zu dieser Einschätzung (das für die Einschätzung des Senats zugrunde gelegte Datenmaterial bitte dieser Anfrage als Anlage beifügen)?**

Die Wirtschaftsstandorte in zentralen Bereichen, wie die Innenstadt aber auch die Universität sind traditionell gut für den Rad- und Fußverkehr angebunden. Je weiter außerhalb diese liegen, desto weiter werden die Wege und desto schlechter wird dadurch die Anbindung.

Eine Auswertung aller Verkehrsmaßnahmen, Verkehrsentwicklungspläne und sonstiger Konzepte in diesem Themenfeld, die es benötigen würde, um eine qualifizierte Bewertung der bremischen Wirtschaftsstandorte zu treffen, würde den Rahmen dieser Anfrage sprengen und die personellen Kapazitäten weit übersteigen.

Es kann lediglich auf Beispielprojekte verwiesen werden, die zeigen, dass das Thema Fahrradfreundlichkeit von Gewerbegebieten ein immer wichtigeres wird und dass davon auszugehen ist, dass deutschlandweit das Bewusstsein für diese Thematik steigt (Siehe Anlage 1a „Fahrradfreundliche Gewerbegebiete“).

Grundsätzlich sind die Wirtschaftsstandorte Teil der Stadt und gehen daher auch in die Gesamtbewertung des ADFC-Fahrradklimatests ein, bei dem Bremen in diesem Jahr Platz 1 bei Städten mit über 500.000 Einwohnenden belegt hat.

**7. Wie ist der Sachstand beim von der WFB beauftragten Aufbaukonzept für die Ladefrastruktur in bremischen Wirtschaftsstandorten? (bitte die Hauptfrage und die nachfolgenden Unterfragen jeweils einzeln beantworten)**

Den Auftrag zur Konzepterstellung hat die WFB im Mai 2022 erhalten und ein Konzept „Zukunftsweisende Wirtschaftsstandorte - Konzept zum Ausbau der Elektromobilität“ mit Abschluss im dritten Quartal 2022 inhouse erstellt. Es fand hierfür keine extern erforderliche

Beauftragung statt. Im Rahmen des Gesamtkonzepts für Elektromobilität der Bremer Verwaltung unterstützt bzw. koordiniert die WFB die Bereiche „Nicht öffentliches Laden auf privaten Firmengrundstücken“ sowie „Öffentlich zugängliches Laden in Gewerbegebieten“.

Die Rolle der WFB besteht darin, in Zusammenarbeit mit den städtischen Ressorts den Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur in Bremens Gewerbegebieten zu unterstützen und zu koordinieren bzw. Unternehmen beim Aufbau von Ladeinfrastruktur auf deren Firmengrundstücken zu unterstützen. Es findet im nächsten Schritt in Zusammenarbeit mit dem zuständigen Ressort eine Evaluation der Zwischenergebnisse statt.

**a. In welchen Wirtschaftsstandorten bestehen derzeit öffentlich zugänglich Lade- und Serviceeinrichtungen für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge und seit wann? (bitte jeweils Art, Ort, Kapazität, Betreiber und Quelle der Energieeinspeisung nennen und in tabellarischer Form auflisten)**

Hierzu liegen dem Senat keine Informationen vor. Sowohl seitens der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation und der WFB als auch seitens der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung werden öffentlich zugängliche Lade- und Serviceeinrichtungen für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge in den bremischen Wirtschaftsstandorten nicht systematisch erfasst.

Grundsätzlich finden sich Informationen zu Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge unter <https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/E-Mobilitaet/Lade-saeulenkarte/start.html> und für Wasserstofffahrzeuge unter <https://www.now-gmbh.de/sekto-ren-themen/mobilitaet-infrastruktur-bereitstellung/wasserstoff/>.

**b. Welche Lade- und Serviceeinrichtungen für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge befinden sich aktuell in Planung oder Umsetzung? (bitte neben den in Frage Nr. 7.a. genannten Parametern jeweils auch Finanzierung und Zeitplan nennen)**

siehe Antworten zu Frage 7 und 7.a.

**c. Inwiefern sind dem Senat Pläne der BSAG bekannt, in der Airport-Stadt einen Ladepark für bis zu 80 Elektrobusse zu errichten? Falls ja, was beinhalten diese Pläne im Einzelnen, welche Voraussetzungen müssen dafür vorliegen und auf welche Art und Weise begleitet und unterstützt der Senat die Pläne?**

Der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung ist die Strategie der BSAG bekannt, die Bus-Flotte schrittweise auf Elektromobilität umzurüsten. Ein Teil dieser Strategie beinhaltet die Umrüstung der bestehenden Betriebshöfe (u.a. die Ausstattung mit Ladeinfrastruktur für Elektrobusse). Darüber hinaus benötigt die BSAG aufgrund des erhöhten Platzbedarfs der E-Busse (Ladeinfrastruktur, Brandschutzbestimmungen) einen zusätzlichen Betriebshof. Hierzu läuft zur Zeit die Analyse möglicher, verfügbarer Flächen.

**d. Wie sieht der Senat die bremischen Wirtschaftsstandorte hinsichtlich der Ladeinfrastruktur im Vergleich mit anderen deutschen Großstädten aufgestellt und wie kommt er zu dieser Einschätzung (das für die Einschätzung des Senats zugrunde gelegte Datenmaterial bitte dieser Anfrage als Anlage beifügen)?**

Dem Senat liegt kein Benchmark hinsichtlich der Ladeinfrastruktur von Wirtschaftsstandorten anderer Großstädte vor.

**8. An bzw. in welchen bremischen Wirtschaftsstandorten bestehen derzeit öffentlich zugängliche Sharing-Stationen (Car-, Bike- und Ride-Sharing) und seit wann? (bitte jeweils Art, Ort, Kapazität, und Betreiber nennen und in tabellarischer Form auflisten; dabei die Hauptfrage und die nachfolgenden Unterfragen jeweils einzeln beantworten)**

Unter der Annahme, dass mit ‚Wirtschaftsstandorten‘ die auch in den vorherigen Fragen thematisierten Gewerbestandorte gemeint sind, können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Es gibt keine mobil.punkte (Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum) in reinen Gewerbegebieten. Allgemein gilt für wirtschaftlich selbsttragende (Car-)Sharing-Stationen, dass ein ausgewogenes Verhältnis zwischen privater und gewerblicher Nutzung gegeben sein muss, damit Fahrzeuge ausreichend ausgelastet sind. Gewerbegebiete sind in der Regel für klassische, öffentlich-zugänglich es Carsharing ungeeignet.

Unternehmen in Gewerbegebieten, die ein sogenanntes „Corporate-Carsharing“ - geschlossenes Carsharing bei dem z.B. geleaste Fahrzeuge von mehreren Unternehmen geteilt werden - sind dem Senat nicht bekannt. Mikromobilitätsstationen in Gewerbegebiet sind nach Wissen der Dienststelle nicht bekannt.

Folgende Bikesharing-Stationen stehen auf privaten Grundstücken und wurden in Kooperation mit Unternehmen errichtet:

Art	Station	Ort	Betreiber	Kapazität
Bikesharing	Hansewasser	Birkenfelsstraße 5	WK-Bike	4 Ständer
Bikesharing	Käfer Isolier-technik	Getreidestraße 3	WK-Bike	6 Ständer
Bikesharing	BSAG	Flughafendamm 12	WK-Bike	5 Ständer
Bikesharing	Flughafen Bremen	Flughafenallee 20	WK-Bike	6 Ständer
Bikesharing	Tabakquartier	Am Tabakquartier 14	WK-Bike	4 Ständer
Bikesharing	Pressehaus	Martinstraße 43	WK-Bike	4 Ständer

Die Stationen wurden vom Betreiber WK-Bike gemeldet.

Ridesharing-Stationen – neben den bereits vorhandenen Park&Ride-Standorten an denen sich Mitfahrer selbstorganisiert treffen können – sind der Dienststelle ebenfalls nicht bekannt.

**a. Welche Stationen befinden sich aktuell in Planung oder Umsetzung? (bitte neben den in der Hauptfrage genannten Parametern jeweils auch Finanzierung und Zeitplan nennen)**

Die derzeit in Planung befindlichen mobil.pünktchen befinden sich nicht in den bremischen Wirtschaftsstandorten. Anfragen zur Errichtung von Bike-Sharing-Stationen im öffentlichen Raum liegen ebenfalls nicht vor.

Über die Entwicklung und Planung von öffentlich zugänglichen Sharing-Stationen auf privaten Flächen hat die Dienststelle keine Informationen seitens der Anbieter, diese werden zwischen den Flächeneigentümern und Sharing-Anbietern verhandelt.

**b. Wie sieht der Senat die bremischen Wirtschaftsstandorte im Hinblick auf Sharing-Standorten im Vergleich mit anderen deutschen Großstädten aufgestellt und wie kommt er zu dieser Einschätzung (das für die Einschätzung des Senats zugrunde gelegte Datenmaterial bitte dieser Anfrage als Anlage beifügen)?**

Bremen steht im regelmäßigen Austausch mit anderen deutschen und europäischen Kommunen. Mit dem Bremischen Carsharing-Gesetz, dem Carsharing-Aktionsplan, Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz und langjährigen Erfahrungen mit der Einrichtung von mobil.punkten genießt Bremen bundesweit den guten Ruf einer Stadt, die sich besonders für den Ausbau von Carsharing einsetzt. Der Bundesverband CarSharing e.V. hebt z.B. die Kooperation der Sparkasse Bremen und dem Carsharing-Anbieter cambio als Lösung für die eigenen Firmenflotte und Firmenmobilität als Best-Practice Beispiel für Carsharing und gewerblichen Kunden hervor

Es liegen jedoch keine fundierten vergleichbaren Daten/Studien zur Thematik vor.

**9. Wie hoch ist nach Kenntnis des Senats der Anteil der Betriebe in den bremischen Wirtschaftsstandorten, die ein steuer- und abgabenfreies Mobilitätsbudget (z.B. pauschaler Fahrtkostenzuschuss oder Übernahme von Kosten für das JobTicket bzw. das Deutschlandticket) für ihre Beschäftigten eingeführt haben? (bitte jeweils in absoluten und in relativen Zahlen ausweisen, ggf. mit Schätzwerten arbeiten; dabei die Hauptfrage sowie die nachfolgenden Unterfragen jeweils einzeln beantworten)**

Seitens des Senats erfolgt keine systematische und flächendeckende Abfrage der Mobilitätsbudgets aller Betriebe in den bremischen Wirtschaftsstandorten.

Das IAW hat im Auftrag der Arbeitnehmerkammer, der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation sowie der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung Untersuchungen zum Mobilitätsverhalten von Beschäftigten im Güterverkehrszentrum (GVZ) und im Gewerbepark Hansalinie (GPH) durchgeführt. Der Bericht wurde im Juni 2023 vorgelegt. Im Rahmen dieser Untersuchung wurden u.a. Unternehmens- bzw. Niederlassungsleitungen zu umgesetzten oder geplanten Maßnahmen im Betrieb befragt. Insgesamt haben sich 31 Betriebe aus dem Gewerbepark Hansalinie und 33 Betriebe aus dem Güterverkehrszentrum beteiligt. Vier Prozent der antwortenden Betriebe gaben an, bereits ein Mobilitätsbudget eingeführt zu haben und elf Prozent der Betriebe planten ein solches einzuführen.

**a. Wie hoch ist nach Kenntnis des Senats der Anteil der Beschäftigten in den bremischen Wirtschaftsstandorten, die ein solches Angebot in Anspruch nehmen können und der Anteil derjenigen, die es tatsächlich in Anspruch nehmen? (bitte jeweils in absoluten und in relativen Zahlen ausweisen, ggf. mit Schätzwerten arbeiten)**

Dem Senat liegen hierzu keine Zahlen vor.

Im Rahmen des durch das IAW erstellten Gutachtens zum Mobilitätsverhalten im GVZ und im GPH wurden ebenfalls Beschäftigte nach Ihren Erwartungen an die/den Arbeitgeber:in gefragt. 411 Beschäftigte aus dem Güterverkehrszentrum und 397 Beschäftigte aus dem Gewerbepark Hansalinie haben geantwortet. Nach der Inanspruchnahme eines Mobilitätsbudgets wurde nicht gefragt, insofern liegen auch aus diesem Gutachten keine Zahlen vor. Zu den Erwartungen der Beschäftigten gehörten am häufigsten genannt das Jobticket (41% der Beschäftigten im GPH, 34% der Beschäftigten im GVZ), die Möglichkeit eines Fahrradleasings (Jobrad, Dienstrad) (29% der Beschäftigten im GPH, 22% der Beschäftigten im GVZ) und Lademöglichkeiten für E-Bikes (28% der Beschäftigten im GPH, 24% der Beschäftigten im GVZ).

- b. Wie hoch ist nach Kenntnis des Senats der Anteil der Betriebe in den bremischen Wirtschaftsstandorten, die planen, ein solches Mobilitätsbudget einzuführen (bitte jeweils in absoluten und in relativen Zahlen ausweisen, ggf. mit Schätzwerten arbeiten)?**

siehe hierzu Antwort auf vorherige Frage

- c. Wie unterstützt und bewirbt der Senat entsprechende Vorhaben und Pläne? Welche Beratungsangebote für Betriebe gibt es hierzu?**

Die Bremer Energie-Konsens hält ein breites Beratungsangebot zu Energieeffizienz und Klimaschutz im Unternehmen bereit. Hierzu gehört die Energievisite: Mobilität, in der gemeinsam mit dem Unternehmen Lösungen und Angebote zum Mobilitätsverhalten der Beschäftigten aber auch zum gewerblichen/ betriebsbedingten Verkehr entwickelt werden. Die WFB weist in ihren Beratungsgesprächen mit Unternehmen auf die Beratungsangebote der Bremer Energie-Konsens hin. Darüber hinaus werden mit der Bremer Energie-Konsens auch gemeinsam Veranstaltungen durchgeführt, um über Nachhaltigkeitsthemen zu informieren und zu sensibilisieren.

- 10. An bzw. in welchen Wirtschaftsstandorten bestehen nach Kenntnis des Senats seit wann gewerbegebietsbezogene, von den Unternehmen getragene Gemeinschaftsprojekte für nachhaltige Mobilitätslösungen (z.B. On-Demand-Angebote, betriebsübergreifende Bike-sharing-System, Bedienung von Umsteigepunkten der Regio-S-Bahn, Fahrgemeinschaften und Mobilitäts-Apps) und wie ist deren Funktionsweise? (bitte jeweils Art, Ort, Betreiber und Finanzierung nennen und in tabellarischer Form auflisten; dabei die Hauptfrage sowie die nachfolgenden Unterfragen jeweils einzeln beantworten)**

Nach Kenntnis des Senats gibt es an keinem der Standorte derartige Angebote.

- a. Welche Angebote befinden sich aktuell in Planung oder Umsetzung? (bitte neben den in der Hauptfrage genannten Parametern jeweils auch den Zeitplan nennen)**

Nach Kenntnis des Senats sind keine derartigen Angebote in Planung oder Umsetzung.

- b. Wie werden die bestehenden und geplanten gewerbegebietspezifischen Mobilitätslösungen mit entsprechenden Ausbauplänen des Senats verzahnt?**

Aktuell keine Verzahnung da keine bekannten Angebote oder Planungen.

- c. Wie bewertet der Senat die Empfehlung des iaw, gewerbegebietsbezogene Mobilitäts-Apps einzuführen, die verschiedene Angebote für ein Gebiet bündelt? Inwiefern lassen sich diese Anwendungen auf eine stadtweite App (siehe Frage Nr. 11) übertragen bzw. in diese überführen? Falls der Senat dies nicht anstrebt: Worin sieht er den Mehrwert mehrerer gebietsspezifischer Mobilitäts-Apps gegenüber bzw. neben einer allgemeinen, stadtweiten App?**

Die Empfehlung, die unterschiedlichen Angebote in einer App zu bündeln, wird begrüßt. Ob eine stadtweite App zielführend ist, wäre zu prüfen, da bei Gebietsbezogenen Apps die Spezifika der einzelnen Gebiete besser abgebildet und berücksichtigt werden können. Insbesondere könnten Menüpunkte entfallen, die nur in einzelnen Gebieten Sinn machen. Auch könnte eine stadtweite App erst an Start gehen, wenn ein Großteil der Daten eingepflegt ist. Gebietsbezogene Apps können sukzessive an den Start gehen. Eine gemeinsame Plattform wäre jedoch zweckmäßig.

**11. Zu welchem Ergebnis kam der Prüfprozess zur Entwicklung innovativer Softwarelösungen (Website und App) für eine anbieterübergreifende Mobilitätsplattform unter Federführung der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und Einbindung von Mobilitätsunternehmen wie der BSAG und der BREPARK? (bitte die Hauptfrage sowie die nachfolgenden Unterfragen jeweils einzeln beantworten)**

Auf Grund der frühen Prüfphase können noch keine Aussagen getroffen werden.

**a. Wie gestaltet sich der Zeit-Maßnahmen-Finanzierungsplan bei dem Projekt?**

Es liegt noch kein Zeit- und Maßnahmenplan vor.

**b. Welche deutschen Städte und Kommunen verfügen derzeit nach Kenntnis des Senats über eine anbieterübergreifende Mobilitätsplattform, welche Mobilitätsformen bzw. Anbieter sind davon jeweils umfasst und welche dieser Plattformen lassen sich als Best Practice-Bespiele auf Bremen übertragen?**

Die Best-Practice-Analyse ist Teil der Prüfung, die sich aktuell noch in Bearbeitung befindet.

**12. Wie ist der Sachstand bei der Erarbeitung der Strategie zur Gestaltung klimaneutraler Wirtschaftsverkehre? (bitte die Hauptfrage sowie die nachfolgenden Unterfragen jeweils einzeln beantworten)**

Die Strategie zur Gestaltung klimaneutraler Wirtschaftsverkehre erfolgt im Einklang mit den entsprechenden Leitfäden der EU. Diese sind dort unter dem Kürzel SULP (Sustainable Urban Logistics Plan) geführt. Die Erarbeitung einer umfassenden Strategie soll nach Abschluss des von Bremen koordinierten EU-Projekt ULaaDS („Urban Logistics as an on-Demand Service“ - ulaads.eu) ab Mai 2024 durchgeführt werden und auch auf den Erkenntnissen aufbauen, die durch ULaaDS gewonnen wurden. Im Rahmen des Projekts werden innovative Ansätze zur Gestaltung klimaneutraler Wirtschaftsverkehre in Bremen sowie in den anderen beteiligten Städten (Groningen, NL und Mechelen, BE) pilothaft umgesetzt und evaluiert.

**a. In welchen bremischen Wirtschaftsstandorten (gemeint sind hier v.a. die großen Gewerbe- und Industriegebiete) kommen derzeit nachhaltige Logistikkonzepte zum Einsatz (z.B. Organisation und Angebot von Stellplätzen, räumliche und zeitliche Bündelung von Verkehren durch Verteilzentren, digitales Laderampenmanagement, zentrale Energiesäulen für Kühlaggregate, Einbindung von Lastenrädern für die „letzte Meile“ sowie regenerative Antriebsformen) und seit wann ist dies der Fall? (bitte jeweils Art, Ort, Beteiligte, Finanzierung und Dauer des Projekts nennen und in tabellarischer Form auflisten)**

Die Frage ist in der gewünschten Detaillierung nicht zu beantworten, weil es sich um Aktivitäten privatwirtschaftlicher Unternehmen handelt, die im Regelfall im Wettbewerb zueinander stehen. Es besteht keinerlei Berichtspflicht, welche nachhaltigen Logistikkonzepte an verschiedenen Orten durch verschiedene Akteure zum Einsatz kommen. Die Behörde hat lediglich Kenntnis von Projekten, in denen sie involviert ist. Das betrifft zum Beispiel die Zustellung auf der letzten Meile mit dem Lastenrad. Hier konnte im Rahmen von ULaaDS (s.o. Hauptfrage) durch die EU finanziert die Zustellung von Stückgut per Lastenrad in der Innenstadt umgesetzt werden. Beteiligte im konkreten Fall sind die Speditionen Hellmann und BHS im GVZ, die Rytle GmbH und die Bremer Radkuriere. Die Förderung durch die EU läuft mit Ende Februar 2024 aus, über die Fortführung ist noch nicht entschieden.

**b. Welche nachhaltigen Logistikkonzepte befinden sich aktuell in Planung oder Umsetzung? (bitte neben den in Frage Nr. 12.a. genannten Parametern jeweils auch den Zeitplan nennen)**

Die Antwort ist analog zu Frage a). Auch hier gilt, dass privatwirtschaftliche Akteure, die solche Logistikkonzepte planen oder umsetzen, im Regelfall nicht die Behörde darüber informieren (müssen).

**13. Welche bremischen Wirtschaftsstandorte verfügen derzeit über einen aktiven bzw. inaktiven Gleisanschluss an das überregionale Schienennetz (bitte jeweils Art, Routenführung, Betreiber und Kapazität nennen, in tabellarischer Form auflisten und ggf. kartografisch darstellen; dabei die Hauptfrage sowie die nachfolgenden Unterfragen jeweils einzeln beantworten)?**

Über folgende stadtbremischen Eisenbahninfrastrukturen sind Hafen-, Industrie- und Gewerbestandorte an das überregionale Schienennetz angebunden:

<b>Eisenbahninfrastruktur</b>	<b>Angeschlossene Standorte</b>	<b>Kapazität</b>	<b>Anschluss an Strecke</b>
Bahnhof Bremerhaven Seehafen (überwiegend auf stadtbremischem Gebiet)	Überseehafen	71,9 km exkl. DB-Gleise	DB-Strecke 1740 Wunstorf - Bremerhaven Seehafen
Bahnhof Bremen-Grolland inkl. Industriestammgleis GVZ	GVZ Bremen, Neustädter Hafen	42,1 km	DB-Strecke 1415 Bremen-Neustadt - DB-Grenze
Bahnhof Bremen Inlandshafen	Industriehäfen, Überseestadt	59,9 km	DB-Strecke 1422 Bremen Rbf - Bremen Inlandshafen
Industriestammgleis Bremen-Hemelingen	Gewerbepark Hansalinie Bremen, Hemelinger Hafen	5,8 km	DB-Strecke 2200 Wanne-Eickel - Hamburg

Die drei genannten Bahnhöfe sowie die Industriestammgleise Hemelingen und GVZ Bremen sind Bestandteil des Eisenbahninfrastrukturunternehmens Bremische Hafeneisenbahn. Die diesbezüglichen Aufgaben werden von der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation wahrgenommen. Sie hat die technische und kaufmännische Bewirtschaftung per Geschäftsbesorgung der bremenports GmbH & Co. KG übertragen.

Darüber hinaus sind bestehen folgende Gleisanschlüsse im Stadtgebiet Bremen an das Schienennetz der DB Netz AG und der Farge-Vegesacker Eisenbahn-Gesellschaft mbH:

<b>Betriebsstelle</b>	<b>Infrastrukturpartner</b>
Bremen Hbf	DB Regio AG
Bremen Inlandshafen	ArcelorMittal Bremen GmbH
Bremen Neustadt	BSAG
Bremen Rbf	ARS Altmann AG
Bremen Rbf	ARS Altmann AG

Bremen Rbf	ARS Bahnwerk Bremen GmbH
Bremen Utbremen (Abzw)	wesernetz Bremen GmbH
Bremen-Sebaldsbrück	Mercedes-Benz Group AG
Bremen-Sebaldsbrück	Mercedes-Benz Group AG
Bremen-Sebaldsbrück	Mercedes-Benz Group AG
Bremen-Sebaldsbrück	DB Cargo Logistics GmbH
Bremen-Vegesack	Norddeutsche Steingut AG
Bremen-Blumenthal	Egerland Car Terminal GmbH & Co. KG
Bremen-Blumenthal	Wirtschaftsförderungsgesellschaft Bremen GmbH
Bremen-Farge	GDF SUEZ Energie Deutschland AG

**a. Von welchen Betrieben werden diese Anschlüsse jeweils in welchem Umfang genutzt?**

Mit Stand 31.12.2022 schließen insgesamt 49 Unternehmen an die stadteigene Gleisinfrastruktur der Bremischen Hafeneisenbahn an. Die Anlagen Bremens werden in folgendem Umfang für die Bedienung dieser Gleisanschlüsse genutzt:

<b>Eisenbahninfrastruktur</b>	<b>Anzahl Ein- und Ausgangszüge 2022</b>	<b>Art der Verkehre</b>
Bahnhof Bremerhaven Seehafen (überwiegend auf stadtbremischem Gebiet)	24.280	Vor allem Ganzzüge: Container, Automobile, High&Heavy, Packing-Center
Bahnhof Bremen-Grolland inkl. Industriestammgleis GVZ	6.230	Vor allem Ganzzüge: Container-Verkehre KV-Terminal, Gemischte Verkehre Neustädter Hafen
Bahnhof Bremen Inlandshafen	1.760	Vor allem Ganzzüge in den Bereichen Kaffee, Getreide, Mineralöl, Stahl
Industriestammgleis Bremen-Hemelingen	480	Einzelwagenverkehr: Pkw-Zulieferer, Stahl

**b. Inwiefern sind dem Senat Unternehmen bekannt, die zukünftig einen Gleisanschluss nutzen möchten? Um welche Betriebe mit welcher Art und Menge an Ladung handelt es sich dabei im Einzelnen?**

Die bremenports GmbH & Co. KG führt zurzeit mit einer Reihe von Unternehmen Gespräche über den Neubau, den Ausbau oder die Reaktivierung privater Gleisanschlüsse. Beabsichtigt sind der Umschlag von Containern, Mineralöl, Getreide und Sonstigem sowie die Behandlung von SPNV-Fahrzeugen in einer Wartungseinrichtung. Ladungsmengen sind nur bedingt bekannt.

**c. Auf welche Art und Weise unterstützt der Senat diese Betriebe in ihrem Vorhaben? Wie gestalten sich die Zuständigkeiten, Modalitäten und Verfahrensabläufe bei der Planung, Finanzierung und Realisierung eines neuen Gleisanschlusses idealtypischer-weise?**

Die bremenports GmbH & Co. KG unterstützt Unternehmen, die an einem Gleisanschluss interessiert sind, insbesondere mit Blick auf

- die technische Gestaltung des Anschlusses an die Infrastruktur Bremens,
- die Vermittlung von Informationen zu einschlägigen Förderprogrammen des Bundes,
- den Abschluss eines Infrastrukturanschlussvertrags.

Das Unternehmen plant den Gleisanschluss in eigener Verantwortung und erstellt die Fachplanung sowie die erforderlichen Antragsunterlagen bspw. durch ein fachkundiges Ingenieurbüro.

Die Landeseisenbahnaufsicht prüft die eingereichten bautechnischen Antragsunterlagen und erteilt bei Vorliegen der Voraussetzungen die eisenbahnrechtlichen Genehmigungen.

Das Unternehmen stellt soweit gewünscht die entsprechenden Förderanträge beim Eisenbahn-Bundesamt. Der Bund fördert den Neu- und Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs mit bis zu 80 Prozent sowie Investitionen in Neubau, Ausbau, Reaktivierung und Ersatz von Gleisanschlüssen und multifunktionalen Anlagen mit bis zu 50 Prozent, dies jeweils in Form nicht rückzahlbarer Zuschüsse.

**d. Welche zusätzlichen Gleisanbindungen befinden sich aktuell in Planung oder Umsetzung? (bitte neben den in der Hauptfrage genannten Parametern jeweils auch Finanzierung und Zeitplan nennen)?**

Zusätzliche Gleisanbindungen für stadtbremische Gewerbe-, Hafen- und Industriestandorte sind derzeit weder in der Planung noch in der Umsetzung. Für die Anlagen der Bremischen Hafeneisenbahn wird zurzeit die Erweiterung der Anlagen im Bahnhof Bremerhaven Seehafen um eine neue Gleisgruppe geplant.

**e. Welche konkreten Schritte hat der Senat seit der Verabschiedung der Entwicklungsstrategie „Zukunftsweisende Wirtschaftsstandorte, Klimaschutz, Klimaanpassung und Biodiversität im Rahmen des GEP 2030“ zur Verbesserung des Gleisanschlusses bremischer Wirtschaftsstandorte unternommen?**

Entsprechend der Strategie der „Zukunftsweisenden Wirtschaftsstandorte“ wird im Rahmen der Neuentwicklung als auch in der Bestandsentwicklung von Wirtschaftsstandorten die Anbindung an den Schienengüterverkehr geprüft und bewertet. Für die Entwicklung der 3. Baustufe des Gewerbeparks Hansalinie findet aktuell eine solche Bewertung statt. Für den 6. Bauabschnitt im Bremer Industrie-Park ist dies ebenfalls eine Planungsaufgabe, die im engen Zusammenhang mit der Entwicklung bzw. der Decarbonisierung des Stahlwerks und den damit verbundenen Auswirkungen auf die Auslastung der angrenzenden betriebseigenen Gleisrassen zur Bewältigung der erwarteten Zunahme an Schienengüterverkehren zu prüfen und zu bewerten sein wird.

Im Rahmen der Bestandsentwicklung hat die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation am 13.04.2023 ein Entwicklungskonzept für die Bewertung und Prüfung von Möglichkeiten zur Weiterentwicklung der Hafeneisenbahninfrastruktur im Holz- und Fabrikenhafen in der Überseestadt beauftragt. Hierbei werden die ansässigen Unternehmen mit ihren konkreten Bedarfen und zukünftigen Entwicklungsperspektiven aktiv mit eingebunden. Die Ergebnisse werden im Laufe des Jahres 2024 erwartet.

Grundsätzlich ist hierbei festzustellen, dass private Gleisanschlüsse für Unternehmen insbesondere dann interessant sind, wenn Güter in hohen Mengen zu transportieren sind und damit bereits durch das Unternehmen relevante Zuglängen zusammengestellt werden können (bspw. Mercedes). Daneben bieten die zentralen Umschlaganlagen wie bspw. Hafen und

Roland-Umschlag) wichtige standortbezogene Infrastrukturen für den schienengebundenen Güterverkehr ansässiger Unternehmen.

**Beschlussempfehlung:**

Die Stadtbürgerschaft nimmt Kenntnis.

ÖPNV-Angebot an den bremschen Wirtschaftsstandorte

Gebiet	Erschließung aktuell	Angebot aktuell	Geplante Linienänderung gemäß Teilfortschreibung VEP	Geplante Takte	Stufe der Angebotsoffensive	Finanzierung	Zeitplan
GVZ	Linie 63, 63S	In den Spitzenzeiten gemeinsam alle zwei bis drei Minuten. Tagsüber alle 15 bis 30 Minuten. Samstags punktuelle Fahrten zu den Schichtwechselzeiten. Sonntags eine Fahrt zu Schichtbeginn am Abend. <b>✘</b>	Metrolinie E: Überseestadt - HBF - Am Brill - Tabakquartier - GVZ. Entfall Linie 63.	In den Hauptverkehrszeiten alle 10 Minuten in Richtung GVZ, sonst alle 20 bis 30 Minuten.	2	Vorlaufkosten finanziert, Betrieb nicht finanziert.	Umsetzung vsl. in Teilmodulen frühestens ab 2025.
			Expressbuslinie X1: Sebaldsbrück - Kattenturm - Airport-Stadt - GVZ - Wesertunnel/A281 - Bremer Industriepark - Bf Burg (-Marßel). Entfall Linie 52.	Alle 20 Minuten tagsüber.	4	Bisher nicht finanziert	Umsetzung nicht terminiert.
			Expressbuslinie X5: Entspricht der Linie 63S	Alle 20 Minuten tagsüber.	4	Bisher nicht finanziert	Umsetzung nicht terminiert.
Gewerbepark Hansalinie/ Hemelinger Hafen	42, 29	Tagsüber alle 30 Minuten, Angebot nur in der HVZ und punktuell zu den Schichtwechselzeiten abends und am Wochenende.	Verbindungsline V7: Neue Vahr-Nord - Sebaldsbrück - Weserwehr - Gewerbepark Hansalinie. Entfall Linie 29 und 42.	Alle 20 Minuten tagsüber	3	Bisher nicht finanziert	Umsetzung nicht terminiert.
			Expressbuslinie X1: Sebaldsbrück - Kattenturm - Airport-Stadt - GVZ - Wesertunnel/A281 - Bremer Industriepark - Bf Burg (-Marßel). Entfall Linie 29 und 42.		3	Bisher nicht finanziert	Umsetzung nicht terminiert.
Airport-Stadt	6, 52	Linie 6: Tagsüber alle 6 bis 10 Minuten, in den Schwachverkehrszeiten alle 20 Minuten. Betrieb an allen Wochentagen. Linie 52: Tagsüber alle 30 Minuten. Betrieb Linie 52 nur Mo-Fr.	Linie 6: Unveränderte Linienführung	5-Minuten-Takt Hauptverkehrszeit, 7,5-Minuten Nebenverkehrszeit	2	Vorlaufkosten finanziert, Betrieb nicht finanziert.	Umsetzung vsl. in Teilmodulen frühestens ab 2025.
			Expressbuslinie X1: Sebaldsbrück - Kattenturm - Airport-Stadt - GVZ - Bremer Industriepark - Bf Burg (-Marßel).	Alle 20 Minuten tagsüber.	4	Bisher nicht finanziert	Umsetzung nicht terminiert.
			Linie V3: Horn - Föhrenstraße - Huckelriede - Airport-Stadt - Duckwitzstraße. Entfall Linie 52	Alle 20 Minuten tagsüber.	3	Bisher nicht finanziert	Umsetzung nicht terminiert.
Bremer Industriepark	80/81	Tagsüber alle 30 Minuten. Außerhalb der HVZ kein Angebot bzw. Anruf-Linien-Taxi-Betrieb. Am Wochenende keine Anbindung.	Expressbuslinie X1: Sebaldsbrück - Kattenturm - Airport-Stadt - GVZ - Bremer Industriepark - Bf Burg (-Marßel).	Alle 20 Minuten tagsüber.	4	Bisher nicht finanziert	Umsetzung nicht terminiert.
			Expressbuslinie X2: Neue Vahr-Süd - Universität - Bremer Industriepark - Bf Burg (-Marßel).	Alle 20 Minuten tagsüber.	4	Bisher nicht finanziert	Umsetzung nicht terminiert.
			Verbindungsline V9: Gröpelingen - Bremer Industriepark - Bf Burg.	Alle 30 Minuten tagsüber.	2 (zunächst als Linie 80)	Vorlaufkosten finanziert, Betrieb nicht finanziert.	Umsetzung vsl. in Teilmodulen frühestens ab 2025.
Bremer Kreuz	38	Linie 38: Tagsüber alle 30 Minuten. Sa/So kein Betrieb.	Verbindungsline V10: Arbergen - Gewerbegebiet Bremer Kreuz - Weserpark-Süd	Alle 30 Minuten tagsüber.	2 (zunächst als Linie 38/40)	Vorlaufkosten finanziert, Betrieb nicht finanziert.	Umsetzung vsl. in Teilmodulen frühestens ab 2025.
Technologiepark / Universität	6, 21, 22, 28, 31	Linie 6: Tagsüber alle 6 bis 10 Minuten, in den Schwachverkehrszeiten alle 20 Minuten. Betrieb an allen Wochentagen. Linien 21, 22, 28: Mo-Fr tagsüber alle 15-20 Minuten, in den Schwachverkehrszeiten wochentags und am Wochenende reduziertes Angebot. Linie 31: Mo-Fr tagsüber 30-Minuten-Takt, Sa tagsüber 60-Minuten-Takt, in den Schwachverkehrszeiten und am Sonntag kein Angebot.	Linie 6: Unveränderte Linienführung	5-Minuten-Takt Hauptverkehrszeit, 7,5-Minuten Nebenverkehrszeit	2	Vorlaufkosten finanziert, Betrieb nicht finanziert.	Umsetzung vsl. in Teilmodulen frühestens ab 2025.
			Linie V1: Überseestadt/Europahafen - Findorff - Universität - Leher Feld	Alle 20 Minuten tagsüber.	3	Bisher nicht finanziert	Umsetzung nicht terminiert.
			Linie V2: Überseestadt/Europahafen - Findorff - Universität - Horn - Sebaldsbrück	Alle 20 Minuten tagsüber.	3	Bisher nicht finanziert	Umsetzung nicht terminiert.
			Linie V4: Universität - Kirchbachstraße - Kattenturm-Mitte - (Brinkum-Nord)	Alle 20 Minuten tagsüber.	3	Bisher nicht finanziert	Umsetzung nicht terminiert.
			Linie V6: Universität - Horn - Oberneuland - Sebaldsbrück	Alle 20 Minuten tagsüber.	3	Bisher nicht finanziert	Umsetzung nicht terminiert.
			Expressbuslinie X2: Neue Vahr-Süd - Universität - Bremer Industriepark - Bf Burg (-Marßel).	Alle 20 Minuten tagsüber.	4	Bisher nicht finanziert	Umsetzung nicht terminiert.



# Fahrradfreundliche Gewerbegebiete

Empfehlungen zur Förderung des Radverkehrs am Beispiel des Frankfurter Flughafens

<b>Grußwort</b>	<b>3</b>
<b>Gemeinsam für eine fahrradfreundliche Region</b>	<b>4</b>
<b>1. Mit dem Fahrrad zur Arbeit</b>	<b>7</b>
<b>2. Darum diese Broschüre</b>	<b>8</b>
<b>3. Die Vision vom fahrradfreundlichen Gewerbegebiet</b>	<b>10</b>
<b>4. Pilotgebiet Flughafen Frankfurt</b>	<b>14</b>
<b>5. Aktiv für den Radverkehr: Handlungsfelder</b>	<b>19</b>
5.1 Kommunikation	20
5.2 Infrastruktur	24
5.3 Fahrradförderung in Unternehmen	32
<b>6. Gemeinsam stark sein: Netzwerken für den Radverkehr</b>	<b>38</b>
6.1 Beispiel Arbeitskreis Radanbindung Flughafen Frankfurt	41
<b>7. Gutes tun und darüber reden</b>	<b>43</b>
<b>Abbildungen</b>	<b>46</b>

## Liebe Leserinnen und Leser,

wer an Verkehrsmittel am Flughafen Frankfurt denkt, dem erscheinen zunächst Flugzeuge vor Augen, dann mit etwas Abstand parkende und anfahrende Busse und Autos, S-Bahnen und Fernverkehrszüge. An Fahrräder denken sicher die wenigsten. Gemeinsam mit unseren Partnern arbeiten wir daran, dies zu ändern. Die Zukunft des Fahrrads liegt auch am Flughafen. Das wollen wir mit der vorliegenden Broschüre zum Förderprojekt »Fahrradmobilität in großen Gewerbe- und Industriestandorten am Beispiel des Frankfurter Flughafens« zeigen.

Unsere dynamische Region steht vor immensen Herausforderungen beim Thema Mobilität. FrankfurtRheinMain ist nicht nur ein attraktiver Wohnstandort und Wirtschaftsraum, die Region ist auch Transitraum und damit die Pendler-Region Deutschlands. Die Folge sind tägliche Staus und überfüllte Busse und Bahnen. Für eine schnelle und wirkungsvolle Lösung dieser Probleme setzen wir auch auf das Fahrrad und seine innovative Erweiterung, das Pedelec; stellt das Zweirad doch eine ideale Alternative im näheren Umkreis dar. Sicher werden wir die Verkehrsprobleme unserer Region nicht alleine durch den Ausbau und die Bereitstellung von Fahrradinfrastruktur lösen können. Dennoch ist das Fahrrad ein wichtiger Baustein auf dem Weg in eine multimodale, umweltfreundliche und innovative Mobilität der Zukunft.



Der in diesem Projekt untersuchte Arbeitsplatzschwerpunkt Flughafen Frankfurt steht exemplarisch für viele andere Gewerbestandorte, die täglich ein hohes Pendleraufkommen erzeugen und gleichzeitig in fahrradfreundlicher Distanz zu Häusern und Wohnungen liegen. Was ist da naheliegender, als das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit zu fördern? Radfahren ist gesund, macht Spaß, schont das Klima und dank dem elektrischen Antrieb von Pedelecs sind auch weitere Distanzen mühelos zu bewältigen. Auch Dienst- oder Lieferfahrten, von denen jede zweite unter fünf Kilometer lang ist, können einfach, CO<sub>2</sub>-neutral und kostengünstig mit dem Lastenrad erledigt werden. Wie Gewerbegebiete und Unternehmen fahrradfreundlich gestaltet und Pendler zum Umstieg motiviert werden können, wird in diesem Bericht durch Empfehlungen und erläuternde Praxisbeispiele aus drei Jahren spannender Arbeit aufgezeigt.

Wir danken dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur für die finanzielle Förderung unseres Projekts sowie unseren vier Projektpartnern, die uns inhaltlich und finanziell unterstützt haben: der Stadt Frankfurt am Main, der Fraport AG, der Gateway Gardens Grundstücksgesellschaft mbH sowie dem ADFC Hessen. Ohne diese Unterstützung bliebe die Umsetzung der innovativen Idee eines fahrradfreundlichen Flughafens nur Theorie.

Wir wünschen eine interessante Lektüre und freuen uns auf viele weitere spannende Projekte, die unsere Region in die Zukunft führen.

Rouven Kötter  
Erster Beigeordneter

## Gemeinsam für eine fahrradfreundliche Region



”

»Die Radverkehrsförderung hat für die Stadt Frankfurt am Main einen besonders hohen Stellenwert. Seit Jahren wird das gesamtstädtische Radverkehrsnetz systematisch ausgebaut.

Die Anbindung von Gewerbe- und Industriestandorten ist uns als Projektpartner von bike + business ein großes Anliegen. Der Frankfurter Flughafen nimmt da als größter Arbeitsplatzstandort Deutschlands eine herausgehobene Stellung ein.

Die Außerortslage des Flughafenareals bedingt neben einer attraktiven Wegeinfrastruktur auch die Fahrradwegweisung sowie hochwertige Bike + Ride Angebote im Stadtgebiet. Dem kommt die Stadt Frankfurt am Main auch in den nächsten Jahren mit großem Engagement nach. Es lohnt dazu immer auch ein Blick auf das städtische Radfahrportal [www.radfahren-ffm.de](http://www.radfahren-ffm.de).

Joachim Hochstein  
Leiter Radfahrbüro Frankfurt am Main

”

»Gateway Gardens trägt seinen Namen zu Recht: das Gewerbegebiet liegt mitten im Grünen des Frankfurter Stadtwaldes, hat einen eigenen Park mit altem Baumbestand und wurde als eines der ersten Quartiere in Deutschland für sein Nachhaltigkeits-Konzept nach DGNB Platin zertifiziert. Dank seiner zentralen Lage zum Flughafen hatte für uns der Radverkehr von Anfang an eine maßgebliche Bedeutung bei der Anbindung unseres Quartiers. Moderne öffentlich angebotene Abstellanlagen für Fahrräder, die E-Fahrradflotte für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie sichere und komfortable Radwege sollen Beschäftigte am Standort motivieren, das Rad auf ihrem Weg zur Arbeit zu nutzen oder in der Mittagspause die Umgebung zu erkunden. Dieses Konzept geht auf und trägt täglich dazu bei, unseren Standort lebenswert und nachhaltig zu machen.«

Jörg Guderian, Geschäftsführer  
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens





”

»Radfahren ist gesund, macht Spaß und schont das Klima. Rund zehn Prozent der 81.000 Beschäftigten, die am Flughafen Frankfurt arbeiten, wohnen bis zu 15 Kilometer um ihn entfernt und könnten mit einem E-Bike oder dem Fahrrad zur Arbeit fahren. Fahrradfahren hilft, die Straßen um den Flughafen herum zu entlasten, das Klima zu schonen und fördert die Gesundheit der Mitarbeiter. Derzeit legen schon rund 5 % der Beschäftigten der Fraport AG mehr oder weniger regelmäßig ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad zurück – mit steigender Tendenz. Etwa 900 Dienstfahrräder sind in unserem Unternehmen im Einsatz. Mithilfe des NRVP-Projekts wird das Fahrradfahren am Flughafen sicherer und attraktiver. Die Fördermittel helfen uns, die Fahrradinfrastruktur stetig zu verbessern und den modernen Anforderungen zu folgen, z.B. durch die Beschaffung von neuen Pedelec-Boxen - ganz im Sinne unseres Motto's »Gute Reise – wir sorgen dafür«.

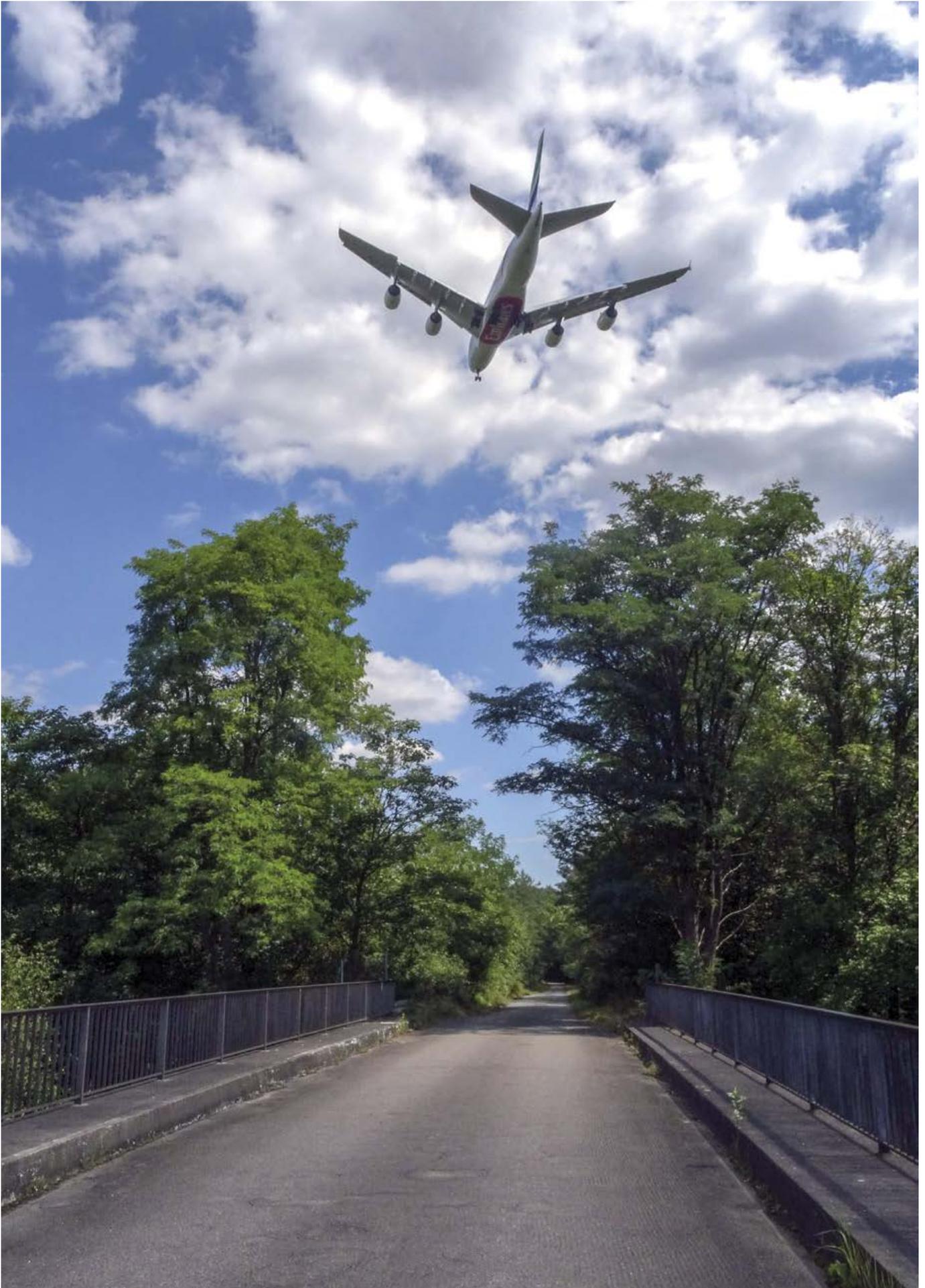
Dr. Wolfgang Scholze  
Fraport AG, Leiter Umweltmanagement, UEW-UM

”

»Grundsätzlich ist das Fahrrad ein sehr praktisches und staufreies Verkehrsmittel für die Fahrten zur Arbeit. Sein Potenzial kann es aber auch in der RheinMainRegion nur dann ausschöpfen, wenn die infrastrukturellen Rahmenbedingungen ein sicheres und schnelles sowie von Umwegen freies und behinderungsarmes Fahren erlauben und unkomplizierte Umsteigemöglichkeiten zum ÖPNV bestehen. Gute Fahrradparkplätze und Umkleidemöglichkeiten in den Unternehmen sollten selbstverständlich sein. Weil am Frankfurter Flughafen viele Unternehmen und Arbeitsplätze dicht nebeneinander liegen, werden sie innerhalb des Pilotprojekts nicht isoliert voneinander, sondern als Einheit betrachtet. Attraktive Radverbindungen aus den nahegelegenen Kommunen kommen allen zu Gute, Erfahrungen mit der betrieblichen Förderung des Radfahrens am Flughafen können verallgemeinert werden.«

Stefan Janke  
Vorsitzender des ADFC Hessen





## 1. Mit dem Fahrrad zur Arbeit

Der tägliche Weg zur Arbeit – eine oftmals lästige Zeitbeschäftigung, die zum modernen Arbeitsalltag gehört. Dieser Weg muss jedoch nicht zwangsläufig aus Im-Staustehen oder Drängeln in überfüllten Bahnen bestehen. Immer mehr Pendelnde nutzen für den Weg zur Arbeit das Rad und starten ihren Arbeitstag mit Bewegung und frischer Luft. Mit dem Rad zur Arbeit zu fahren ist für viele Menschen im Ballungsraum FrankfurtRheinMain schon heute selbstverständlich. Und wie sieht es mit den Menschen aus, die an großen Gewerbestandorten wie dem Flughafen Frankfurt arbeiten?

### Gewerbegebiete – ein guter Ort zum Radfahren?

Der internationale Flughafen Frankfurt, die zentrale Verkehrsdrehscheibe in der Region FrankfurtRheinMain, steht hierbei als exemplarisches Beispiel für viele weitere Gewerbegebiete, die das tägliche Ziel tausender Pendelnder sind. Oft befinden sich diese Gewerbestandorte außerhalb von Siedlungsgebieten und sind in ihrer Struktur auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgelegt – breite Straßen und kostenlose Pkw-Stellplätze für Mitarbeitende sind üblich. Selbst mit dem öffentlichen Nahverkehr ist die Erreichbarkeit nicht immer optimal gegeben: weite Strecken zu Haltepunkten müssen zu Fuß zurückgelegt werden, Wege und Systeme sind zu den Stoßzeiten überlastet, Nachtschichten werden nicht erreicht, da Busse nicht früh oder spät genug fahren. Auch für Dienstfahrten zu anderen Standorten oder für Außentermine stehen meist nur Dienst-Pkw und keine Diensträder oder -pedelecs zur Verfügung, auch wenn die Wege in fahrrad- oder pedelecfreundlichen Distanzen liegen (fünf bis zehn Kilometer). Häufig fehlen Angebote für den nichtmotorisierten Verkehr völlig. So findet das Fahrrad sowohl in den baulichen und verkehrlichen Überlegungen als auch in den Handlungsfeldern Kommunikation und Service bei Planung und Organisation von Gewerbestandorten geringe Beachtung.

Die beschriebene Ausgangslage galt bisher auch für einen der weltweit größten internationalen Flughäfen, den Flughafen Frankfurt mit seinen aktuellen Bauvorhaben wie dem Gewerbegebiet Gateway Gardens oder dem Terminal 3. Flughäfen sind als verkehrsräumlich komplexes, großdimensioniertes Gebilde und auf Grund ihrer zahlreichen Funktionen ganz spezielle Gewerbestandorte. Anspruchsvoll sind zudem die Arbeitszeiten an einem Flughafen: die erste Schicht beginnt um 4.00 Uhr morgens, gearbeitet wird an 365 Tagen im Jahr. Insbesondere in ihrer Funktion als Arbeitsstätte für zehntausende Arbeitnehmende bergen Flughäfen jedoch ein enormes Potenzial, den Alltagsverkehr durch die Förderung der Fahrradmobilität umfeld- und umweltverträglicher zu gestalten.



**Abbildung 1: Verkehrsknotenpunkt Flughafen Frankfurt.**

## Mit Teamwork zur Verkehrswende

Dieses Vorhaben anzugehen ist das Ziel des Förderprojekts »Fahrradmobilität in großen Gewerbe- und Industriestandorten am Beispiel des Frankfurter Flughafens«. Das Fahrrad soll als gleichberechtigtes, alltägliches Verkehrsmittel in die Planung des Gewerbegebietes strukturell und selbstverständlich integriert werden und die vorhandene Infrastruktur insbesondere für Fahrradpendelnde verbessert werden. Zudem sollen Arbeitnehmende dazu motiviert werden, auch das Fahrrad als Verkehrsmittel für Arbeits- oder für Dienstfahrten in ihre persönliche Auswahl einzubeziehen.

Um Pendelnde zum Umstieg zu bewegen und gemeinsam die Verkehrswende in der Region FrankfurtRheinMain zu schaffen, sind viele Akteure gefragt. Der Regionalverband vernetzt hierfür im Arbeitskreis »Radanbindung an den Stadtteil Flughafen« seit 2013 alle relevanten Akteure (Kommunen, Arbeitgeber, Verbände) für eine Verbesserung der Situation für Radfahrende am Flughafen Frankfurt.

## Ein förderfähiges Thema

Schon kurze Zeit nach der Gründung wurde den Teilnehmenden des Arbeitskreises Radanbindung Flughafen bewusst, dass die Bearbeitung des Themas an diesem speziellen Ort Flughafen Beispielcharakter für viele weitere große Arbeitsstätten haben könnte. Auch müssten für einen übertragbaren Erfolg innovative und verallgemeinerbare Lösungsansätze erarbeitet werden. Aus diesem Grund wurde die Chance genutzt, über das nationale Förderprogramm »Nationaler Radverkehrsplan (NRVP)« des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Mittel zu akquirieren. Nach erfolgreicher Antragstellung wurde im Juli 2016 der Förderbescheid für das Projekt »Fahrradmobilität in großen Gewerbe- und Industriestandorten am Beispiel des Frankfurter Flughafens« mit der Fördersumme von über 200.000 Euro durch das Bundesverkehrsministerium in Berlin an den Regionalverband überreicht. Die folgende Broschüre ist das Ergebnis dieses Förderprojekts unter der Leitung des Regionalverbands FrankfurtRheinMain. Unterstützt wird der Regionalverband finanziell und inhaltlich von der Stadt Frankfurt am Main, der Fraport AG, der Gateway Gardens Grundstücksgesellschaft mbH und dem ADFC Hessen.

## 2. Darum diese Broschüre

Fahrradmobilität wird auf vielfältige Weise gefördert und verbessert. Zahlreiche Projekte, Aktionen und Baumaßnahmen sorgen vielerorts dafür, der Verkehrswende ein Stück näher zu kommen und dem Radverkehr mehr Schwung zu verleihen. Ein Resultat ist die Beobachtung, dass der Radverkehrsanteil leicht, aber kontinuierlich ansteigt, wie die regelmäßig durchgeführte Erhebung »Mobilität in Deutschland« des BMVI zeigt<sup>1</sup>. Wie sieht es aber in diesem Zusammenhang mit den Berufswegen aus? Für ihren Weg zur Arbeit nutzten 2016 neun Prozent der Berufspendelnden das Fahrrad. Der Blick auf Pendlerdistanzen zeigt jedoch, dass hier noch Potenziale für den Radverkehr liegen: 35 Prozent der Arbeitswege sind unter fünf Kilometer lang, 19 Prozent der Arbeitswege zwischen fünf Kilometer und zehn Kilometer<sup>2</sup>.

Ziel dieser Broschüre ist es aufzuzeigen, wie Pendelnde an großen Arbeitsplatzschwerpunkten zum Umstieg auf das Fahrrad motiviert werden können. Es gibt bereits mehrere Projekte und Angebote zum Thema Fahrradförderung im Unternehmen und auch Kommunikationskampagnen (z.B. »Mit dem Rad zur Arbeit« von AOK und ADFC), die sich an Verkehrsteilnehmende richten. Der systematische und bündelnde Ansatz dieses Projekts ist jedoch neu. Ziel ist es, die verschiedenen Handlungsfelder, die dazu beitragen können, ein Gewerbegebiet fahrradfreundlich zu gestalten, zusammen zu denken. Es sollen nicht nur einzelne Unternehmensstandorte mit Einzelaktionen fahrradfreundlicher

<sup>1</sup> Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018): Mobilität in Deutschland. Kurzreport.

<sup>2</sup> Datenquelle: BMVI (2018): Mobilität in Deutschland.

werden, sondern ganze Gewerbeagglomerationen mit einem ganzheitlichen Ansatz verändert werden. Damit wird die Thematik fahrradfreundliche Gewerbegebiete ganz neu angegangen und das am Beispiel eines der größten Arbeitsplatzschwerpunkte Deutschlands.

### Das kann diese Broschüre

Die vorliegende Broschüre möchte anhand der Ergebnisse des Förderprojekts Empfehlungen geben, wie ein fahrradfreundliches Gewerbegebiet entwickelt werden kann. Die Broschüre kann dabei keine exakten baulichen Planungsempfehlungen geben, sondern als Anregung für Prozessgestaltung, Werkzeugkasten und Best-Practice-Sammlung dienen. Sie eignet sich als Arbeitshilfe für Kommunen, Projektentwicklungsgesellschaften und Unternehmen an Gewerbestandorten, die den Radverkehrsanteil unter den Pendelnden steigern wollen. Insgesamt sollen ein Bewusstsein für das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg geschaffen und Potenziale für die Radverkehrsförderung aufgezeigt werden. Anhand von konkreten Projektbeispielen werden Lösungsvorschläge gegeben.



**Abbildung 2: Über die A5 geht es mit dem Rad schnell und bequem zum Flughafen Frankfurt. Allerdings sieht es mit der Aufenthaltsqualität noch ausbaufähig aus.**



Abbildung 3: Vision vom fahrradfreundlichen Weg zum Flughafen.

### 3. Die Vision vom fahrradfreundlichen Gewerbegebiet

2030 sollten Gewerbegebiete nicht mehr nur mit breiten Straßen und großen Lkw in Verbindung gebracht werden und Arbeitswege nicht nur mit Stau und überfüllten Bahnen. Von den knapp 30 Prozent der Pendelnden, die in weniger als zehn Kilometer Entfernung zu ihrem Arbeitsplatz leben, nutzt mindestens jeder Zweite das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit. Gut ausgebaute Radwege sorgen dafür, dass die Mitarbeitenden sicher, schnell und mit Spaß zur Arbeit fahren können. Viele nutzen dafür ihr über den Arbeitgeber geleastes neues Fahrrad oder Pedelec.

Die Mitnahme von Fahrrädern in Bus und Bahn ist kein Problem. Wer sein Rad nicht im ÖV mitnehmen möchte, kann am Zielort eines der vielen Leihfahrräder nutzen, die an den Bahnhöfen bereit stehen, um die letzte Meile mit Muskelkraft zurückzulegen. Selbstverständlich stehen hierbei auch Pedelecs zur Verfügung. Auch Aktionstage und Wettbewerbe motivieren weiterhin dazu, das Auto zugunsten des Fahrrads stehen zu lassen.

Am Arbeitsplatz angekommen wird das Fahrrad in einer sicheren, überdachten und beleuchteten Abstellanlage untergebracht. Reicht der Pedelec-Akku nicht mehr für die Heimfahrt, kann er bequem am Abstellort geladen werden. Um sich für den Arbeitsalltag aufzufrischen, stehen Dusch- und Waschräume mit Umkleidemöglichkeiten in der Nähe der Abstellanlagen zur Verfügung. Es stehen auch ausreichend Schließfächer mit Luftschlitzfenstern bereit, in denen Fahrradkleidung und Zubehör trocknen und für die Heimfahrt aufbewahrt werden können. Ist mal etwas defekt, gibt es Werkzeug zum Reparieren oder es kann ein Reparaturauftrag an die regelmäßig vorbeikommende mobile Fahrradwerkstatt weitergeleitet werden.



Steht eine Dienstfahrt an, kann unkompliziert und schnell ein passendes Dienstrad ausgeliehen werden. Eine praktische Tasche für die Fahrt gibt es selbstverständlich dazu. Wenn der Mitarbeitende es möchte, dann kann er auch ein Dienstpedelec wählen. Für den Transport größerer Lasten stehen Lasten-Pedelects bereit, deren Transportboxen zusätzlich als Werbeschild des Unternehmens dienen. Die mühsame Suche nach einem Pkw-Parkplatz kann entfallen.

In der Mittagspause können Diensträder auch für einen Ausflug ins Freie genutzt werden. Bewegung und frische Luft machen den Kopf für den Nachmittag frei. Auch die gemeinsame Pizzabestellung ist mit einem Lastenrad schnell abgeholt und die Mittagspause kann beginnen.

Bei neuen Gewerbegebieten wird der Rad- und Fußverkehr ganz selbstverständlich in die Konzeption und Planung des Standortes und dessen Erschließung eingebunden. Radwege im Einrichtungsverkehr, die ausreichend breit sind, um Überholen zu können oder mit breiteren Lastenrädern zu fahren, gehören zum Standard.

In vielen Gewerbegebieten gibt es Arbeitskreise der ansässigen Unternehmen sowie weiterer Akteure, die sich mit nachhaltiger Mobilität beschäftigen. Gemeinsam werden Ziele gefasst und angegangen, sodass alle Beteiligten davon profitieren. Und wie sieht es 2030 am Flughafen Frankfurt aus? Selbstverständlich wie oben beschrieben. Lücken im Radwegenetz wurden geschlossen, Radwege ausgebaut und das betriebliche Mobilitätsmanagement optimiert. Der fahrradfreundliche Flughafen mitten in der grünen Metropolregion FrankfurtRheinMain ist Realität geworden.

## Arbeitswege in Zahlen<sup>3</sup>

**35** % aller Arbeitswege sind unter 5 Kilometer

**48** % aller dienstlichen Wege sind unter 5 Kilometer

**13** % der Arbeitswege werden mit dem Rad zurückgelegt (4 % mit dem Pedelec)

**16** km ist der durchschnittliche Arbeitsweg lang

**19** km ist der durchschnittliche Dienstweg lang

<sup>3</sup> Datenquelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

# Das Rad, beliebt, verbreitet, genutzt ...<sup>4</sup>

60

% aller Menschen in Deutschland fahren gerne Fahrrad

75

% aller Haushalte in Deutschland besitzen mindestens ein Fahrrad

35

% nutzen das Rad wöchentlich

<sup>4</sup> Datenquelle: ifas, DLR, IVT und ifas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

## 4. Pilotgebiet Flughafen Frankfurt

Mitten im Herzen der Region FrankfurtRheinMain liegt einer der größten Arbeitsplatzschwerpunkte Deutschlands: der Flughafen Frankfurt. Eingebettet in den Regionalpark mit seinen Erholungs- und Freizeitrouten für den Radverkehr ist dieser vor allem an den Wochenenden ein etabliertes und beliebtes Ausflugsziel. Doch im Alltagsverkehr spielte der Radverkehr bisher kaum eine Rolle.

Der Flughafen ist ein komplexes und äußerst dynamisches Gebiet von großer regionaler und überregionaler Bedeutung. Nicht nur der Flughafen selbst ist ein bedeutender Arbeitgeber, auch in den umliegenden Gewerbegebieten haben sich viele flughafenaffine Unternehmen angesiedelt und profitieren von der Nähe und verkehrlichen Anbindung. Der Flughafen selbst erhält seine Bedeutung als internationale Verkehrsdrehscheibe nicht nur durch den Flugverkehr: über das Frankfurter Kreuz fahren täglich fast 370.000 Fahrzeuge, vom ICE-Fernbahnhof aus ist man in einer guten Stunde in Köln und in Stuttgart, der Regionalbahnhof ist ein wichtiger Knotenpunkt für das S-Bahn-Netz Rhein-Main und der Frankfurter Hauptbahnhof mit 450.000 Reisenden pro Tag liegt nur zwölf Kilometer entfernt<sup>5</sup>. Hinzu kommen noch viele weitere ambitionierte Verkehrsprojekte: die S-Bahn-Station Gateway Gardens soll Ende 2019 eröffnet werden und das Terminal 3 befindet sich ebenfalls im Bau.

Der Flughafen Frankfurt wächst also stetig und produziert dadurch auch rege Pendlerverkehre und Verkehre durch Dienstfahrten. Die Förderung des Alltagsradverkehrs kann an dieser Stelle dazu beitragen, die Verkehrswege der Region zu entlasten und einen nachhaltigen Verkehr rund um das riesige Gewerbegebiet zu fördern.



**Abbildung 4: Flughafen Frankfurt, Blick von der Cargo City Süd.**

<sup>5</sup> Quelle: <https://mobil.hessen.de/%C3%BCber-uns/60-jahre-frankfurter-kreuz>

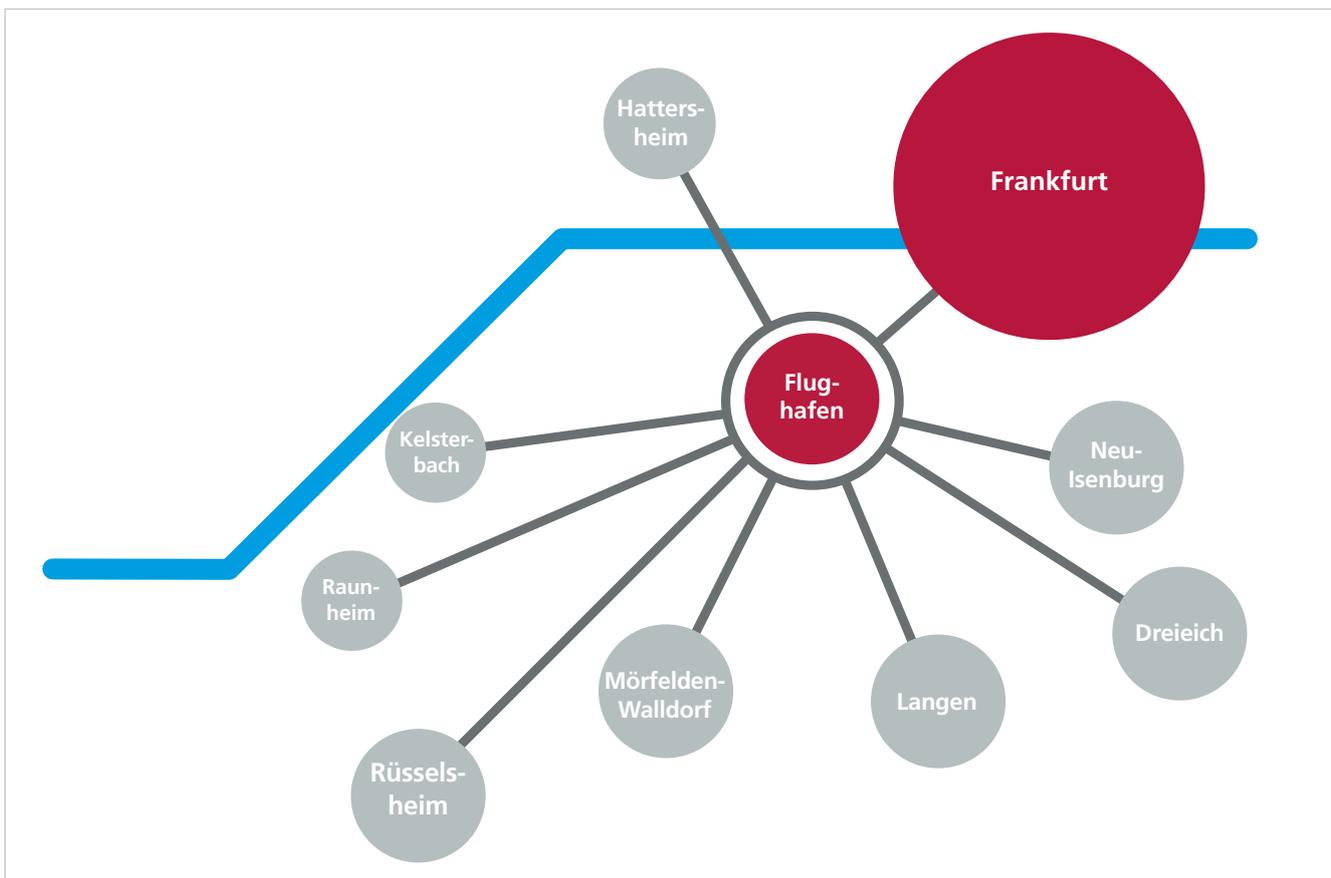
Quelle: [https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/neugestaltung\\_der\\_vorplaetze\\_am\\_hauptbahnhof\\_7053.html](https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/neugestaltung_der_vorplaetze_am_hauptbahnhof_7053.html)

## Arbeiten am Flughafen

Auf den fast 23 Quadratkilometern<sup>6</sup> des Frankfurter Flughafens arbeiten über 81.000 Menschen, Tendenz steigend<sup>7</sup>. Die Beschäftigten verteilen sich innerhalb dieses riesigen Gebiets auf über 450 Arbeitsstätten. Hinzu kommen noch zahlreiche Gewerbestandorte in unmittelbarer Flughafennähe. Kein Wunder also, dass von einer »Airport City« gesprochen wird.

Eine Beschäftigterhebung der Fraport AG aus dem Jahr 2015 zeigt, wie viele unterschiedliche Branchen am Flughafen vertreten sind. Rund 42 Prozent der Mitarbeitenden sind für Luftverkehrsgesellschaften tätig, 17 Prozent arbeiten im Flughafenbetrieb und acht Prozent im Speditionsbereich. Der Rest verteilt sich auf die Branchen Sicherheit, Fracht-Handling, Consulting, Einzelhandel, Hotel und Gastronomie, Catering, Reinigung, Personaldienstleistungen und Behörden<sup>8</sup>. Bei dieser Aufzählung der ansässigen Branchen wird deutlich, wie divers der Arbeitsort ist. Für viele der Tätigkeiten sind Schichtdienste mit häufig unregelmäßigen Zeiten über fast 24 Stunden täglich an 365 Tagen im Jahr charakteristisch.

Etwas haben aber alle Arbeitnehmenden am Flughafen gemeinsam: sie müssen zur Arbeit pendeln, denn wenn man etwas am Flughafen Frankfurt nicht kann, dann ist dies, dort zu wohnen



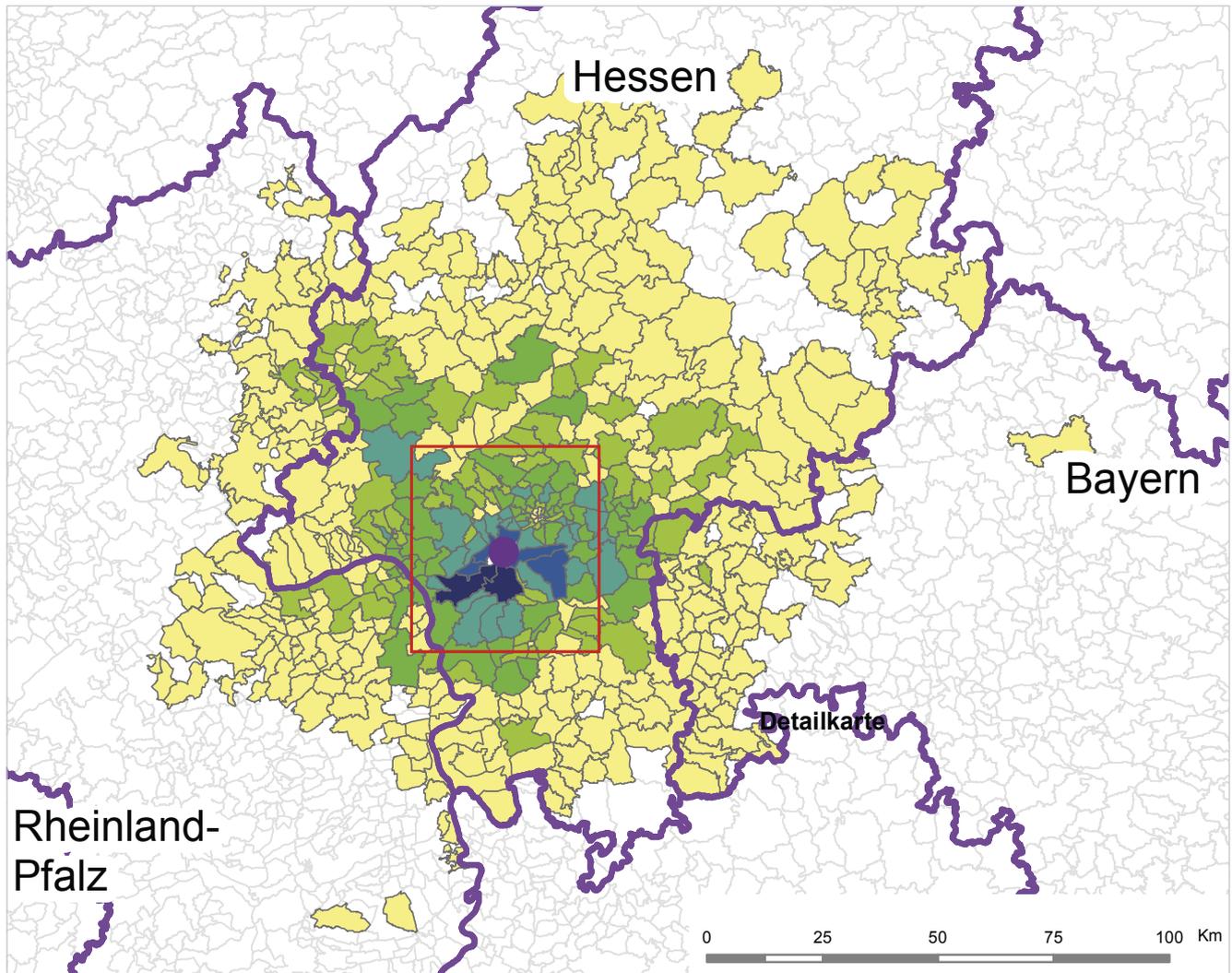
**Abbildung 5: Umliegende Kommunen des Flughafen Frankfurt**

<sup>6</sup> Quelle: <https://www.frankfurt-airport.com/de/reisen/am-flughafen.detail.suffix.html/article/b2b/airlines-touristik/airlines/daten-und-fakten/daten-und-fakten.html>

<sup>7</sup> Quelle: Fraport AG (2016): Arbeitsstätten- und Beschäftigterhebung 2016 (Stichtag: 31.12.2015).

<sup>8</sup> Quelle: <https://www.fraport.de/content/fraport/de/unternehmen/medien/mediathek/infografiken.html>

## Mitarbeitendenverteilung von drei bike + business Beispielunternehmen (zusammengefasst)



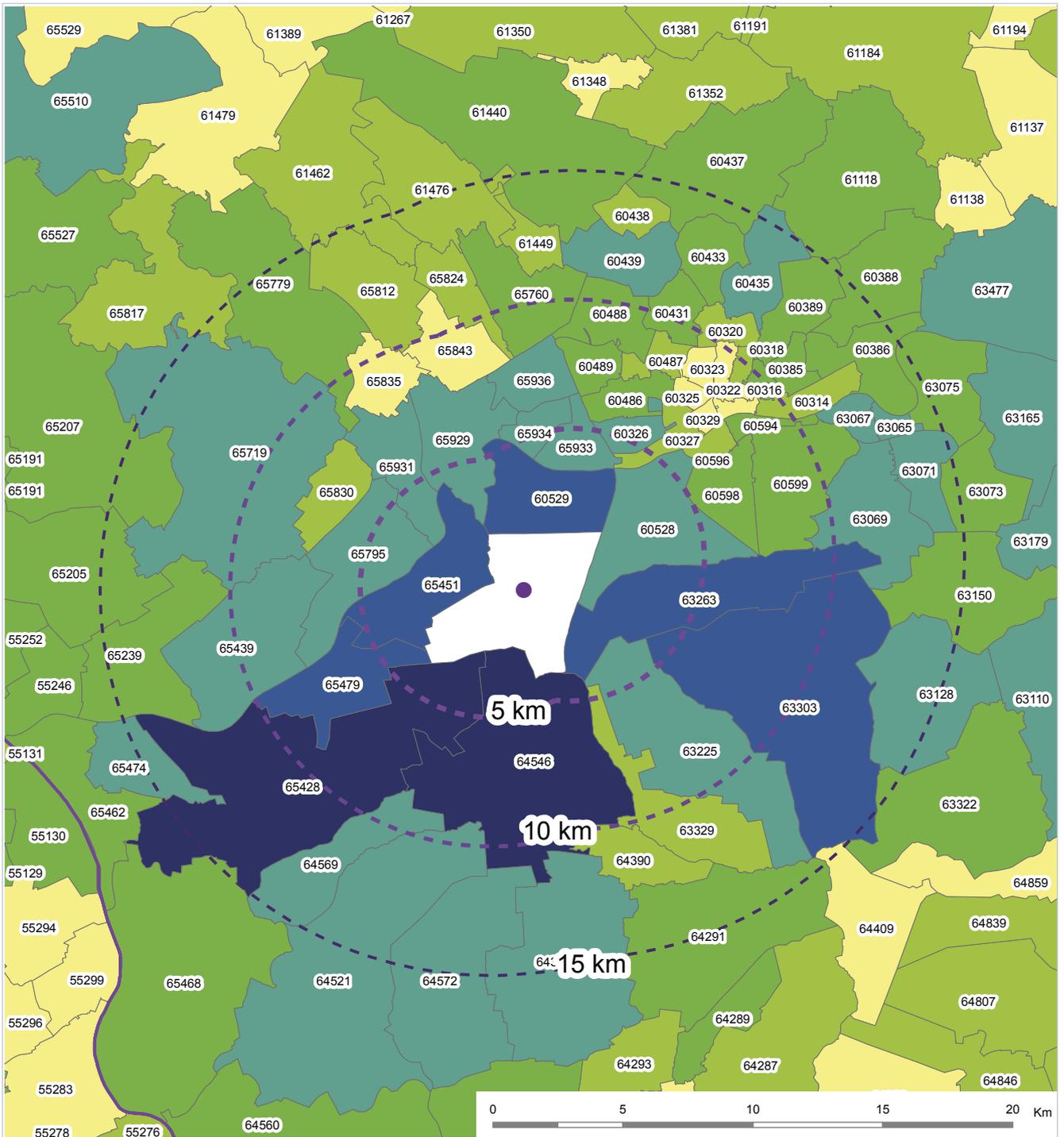
Quellen:  
Postleitzahlgebiete, © OpenStreetMap contributors,  
Creative Commons Attribution-Share-Alike 2.0

Anonymisierte Mitarbeiterzahlen von bike + business  
Beispielunternehmen am Flughafen Frankfurt

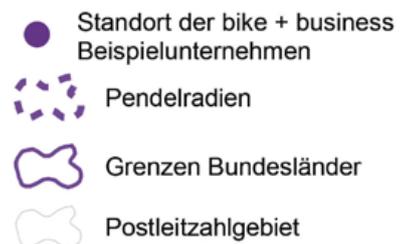
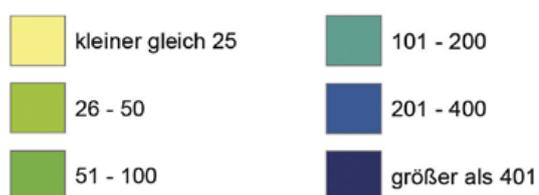
Herausgeber:  
Regionalverband FrankfurtRheinMain



Abbildung 6: Potenzialermittlung für den Radverkehr am Flughafen Frankfurt



### Anzahl der Mitarbeitenden



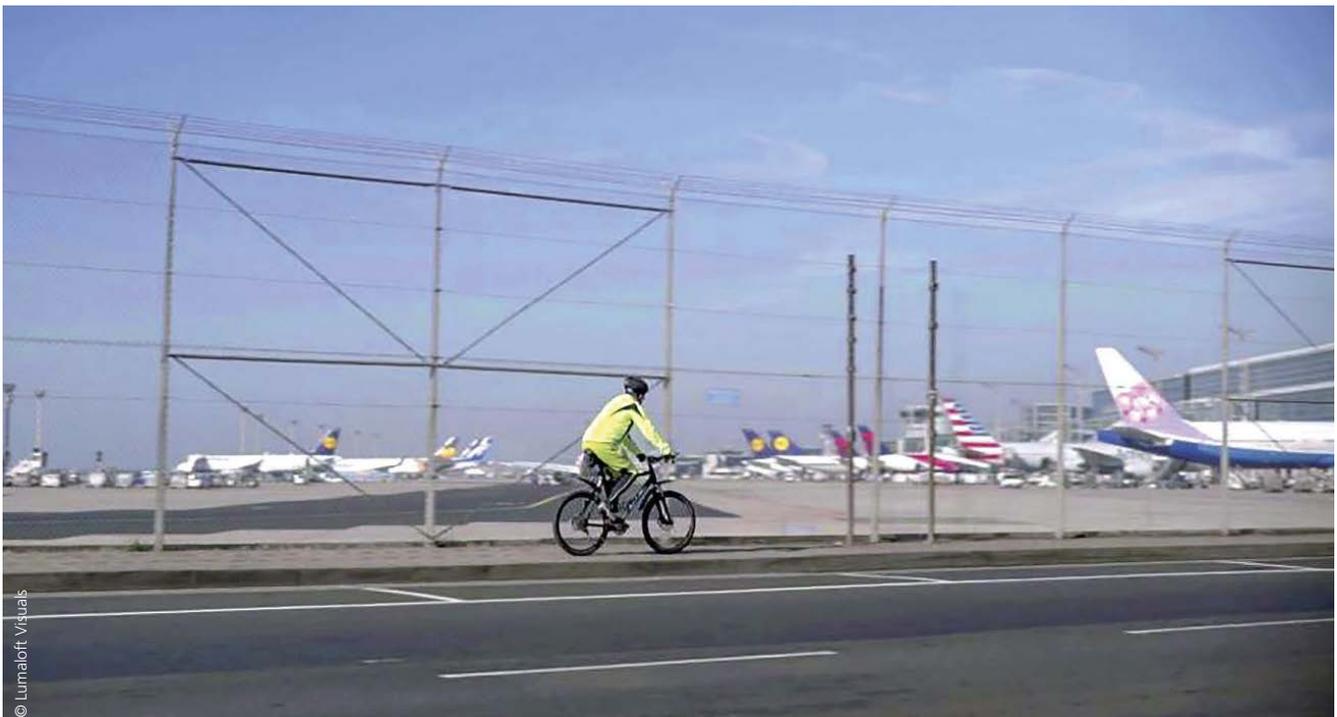
## Großes Potenzial für das Fahrrad

Wenn 81.000 Personen täglich zu ihrem Arbeitsplatz fahren, dann ist anzunehmen, dass auch ein gewisses Potenzial für die Verkehrsmittel Fahrrad und Pedelec vorhanden ist. Die Lage des Flughafens trägt dazu bei, dieses Potenzial zu vergrößern. Inmitten der Metropolregion gelegen, umgeben den Flughafen im Uhrzeigersinn die Städte Frankfurt am Main, Neu-Isenburg, Dreieich, Langen, Mörfelden-Walldorf, Rüsselsheim, Raunheim, Kelsterbach und Hattersheim, in denen viele Mitarbeitende des Flughafens leben. Getrennt werden diese Städte vom Flughafen lediglich durch einen ausgedehnten Waldgürtel.

Für den Projektbaustein »bike + business« konnten die Daten von circa 16.000 Mitarbeitenden in unterschiedlichen Unternehmen am Standort Flughafen hinsichtlich der Entfernung zum Wohnort ausgewertet werden. Abbildung 6: stellt dar, wie viele Mitarbeitende des Flughafens in umgebenden Postleitzahlengebieten leben. Die drei Kreise mit Radien von fünf Kilometern, zehn Kilometern und 15 Kilometern zeigen, wie viele Personen jeweils im Einzugsbereich des Flughafens wohnen und potenziell mit Rad oder Pedelec pendeln könnten.

Diese Betrachtung zeigt ein großes Potenzial, insbesondere für das Pedelec, durch dessen elektrische Unterstützung viele Strecken einfacher und schneller bewältigt werden können. Selbstverständlich handelt es sich bei den Radien um Luftlinien und es ist davon auszugehen, dass die tatsächlichen Wege länger sind. Auch möchte nicht jeder Pendelnde eine Strecke von 15 Kilometern mit dem Rad zurücklegen. Andererseits muss jedoch auch noch ein großer Teil derjenigen Mitarbeitenden in Betracht gezogen werden, die ihren Arbeitsweg intermodal, also mit einer Kombination aus verschiedenen Verkehrsträgern, gestalten und Teilstrecken mit dem Rad zurücklegen können. Grundsätzlich gibt die Karte eine Idee davon, wie viele Personen in relativer Nähe zu ihrem Arbeitsplatz am Flughafen leben und damit ein Potenzial zum Radpendeln darstellen.

Die Realität am Flughafen sieht derzeit jedoch anders aus. Laut einer Mitarbeitendenbefragung der Betreibergesellschaft Fraport nutzen zurzeit nur circa fünf Prozent der Mitarbeitenden für ihren Arbeitsweg das Fahrrad bzw. Pedelec. Die Differenz zwischen dem Potenzial und den tatsächlich Radfahrenden unterstreicht die Dringlichkeit bei der Bereitstellung von guten Zufahrtswegen, fahrradbezogener Infrastruktur und Serviceangeboten am Flughafen Frankfurt.



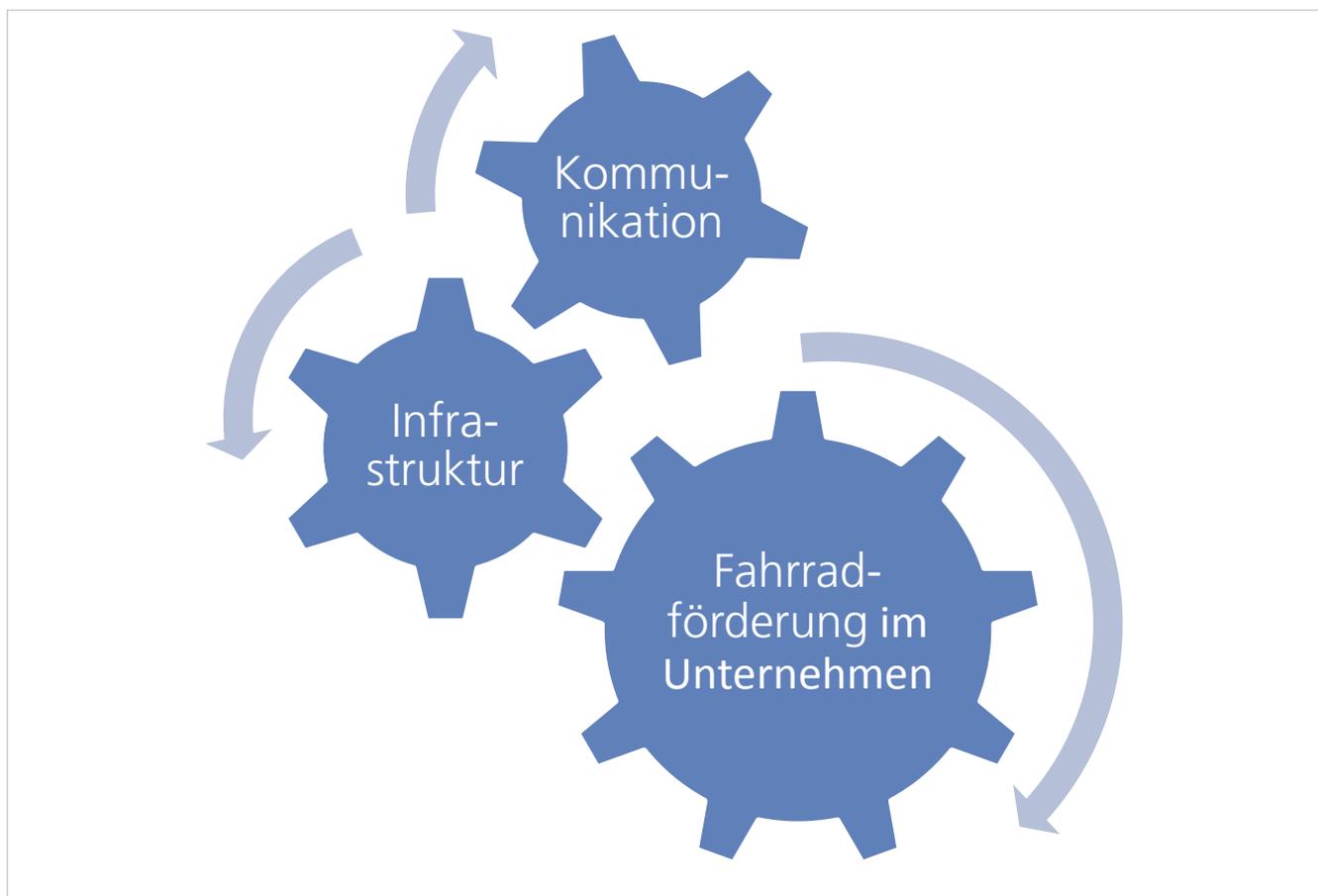
**Abbildung 7: Radfahrer am Rollfeld**

## 5. Aktiv für den Radverkehr: Handlungsfelder

Für die Konzeption eines fahrradfreundlichen Gewerbegebietes wurden drei grundlegende Felder bearbeitet, die sich gegenseitig bedingen: Kommunikation, fahrradfreundliche (kommunale) Infrastruktur und Fahrradförderung im Unternehmen. Nur mit einem ganzheitlichen Ansatz und der Bespielung aller drei Handlungsfelder kann ein fahrradfreundliches Gewerbegebiet entstehen.

Wenn Mitarbeitende dazu motiviert werden, das Rad als Verkehrsmittel für ihren Arbeitsweg zu nutzen, wird diese Motivation schnell schwinden, wenn die Wegequalität und Beschilderung schlecht sind, die Routen als verkehrsunsicher und stressig erlebt werden oder am Unternehmen keine sicheren Abstellmöglichkeiten, Duschen oder Spinde vorhanden sind. Gleichmaßen nützt auch eine gut ausgebaute Radverkehrsinfrastruktur wenig, wenn die Mitarbeitenden nichts davon wissen oder es keine anderen Anreize gibt, das Rad zu nutzen. Aus diesem Grund sind die drei Handlungsfelder und die durch diese adressierten Akteurs- und Zielgruppen immer im Verbund zu betrachten (siehe Abbildung 8).

Im Folgenden sollen die drei Handlungsfelder und deren jeweiligen Akteurs- und Zielgruppen näher beschrieben werden. Der systemische Ansatz des Förderprojekts »Fahrradmobilität in großen Gewerbe- und Industriestandorten« hat sich mit allen drei Feldern im Pilotgebiet Flughafen Frankfurt beschäftigt und verschiedene Instrumente entwickelt und angewendet. Diese Instrumente werden jeweils in Steckbriefen beschrieben und sollen als beispielhafte Maßnahmen dienen.



**Abbildung 8: Handlungsfelder fahrradfreundliche Gewerbegebiete**

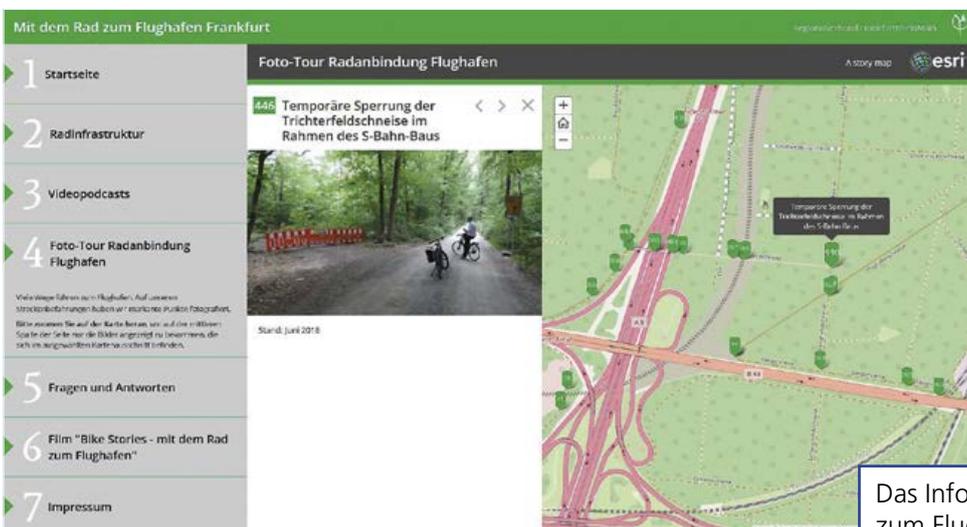
## 5.1 Kommunikation

Das Handlungsfeld Kommunikation richtet sich hauptsächlich an die Zielgruppe der Pendelnden, die gezielt informiert und motiviert werden soll, das Fahrrad für ihren Arbeitsweg zu nutzen. Die Kommunikation kann dabei von verschiedenen Seiten aus erfolgen - sei es von der Kommune, die über Radwege informiert, oder vom Unternehmen, das Mitarbeitende durch eine gezielte Aktion motivieren möchte.

Informiert werden kann beispielsweise über die vorhandene Fahrradinfrastruktur. Nicht jeder Mitarbeitende weiß, wie er oder sie vom Heimatort zum Unternehmensstandort gelangt oder welche Dienstwege auch bequem mit dem Rad absolviert werden können. Gerade neue Mitarbeitende am Standort sollten von Anfang an mit ausreichend Informationen versorgt werden. Genauso können Mitarbeitende gezielt angesprochen werden, die ihren Wohnstandort gewechselt haben. Bei einem Wechsel des Arbeitsplatzes oder des Wohnortes ändern sich die Lebensumstände stark und es können feste Verhaltensmuster aufgebrochen werden. Das gewohnte Mobilitätsverhalten auf dem Arbeitsweg kann hier durch gezielte Motivation verändert werden. Dabei müssen die verschiedenen Vorteilebenen des Fahrrads deutlich gemacht werden: rational gesehen können Geld und Zeit gespart werden, emotional gesehen macht Radfahren Spaß, intrinsisch gesehen wird die Umwelt geschont und die Gesundheit gefördert, zweckmäßig gesehen ist das Rad möglicherweise schneller, flexibler oder bequemer.

Aber auch langjährige Mitarbeitende können noch durch verschiedene Maßnahmen motiviert werden, auf das Fahrrad umzusteigen. Hier können Aktionstage, Fahrradtouren und die Bereitstellung von Diensträdern helfen, den Spaß am Radfahren (neu) zu entdecken.

Im Folgenden werden einige Instrumente aus dem Förderprojekt am Flughafen Frankfurt vorgestellt, mit deren Hilfe Pendelnde angesprochen wurden: ein Imagefilm, ein Informationstool und ein Marketingkonzept.



**Abbildung 9: Informationstool »Mit dem Rad zum Flughafen Frankfurt«**

Das Informationstool »mit dem Rad zum Flughafen Frankfurt« sowie den Imagefilm »bike stories« finden Sie unter

[www.region-frankfurt.de/airportradeln](http://www.region-frankfurt.de/airportradeln)

## Kommunikationsmaßnahme: Imagefilm »bike stories – mit dem Rad zum Flughafen Frankfurt«

**Format:** Kurzfilm

**Zielgruppe:** Pendelnde

**Ziel:** Pendelnde motivieren, Vorteile des Radverkehrs aufzeigen, Identifikation schaffen, Gruppengefühl stärken

**Beschreibung:** Der Kurzfilm »bike stories – mit dem Rad zum Flughafen Frankfurt« begleitet einen Arbeitnehmer auf seinem täglichen Weg mit dem Fahrrad zur Arbeit, in diesem Fall zum Flughafen Frankfurt. Der Hauptdarsteller, Christian Wenzel, ist kein Schauspieler: Wohnung, Arbeitsweg, Fahrrad und Ausrüstung sind Realität und nicht gestellt. Der Film startet in Herrn Wenzels Wohnung mit dem Klingeln des Weckers und begleitet ihn bei seiner morgendlichen Routine und auf dem Weg von der Stadt Raunheim zum Flughafen. Ziel des Films war unter anderem eine realistische Darstellung, die nicht gekünstelt wirken sollte. Aus diesem Grund wurde auch nicht tagsüber, sondern nur im Morgengrauen gefilmt.



**Abbildung 10: Kurzfilm mit dem Rad zum Flughafen Frankfurt**

Während die Bilder laufen, erzählt Herr Wenzel über sich, seinen Arbeitsweg und seine Motivation, mit dem Fahrrad zu fahren. »Mein Weg ist für mich Zeit, über Dinge nachzudenken, das ein oder andere noch mal durchgehen« und »ohne außer Puste zu geraten in den 6. Stock gehen zu können, das ist mein Ziel!«. Er berichtet davon, dass er anfangs im Kollegium belächelt wurde, aber dass er mittlerweile sogar in einem Triathlonverein sei und der Sport ihm gut tue. Er betont jedoch auch, dass es nicht immer leicht sei, mit dem Fahrrad zu fahren und er dies auch nicht bei jeder Witterung tue. Diese Ehrlichkeit begünstigt die Identifikation und Sympathie mit dem Protagonisten, denn schließlich ist es beruhigend zu wissen, dass auch der sportliche Mitarbeiter das Fahrrad einmal stehen lässt.

Ein solches Video stellt eine gute Möglichkeit dar, kurz und prägnant ein positives Image für den Radverkehr zu schaffen. Pendelnde können sich mit Herrn Wenzel und dem dargestellten Unternehmen oder Standort identifizieren, sie sollen sich motiviert fühlen, die angesprochenen Vorteile selber auszuprobieren.



**Abbildung 11: Kurzfilm mit dem Rad zum Flughafen Frankfurt**

### **Tipps:**

- Vorbildfunktion einnehmen – wird die StVO im Video durchgehend beachtet und ist das Fahrrad verkehrssicher?
- Rechtzeitig eine Filmlizenz für das Betriebsgelände organisieren

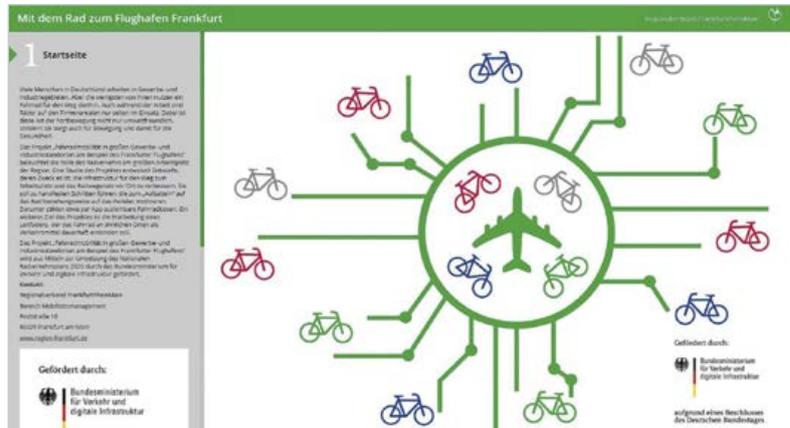
# Kommunikationsmaßnahme: Das Informationstool

**Format:** Onlinetool

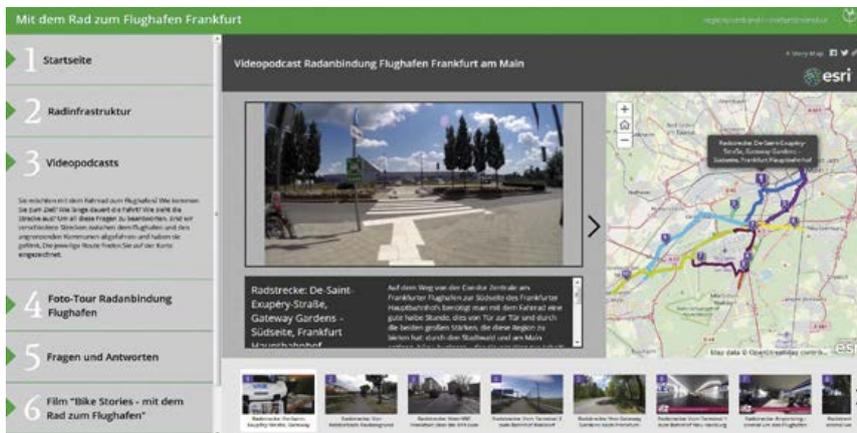
**Zielgruppe:** Alle Personen, die mit dem Rad zum dargestellten Standort fahren möchten: Pendelnde, Gäste, Freizeitradelnde, Verwaltung

**Ziel:** Über die Fahrradinfrastruktur auf dem Weg zum Standort und am Standort selbst informieren

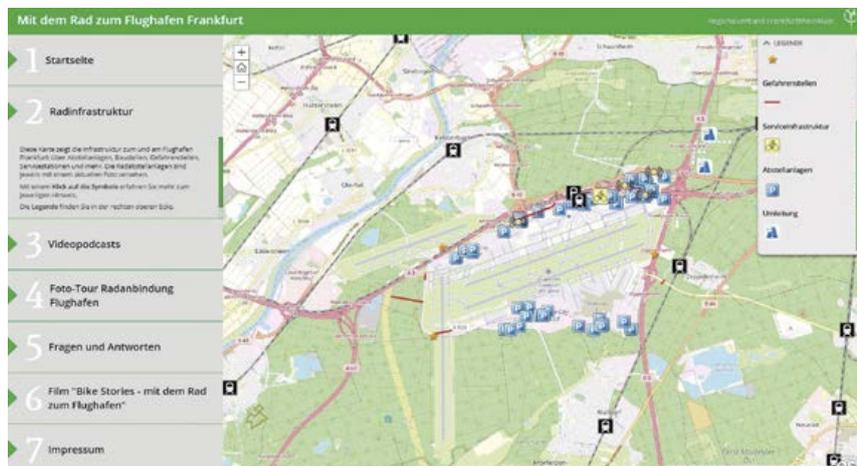
**Beschreibung:** Das Online-Informationstool liefert Wissenswertes rund um das Thema »mit dem Rad zum Flughafen«. Auf verschiedenen Seiten und mit Kartentools wird über Zuwege, Baustellen und die Infrastruktur vor Ort informiert; es werden Fragen beantwortet, Probleme aufgezeigt und die vorhandene Infrastruktur dokumentiert. Ein Videopodcast zeigt unterschiedliche Strecken von umliegenden Kommunen zum Flughafen. Diese Videos wurden mithilfe einer Lenkerkamera gedreht und anschließend bearbeitet. Eine andere Seite dokumentiert die Wege zum und am Flughafen mithilfe von Bildern, die schneller aktualisiert werden können als Videos. In einem dritten Kartentool wird die Fahrradinfrastruktur vor Ort durch Symbole dargestellt, beispielsweise Abstellanlagen und Bahnhöfe. Beim Klicken auf das Symbol gibt es weitere Informationen oder Bilder. Zusätzlich werden auf weiteren Seiten häufig gestellte Fragen beantwortet und der Kurzfilm »mit dem Rad zur Arbeit« gezeigt.



**Abbildung 12: Startseite des Informationstools »mit dem Rad zum Flughafen Frankfurt«**



**Abbildung 13: Videopodcast im Informationstool**



**Abbildung 14: Infrastrukturkarte im Informationstool**

Das Informationstool wurde mithilfe von »Esri Story Maps« erstellt und bietet die Möglichkeit, Karten mit eigenen Informationen zu füllen und mit Texten, Bildern und anderen Beiträgen zu begleiten. Ein solches Informationstool bietet viel Raum, Inhalte zu bündeln und anwenderfreundlich darzustellen.

Das Informationstool ist unter folgendem Link zu finden: [www.region-frankfurt.de/airportradeln](http://www.region-frankfurt.de/airportradeln)

**Tipps:**

- Es muss Kümmerer geben – Inhalte müssen aktuell gehalten und regelmäßig überprüft werden
- Vorbildfunktion einnehmen –wird die StVO in Videos und Bildern durchgehend beachtet?
- Datenschutz – sind Kennzeichen und Personen auf Bildern und in Videos unkenntlich?

## Kommunikationsmaßnahme: Marketingkonzept

**Format:** Marketinghandbuch

**Zielgruppe:** Unternehmen und Kommunen

**Ziel:** Mitarbeitenden motivieren, das Rad oder Pedelec für Arbeits- und Dienstwege zu nutzen

**Beschreibung:** Wie können Mitarbeitende von Unternehmen in großen Gewerbegebieten, speziell am Flughafen Frankfurt, durch verschiedene Marketingmaßnahmen für das Verkehrsmittel Fahrrad oder Pedelec begeistert und für dessen Nutzung motiviert werden? Mit dieser Aufgabe wurde die Design- und Kommunikationsagentur „urban media project“ beauftragt.

Herausgekommen ist ein modularer Werkzeugkoffer in Form eines Handbuchs, der konkrete, leicht umsetzbare und praxisbezogene Maßnahmen enthält. Mit Hilfe dieser können Unternehmen und Kommunen Pendelnde zur Nutzung des Fahrrads motivieren und diese dabei unterstützen. Zwar ist die Marke FRARAD, die sich aus der Abkürzung für den Frankfurt Airport (FRA) und dem Rad zusammensetzt sowie das Layout auf das Projekt abgestimmt, doch sind Herangehensweise und vorgeschlagene Bausteine leicht auf andere Gewerbegebiete übertragbar. Das Handbuch unterteilt sich in zwei Bereiche: die begleitende Kommunikation und Mittel des Community Buildings. Aufgaben der begleitenden Kommunikation sind Information und Sichtbarkeit. Durch Analog- oder Onlinemaßnahmen wird die Kampagne bekannt gemacht, darüber informiert und eine erste Vernetzung geschaffen. Dies geschieht durch klassische Medien wie Printprodukte und Online-Kanäle, bei denen die Etablierung eines Hashtags #frarad ein essenzielles Element darstellt und die Online-Bausteine verbindet. In den zweiten Bereich, das Community Building, fallen Maßnahmen, die Vernetzung stärken, Motivation und Teamgeist bilden und die Beständigkeit der Aktion garantieren sollen. Dafür werden direkte und persönliche Maßnahmen vor Ort oder online in Sozialen Medien vorgeschlagen. Durch gemeinsame Aktionen, Events und die Möglichkeit den Austauschs soll ein positives Gruppengefühl gebildet und die gemeinsame Freude am Radfahren gefördert werden.



**Abbildung 15:**  
Beispiel für eine Plakatwand



**Abbildung 16:** Kommunikationshandbuch

### Tipps:

- Größenordnungen – Die Marketingbausteine sollen Maßnahmen mit verschiedenem Zeit- und Kostenaufwand beinhalten.
- Gesetzesrahmen – Guerilla-Marketingaktionen brechen die Regeln des klassischen Marketing, sollten sich jedoch an die Regeln des Gesetzes halten.

Das Handbuch kann über die Seite des Regionalverbands heruntergeladen werden:  
[www.region-frankfurt.de](http://www.region-frankfurt.de)

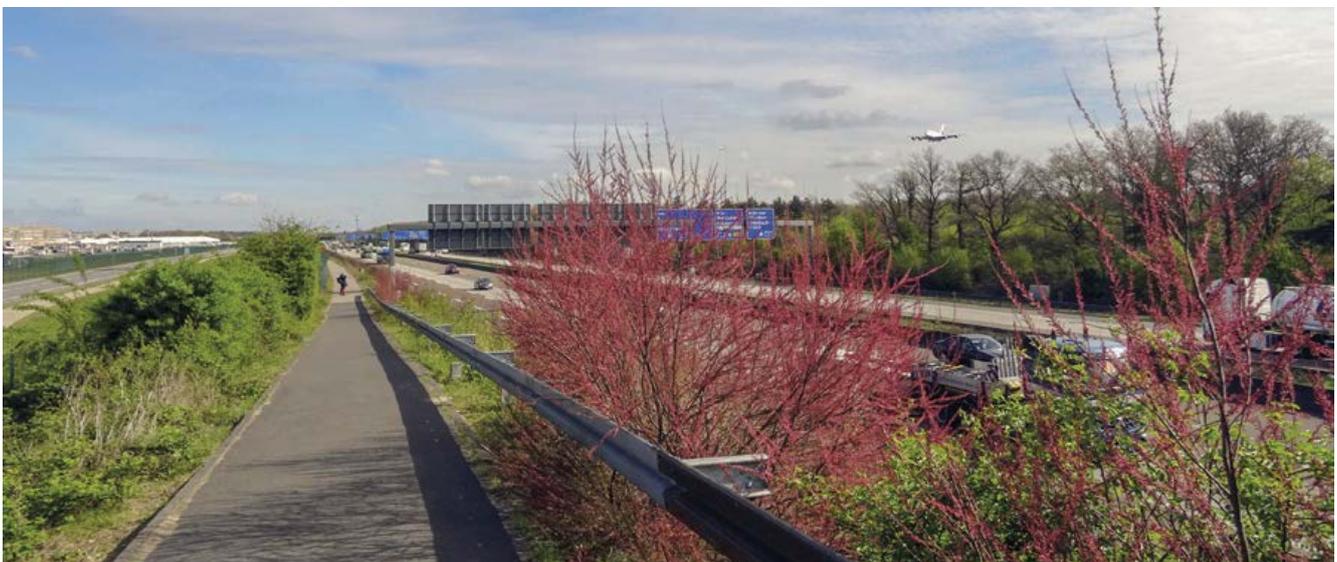
## 5.2 Infrastruktur

Das Handlungsfeld Infrastruktur richtet sich im Wesentlichen an die Zielgruppe Kommunen, Planung und Projektentwicklung, sollte jedoch bezüglich der Infrastruktur am Zielort auch von Unternehmen berücksichtigt werden. Das Ziel des Handlungsfeldes ist es, Pendelnden eine moderne Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen, bei der Freude am Fahren, Fahrkomfort, Direktheit und Sicherheit im Vordergrund stehen. Die bauliche Infrastruktur der Zuwege steht hier im Fokus: ein durchgängiges, hochwertiges und umwegefreies Radverkehrsnetz ist eine Grundvoraussetzung, damit Pendelnde auf das Fahrrad umsteigen. Diese Wege müssen zudem so ausgebaut sein, dass sich Radpendelnde auf ihrem Arbeitsweg verkehrlich und sozial sicher fühlen können, auch in der dunkleren Jahreszeit oder zu frühen und späten Tageszeiten.

Neben den Wegen zu einem Standort beinhaltet eine umfassende Fahrradinfrastruktur auch noch weitere Elemente wie Wegweisung, Bike + Ride, Fahrradvermietsysteme, Fahrradparken und Service. Auch Fahrradtypen, wie Pedelecs oder Lastenräder, sollten einbezogen werden. Hier spielt die Barrierefreiheit eine große Rolle, denn ein 30 Kilogramm schweres Pedelec kann nicht einfach eine Treppe hinauf oder hinunter getragen werden. Bei Infrastrukturmaßnahmen sollen immer die einschlägigen Regelwerke und Empfehlungen beachtet werden, wie beispielsweise die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Nur so kann eine angemessene Qualität gewährleistet und die Verschwendung von Mitteln für unzulängliche Anlagen vermieden werden.

Um ein Gewerbegebiet fahrradfreundlich zu gestalten, benötigt es zunächst eine umfassende Analyse der bestehenden Gegebenheiten. Auf diese Weise können Potenziale erkannt, Lücken und Schwachstellen aufgezeigt und Verbesserungsvorschläge ausgearbeitet werden. Diese Vorschläge können dann entsprechend ihres Kosten- und Zeitaufwandes kategorisiert und priorisiert werden. Kleine Veränderungen vor Ort, wie Abstellanlagen oder eine Fahrradservicestation, sind schnell und kostengünstig umzusetzen, während bauliche Maßnahmen im Straßenraum einen längeren Planungs- und Umsetzungszeitraum benötigen. Die längeren Zeitspannen können schnell als frustrierend empfunden werden, weswegen sich eine Mischung aus schnell und längerfristig umzusetzenden Maßnahmen empfiehlt. Auf diese Weise wird die Botschaft vermittelt, dass beständig an der Verbesserung der Fahrradinfrastruktur gearbeitet wird.

Im Folgenden werden jene Instrumente aus dem Förderprojekt vorgestellt, die das Thema Infrastruktur fokussieren: smarte Fahrradboxen, eine Studie zu pedelectaughlicher Infrastruktur auf dem Weg zum Flughafen Frankfurt, ein Studierendenwettbewerb zu einer Fahrradbrücke sowie Fahrradzählstellen.



**Abbildung 17: Asphaltierter Radweg zwischen Autobahn und Rollfeld**

## Infrastrukturmaßnahme: Smarte Fahrradboxen

**Format:** Aufstellen von zehn smarten Fahrradboxen

**Zielgruppe:** Pendelnde mit hochwertigen Fahrrädern oder Pedelecs

**Ziel:** Test einer innovativen und sicheren Abstellanlage mit Lademöglichkeiten für Pedelecs

**Beschreibung:** Ein Hinderungsgrund für die Anreise mit dem Fahrrad kann das Fehlen von sicheren, witterungsgeschützten und beleuchteten Abstellanlagen sein. Insbesondere teure Fahrräder oder Pedelecs werden zu Hause gelassen, wenn sie nicht adäquat untergebracht werden können. Um dieser Problematik zu begegnen, wurden zehn smarte Fahrradboxen aufgestellt. Die Boxen aus Metall sind beleuchtet und haben jeweils eine Steckdose, um ein Pedelec laden zu können.



Abbildung 18: Smarte Fahrradboxen am Flughafen Frankfurt

Die einfache und zeitgemäße Buchung der Boxen erfolgt über eine entsprechende Internetplattform. Hier werden Standort, Stellplatz und Mietdauer ausgewählt. Nach erfolgreicher Zahlung über Paypal, Kreditkarte oder Lastschrift wird ein persönlicher Zugangscode per E-Mail übermittelt, mit dem die gebuchte Box vor Ort geöffnet werden kann.

Den Leitfaden »Betreiberkonzepte für Fahrradstationen, Sammelschließanlagen und Fahrradboxen« von team red finden Sie zum Download unter: <https://nationaler-radverkehrs-plan.de/praxis/nrvp-2020-leitfaden-betreiberkonzepte-fuer>

Die Boxen sind Teil eines modularen Systems, können also jederzeit erweitert werden, wenn ein entsprechender Bedarf festgestellt wird. Zudem mussten am sensiblen Standort Flughafen spezielle Sicherheitsanforderungen bedacht werden. Die Rückwände der Boxen sind aus Lochblech gefertigt, sodass Sicherheitspersonal jederzeit sehen kann, was sich in den Fahrradboxen befindet.

Solche online-mietbaren Boxen stellen insbesondere für den öffentlichen Raum eine gute Lösung zum sicheren Abstellen von Fahrrädern dar. Für Unternehmen gibt es auch Möglichkeiten, Sammelschließanlagen aufzustellen, die durch einen Code oder eine Zugangskarte geöffnet werden können.



Abbildung 19: Eröffnung der Fahrradboxen am Flughafen Frankfurt

### Tipps:

- **Kosten** – neben den Anschaffungskosten müssen auch Kosten für Tiefbaumaßnahmen, Stromverlegung und laufende Betriebskosten (Versicherung, Systemwartung etc.) bedacht werden.
- **Betrieb** – Ein Betreiberkonzept muss erstellt werden und ein Betreiber gefunden werden (Versicherung, Wartung, Reinigung, Verbuchung eventueller Einnahmen).

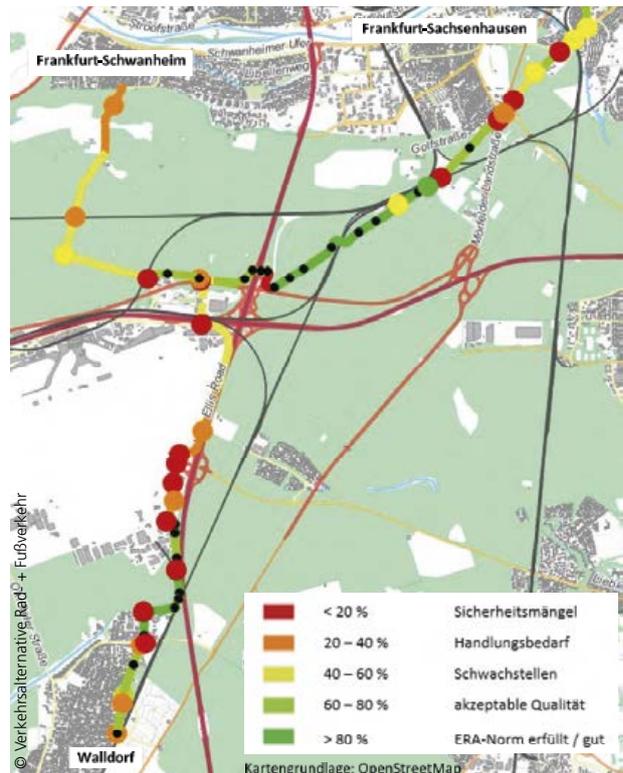
## Infrastrukturmaßnahme: Studie zur pedelectaughen Infrastruktur

**Format:** Fachstudie zur internen Verwendung

**Zielgruppe:** Kommunale Planung, Projektentwicklung

**Ziel:** Erarbeitung von innovativen, pedelectaughen Lösungen für drei Zuwege zum Standort Flughafen

**Beschreibung:** Das Pedelec erfreut sich immer größerer Beliebtheit und erweitert das Potenzial für das Pendeln mit dem Rad enorm, da größere Strecken dank elektrischer Unterstützung einfacher bewältigt werden können. Im Rahmen des Projekts wurde daher eine Studie in Auftrag gegeben, die sich mit drei ausgewählten Strecken zwischen fünf und acht Kilometer Länge zum Flughafen Frankfurt beschäftigen sollte. Ziel war die Erarbeitung von innovativen Vorschlägen für einen gehobenen Standard von Fahrradinfrastruktur, der insbesondere Pedelecfahrende ansprechen sollte. Alle drei Strecken starten an Stationen des öffentlichen Nahverkehrs, um intermodale Wegeketten zu ermöglichen.



**Abbildung 20: Studie zur pedelectaughen Infrastruktur – Bewertung der Streckenfurt**

Eine erste Analyse des beauftragten Büros VAR ergab für das Jahr 2030 bei einer Annahme von 100.000 Mitarbeitenden am Flughafen ein Potenzial von rund 9.000 Radfahrenden pro Tag (bei einem Radius von 15 Kilometer). Um diese 9.000 Menschen tatsächlich zu erreichen, wird jedoch eine entsprechende Infrastruktur benötigt. Hierfür wurden die drei Strecken mit ihren jeweiligen Besonderheiten in Strecken- und Knotenabschnitte unterteilt und einer Bestandsanalyse anhand vorab festgelegter Qualitätskriterien unterzogen. Auch die Infrastruktur an den Start- und Zielpunkten wurde eingehend analysiert. Im Anschluss wurden Maßnahmen für die einzelnen Abschnitte ausgearbeitet und in Maßnahmendatenblättern ausgeführt. Im Ergebnis stellte sich heraus, dass die nach Regelwerken erforderlichen Breiten oftmals nicht geschaffen werden können. Hier wurden Misch- oder teilseparierte Führungen oder neue Lösungen als Pilotprojekte vorgeschlagen. Im Forstbereich wurden zudem Zielkonflikte zwischen Umweltschutz und Wegeausbau festgestellt. In einem Treffen mit Umwelt- und Forstbehörden wurden gemeinsam Lösungen erarbeitet, beispielsweise die Nutzung neuer Oberflächenbeläge. Für alle Strecken wurden zudem Vorschläge für begleitende Infrastruktur wie Markierungen, Ausweichstellen in Engstellenbereichen, Beleuchtung, Wegweisung, Unterhalt und Winterdienst, Serviceelemente wie Informationstafeln, Ampelanzeigen für die Restwartezeit oder Zählstellen ausgearbeitet.

Für die Start- und Zielpunkte wurde ein Konzept für Abstellanlagen erarbeitet. Hierbei wurden verschiedene Anlagentypen für unterschiedliche Nutzergruppen und Ansprüche bedacht. Die Anzahl der Stellplätze orientierte sich an dem oben berechneten Radfahrendenpotenzial. Auch Lademöglichkeiten, Gepäckaufbewahrung, Mieträder und Mobilitätsstationen wurden in die Planung einbezogen.

Eine Kostenschätzung aller Maßnahmen erfolgte für jede der drei Strecken anhand verschiedener Kostengruppen (Ausbau der Strecke, Start- und Zielpunkte sowie begleitende Infrastruktur und Service). Bei der Umsetzung aller vorgeschlagenen Maßnahmen auf allen drei Strecken würden Kosten in Höhe von 10,8 Millionen Euro anfallen. Durch die Einteilung in Streckenabschnitte können die vorgeschlagenen Maßnahmen jedoch auch einzeln verfolgt und realisiert werden.

Als Fazit konnte festgestellt werden, dass sich durch die elektrische Unterstützung des Pedelecs das Einzugsgebiet des Flughafens Frankfurt für den Radverkehr stark vergrößern lässt. Um dieses Potenzial zu aktivieren, benötigt es jedoch vor allem eine attraktive Fahrradinfrastruktur zum und am Standort, die insbesondere schneller fahrende Pedelecnutzende anspricht.

### Tipps:

- Rechtssicherheit – entsprechen die innovativen Vorschläge der StVO?
- Sitzen alle im Boot? – Welche Zuständigkeiten gibt es für die untersuchte Strecke beziehungsweise Teilabschnitte?

Ar 23c 12

Bestandsaufnahme und -auswertung  
"Pedelectaugliche Infrastruktur Gateway Gardens"  
- Maßnahmendatenblatt -

Maßnahmennummer: 314

Strecke: 3 - Walldorf

Bewertung: 68 %

**Mängelbewertung**

hoher Handlungsbedarf  
 Handlungsbedarf  
 Schwachstelle

**Kenndaten**

**Kommune:** Stadt Frankfurt  
**Segment:** Strecke  
**Länge:** 540 m  
**Straßenname:** parallel der BAB5 verlaufender Wirtschaftsweg  
**Abschnitt:** Querungstelle der Bahntrasse bis Zugang Gelände Cargocity Süd  
**Klassifizierung:** Land- und forstwirtschaftlicher Weg  
**Straßen-Nr.:** -

**IST-Zustand**

**Oberfläche:** wassergebundene Decke  
**Breite:** 2,80 m  
**Steigung:** -

**Art der Verkehrs-führung:** Mischverkehr

**Beschreibung des IST-Zustandes:**  
Der bestehende Forstweg ist für schnellen Radverkehr nicht ausreichend befestigt.

**Maßnahmenempfehlung:**

**Priorität:** hohe Priorität

**Maßnahmentyp:** neue Oberfläche

**Beschreibung der Maßnahme:**  
Es soll eine 3,5 m breite hochwertige wassergebundene weiße Kalkdeckschicht eingebaut werden.

**Realisierungsstufe:** kurzfristig  
**Baulastträger:** Stadt Frankfurt  
**Kostenschätzung:** 94.500 €

Gedruckt: 25.08.2017

**Hinweise zur Mängelbeseitigung**

leicht behebbarer Mangel  
 mittlerer Aufwand  
 schwer behebbarer Mangel

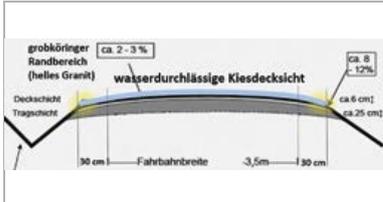
**Karte**



**Bild**



**Musterlösung**



**alternative Maßnahmenempfehlung:**  
keine

**Kosten der möglichen Variante:** 0 €

© Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr

**Abbildung 21: Studie zur pedelectauglichen Infrastruktur – Maßnahmendatenblatt**

## Infrastrukturmaßnahme: Studierendenwettbewerb Fahrradbrücke

**Format:** Studierendenwettbewerb mit Ausstellung und Ausstellungskatalog

**Zielgruppe:** Kommunale Planung, Projektentwicklung

**Ziel:** Aufmerksamkeit schaffen, Lückenschlüsse aufzeigen

**Beschreibung:** Um auf notwendige Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz am Flughafen aufmerksam zu machen, wurde ein Studierendenwettbewerb für eine Fahrradbrücke ins Leben gerufen. Die Kreuzung am Terminal 2 stellt derzeit eine massive Barriere für den Fuß- und Radverkehr dar. Um auf die andere Straßenseite in Richtung des neuen Gewerbegebietes Gateway Gardens zu gelangen, müssen insgesamt acht Ampeln und Übergänge überwunden werden, während eine Brücke eine schnelle und ungehinderte Querung ermöglichen würde. Eine solche Brücke sollte zudem gleichzeitig ein öffentliches Statement für den Radverkehr am Flughafen sein und die Botschaft vermitteln, dass Verkehrsinfrastruktur nicht nur rein funktional sein muss, sondern auch einem ästhetischen Anspruch folgen kann.



**Abbildung 22: Studierendenwettbewerb Fahrradbrücke – Siegerentwurf »Green Bridge« von Andreas Grzesieki**

Dieser Aufgabe widmeten sich die Studierenden der Hochschule für Gestaltung in Offenbach (HfG OF) unter der Leitung von Prof. Peter Eckart ein Semester lang. Die Studierenden setzten sich dafür sowohl mit konstruktiv-technischen Aspekten als auch mit der Gestaltung der Brücke auseinander. Die Fragestellung der Aufgabe war relativ offen gehalten, da sich die Studierenden selbstständig Gedanken machen sollten, welche Anforderungen eine moderne Fahrradinfrastruktur an einem Ort wie dem Flughafen erfüllen müsste – braucht es beispielsweise eine getrennte Führung zum Fußverkehr? Sind Schall- oder Witterungsschutz nötig?

Entstanden sind zehn Entwürfe, die zeigen, dass Fahrradbrücken nicht nur der Querung einer Verkehrskreuzung dienen, sondern auch den öffentlichen Raum gestalten. Die Erarbeitung der Ideen und Entwürfe wurde dabei durch das Projektkonsortium mithilfe von Zwischenpräsentationen begleitet. Abgeschlossen wurde das Semester mit einer Präsentation vor einer Jury aus Fachleuten, die gemeinsam den besten Entwurf mit einem Preisgeld prämierten. Die Modelle wurden zudem im Foyer der Zentrale der Fraport AG und bei Fachveranstaltungen ausgestellt. Neben Modellen im Maßstab 1:20 erarbeiteten die Studierenden aufwendige digitale Renderings, also dreidimensionale virtuelle Darstellungen der Entwürfe. Mithilfe einer Virtuell-Reality-Brille konnten die Brücken virtuell betreten und besichtigt werden. Auch ein Ausstellungskatalog mit den Entwürfen wurde erarbeitet.



**Abbildung 23: Studierendenwettbewerb Fahrradbrücke – Entwurf CoNexus von Rodenwaldt und Jäger**



**Abbildung 24: Studierendenwettbewerb Fahrradbrücke – Entwurf von Maurer**

Mit dem Studierendenwettbewerb konnte die Aufmerksamkeit auf eine wichtige Schwachstelle im Radverkehrsnetz am Flughafen Frankfurt gelenkt werden. Die Entwürfe zeigen Entscheidungsträgern und Interessierten, dass nützliche Lösungen auch attraktive und Aufmerksamkeit erregende gestalterische Möglichkeiten bieten. Infrastruktur kann also sowohl praktisch sein, als auch den öffentlichen Raum gestalten und Spaß machen.

**Tipp:**

- Planung – Lehrstühle machen ihre Semesterplanung frühzeitig und oft für mehrere Semester gleichzeitig. Eine Zusammenarbeit sollte daher rechtzeitig angestoßen werden. Wenn unterschiedliche Hochschulen oder Lehrstühle einbezogen werden, sollten die Semester- und Prüfungszeiten abgestimmt werden.



**Abbildung 25: Studierendenwettbewerb Fahrradbrücke – Virtual- Reality-Brille**



**Abbildung 26: Studierendenwettbewerb Fahrradbrücke – Ausstellung der Entwürfe. Foto: Fraport AG**

## Infrastrukturmaßnahme: Fahrradzählstellen

**Format:** Datenerhebung

**Zielgruppe:** Kommunale Planung, Projektentwicklung, ansässige Unternehmen

**Ziel:** Erfassung einer Datengrundlage über aktuelles Mobilitätsverhalten am Standort

**Beschreibung:** Im Zusammenhang mit Infrastrukturplanungen für den Radverkehr ist zunächst grundlegendes Wissen über den Status Quo erforderlich. Für das Pilotgebiet Flughafen Frankfurt gab es noch keine Datengrundlagen zur Anzahl von Fahrradfahrenden oder zur Frequentierung einzelner Wegebabschnitte, weswegen Zählungen mit mobilen Fahrradzählstellen durchgeführt wurden. Diese Zählungen konnten eine erste genauere Einschätzung des Radverkehrsaufkommens am Flughafen liefern und können als Hilfestellung für planerische Entscheidungen und deren Priorisierung dienen. Auch zukünftig können bereits durchgeführte Maßnahmen durch regelmäßige Zählungen auf ihre Wirkung hin untersucht werden.

Im Projekt wurden an vier zentralen Stellen im Radverkehrsnetz Erhebungen organisiert. Die Zählungen fanden in einem Turnus von drei Monaten statt, um einen Jahreszeitenvergleich zu erhalten. Bei der Standortwahl wurde auf das Zulaufprinzip geachtet (siehe Abbildung 30: Einzugsgebiete der Fahrradzählstellen): die Zählstellen wurden auf einem gemeinsamen Zweirichtungsweg platziert, auf dem alle Radwege aus der Umgebung zusammenlaufen. Auf diese Weise können beispielsweise alle Radfahrenden aus den westlichen Kommunen gezählt werden.

Die Ergebnisse der Zählungen wurden anschließend in einem Bericht zusammengefasst, ausgewertet und miteinander verglichen. Bei der Analyse der Messergebnisse wurden die Tagesdurchschnittstemperatur und der Niederschlag miteinbezogen. Das Ergebnis ermöglicht einen ersten Überblick über die zeitliche (täglich, wöchentlich und jährlich) und räumliche Verteilung des Fahrradaufkommens am Flughafen Frankfurt. Mit dieser Datenbasis können nun weitere Maßnahmen geplant, realisiert und im Anschluss erneut evaluiert werden. Für einen besseren Überblick über das riesige Gewerbegebiet Flughafen Frankfurt sind jedoch weitere Zählungen an zusätzlichen Standorten nötig.



**Abbildung 27: Aufbau der Fahrradzählstellen**



**Abbildung 28: Test der Fahrradzählstelle**

Den Bericht zu den Fahrrad-Zählungen am Flughafen Frankfurt finden Sie zum Download unter:  
<https://www.region-frankfurt.de/Aufgaben/Mobilität-/Radverkehr-/Radanbindung-Flughafen->

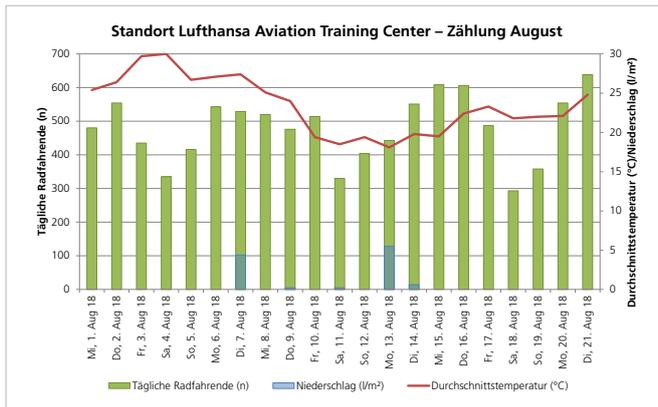


Abbildung 29: Auswertungsdiagramm Fahrradzahlstelle

**Tipps:**

- Standortwahl – es sollte ein Standort gewählt werden, den alle Radfahrenden passieren müssen.
- Zeitaufwand – für Messungen muss ausreichend Zeit für Auf- und Abbau sowie für Kontrollgänge eingeplant werden. Möglicherweise kann eine wissenschaftliche Begleitung mit einer Hochschule aus dem Verkehrs- und Planungsbereich vereinbart werden.

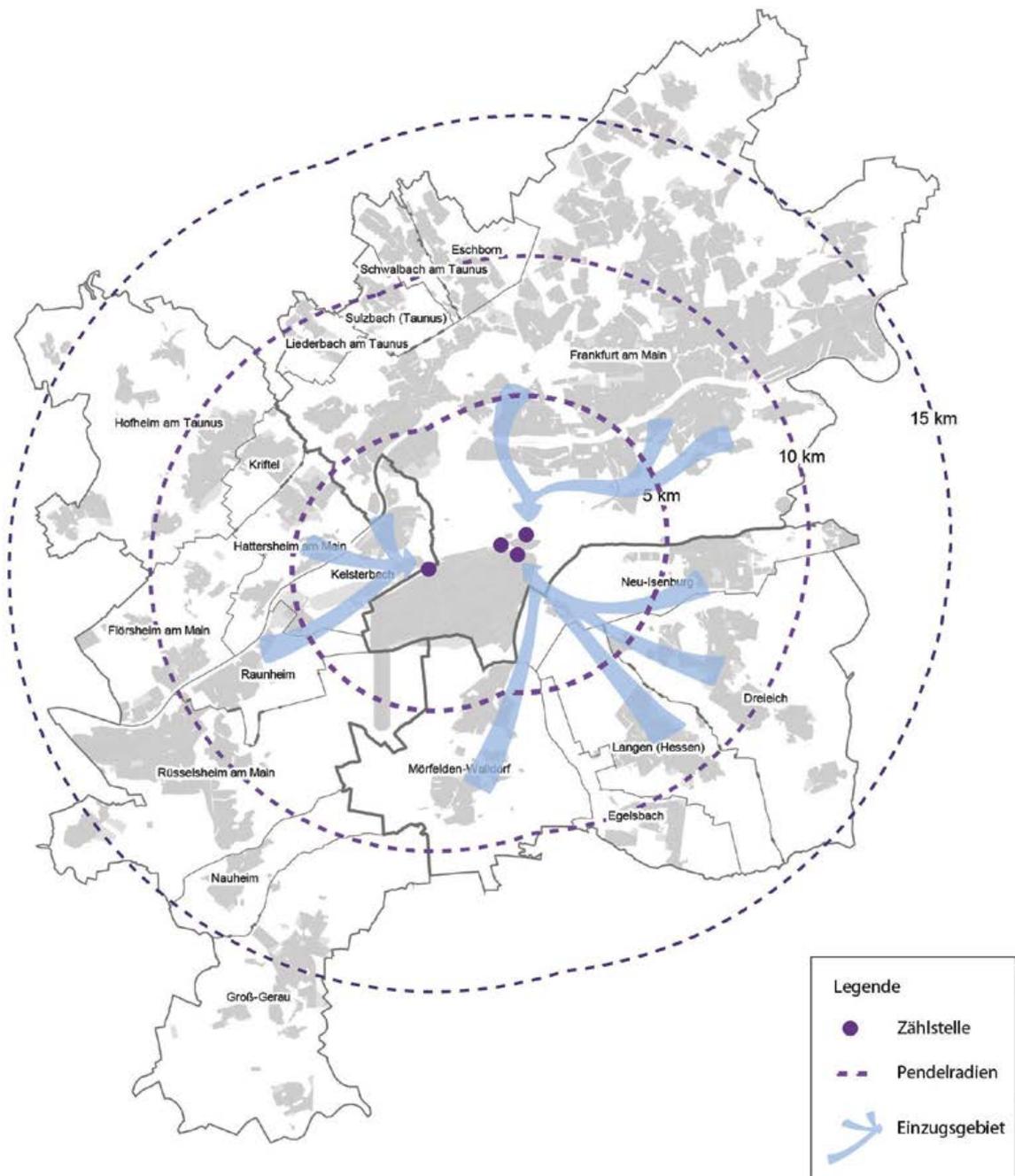


Abbildung 30: Einzugsgebiete der Fahrradzahlstellen

## 5.3 Fahrradförderung in Unternehmen

Das Handlungsfeld »Fahrradförderung in Unternehmen« richtet sich an Unternehmen, die ihre Mitarbeitenden dabei unterstützen möchten, auf das Rad umzusteigen. Hier wird an die beiden vorangegangenen Handlungsfelder angeknüpft, denn es geht um die Kommunikation und Information rund um das Thema Fahrradfahren sowie die Fahrradinfrastruktur innerhalb des Unternehmens.

Die Vorteile für Unternehmen, Fahrradförderung zu betreiben, sind vielfältig. Fahrradfahren stärkt das Herz-Kreislauf-System, baut Stress ab und hält fit. Gesunde und fitte Mitarbeitende wiederum bedeuten weniger Krankheitstage und eine bessere Leistungsfähigkeit. Fahrradstellplätze benötigen wesentlich weniger Platz als Kfz-Stellplätze und sind damit erheblich kostengünstiger. Auch die Umstellung von Dienstfahrten mit Pkw auf Fahrräder oder Lastenräder kann eine deutliche Kostensenkung bedeuten. Zudem leisten Unternehmen, die das Fahrrad im beruflichen Verkehr fördern, einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz. Dies kann neue Impulse für die Öffentlichkeitsarbeit bieten und positive Aufmerksamkeit auf das Unternehmen lenken.

Für die Unterstützung von Unternehmen wurde im Rahmen des Projekts mit den bewährten Format »bike + business« zusammengearbeitet, einer Initiative des ADFC Hessen und des Regionalverbands FrankfurtRheinMain. Das an Unternehmen und Verwaltungen gerichtete Beratungs- und Zertifizierungsangebot stellt mit dem Fahrrad ein CO<sub>2</sub>-neutrales, kostengünstiges und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel in den Fokus. Das vorrangige Ziel ist es, das bislang nicht ausgeschöpfte Potenzial des Verkehrsmittels Fahrrad im Berufsverkehr zu aktivieren. Arbeitgeber haben zudem die Möglichkeit, sich vom ADFC als fahrradfreundlich zertifizieren zu lassen.

Im Folgenden werden die Tätigkeiten innerhalb des Projekts im Handlungsfeld Fahrradförderung im Unternehmen sowie ein best-practice-Beispiel für einen unternehmenseigenen Fahrradpool beschrieben.



**Abbildung 31: bike + business. Der clevere Weg zur Arbeit.**

Mehr Informationen zur Fahrradförderung im Unternehmen finden Sie unter

[www.bikeandbusiness.de](http://www.bikeandbusiness.de)

und

<https://www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de>

Das Handbuch »Fahrradfreundlicher Arbeitgeber – leicht gemacht« mit vielen weiteren Maßnahmen zum Download finden Sie unter

<https://www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de/beratung/handbuch/>

## Maßnahme Fahrradförderung im Unternehmen: bike + business

**Format:** Beratung und Zertifizierung

**Zielgruppe:** Unternehmen

**Ziel:** Unternehmen über fahrradfreundliche Infrastruktur informieren und durch Handlungsempfehlungen unterstützen

**Beschreibung:** Das bike + business Programm wurde 2003 durch den ADFC Hessen und den Regionalverband Frankfurt-RheinMain gestartet und richtet sich mit seinem Beratungs- und Zertifizierungsangebot an Unternehmen und Verwaltungen. Für das Projekt am Flughafen Frankfurt wurde ein neuer



**bike + business**

Ansatz des bewährten Programms erprobt: bike + business in der Fläche. Ziel war es, Unternehmen nicht mehr einzeln, sondern als einen Gewerbestandort zu verstehen und anzusprechen. Durch gemeinsames Agieren von Unternehmen an einem Standort können Synergien und Kooperationen entstehen. Im Rahmen des Projekts wurden daher Unternehmen am Gewerbestandort kontaktiert und für das Programm geworben. Die gewonnenen Unternehmen bekamen eine kostenfreie und ausführliche Beratung, wozu neben einem Initialgespräch auch eine Ortsbegehung gehörten. Im Anschluss daran wurde ein Gutachten mit Handlungsempfehlungen für das Unternehmen erstellt und mit diesem besprochen. Die Themenbereiche, zu denen beraten wurde entsprechen jenen, die der bundesweiten ADFC-Zertifizierung »Fahrradfreundlicher Arbeitgeber« zugrunde liegen:

- Fahrradinfrastruktur (Wegeführung am Standort, Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von Abstellanlagen, Duschen, Umkleieräume, Spinde, Reparaturmöglichkeiten und Diensträder),
- Erreichbarkeit des Standorts (Einbindung in das kommunale Radverkehrsnetz, Gefahrenpunkte im Standortumfeld, Verbesserungsvorschläge an die Kommune),
- Information und Kommunikation (Angebot von Informationen rund um das Radfahren über betriebsinterne Medien und Kommunikationswege, Empfehlungen für die Öffentlichkeitsarbeit, Hinweise zur Durchführung von Fahrradausflügen, Mobilitätstagen oder Wettbewerben).

Im Anschluss an die Beratung besteht für die Unternehmen die Möglichkeit, sich als »fahrradfreundlicher Arbeitgeber« durch den ADFC zertifizieren zu lassen. Zudem winkt die Chance, beim jährlich stattfindenden bike + business Kongress den begehrten bike + business Award durch den hessischen Verkehrsminister überreicht zu bekommen.

Bei den Unternehmen am Flughafen wurden die infrastrukturellen Rahmenbedingungen für das Radfahren insgesamt als befriedigend bis gut eingestuft. Verbesserungsbedarf wurde insbesondere im Bereich Kommunikation und bei der unattraktiven Wegeführung zu den Unternehmensstandorten festgestellt. Die beratenen Unternehmen waren alle bereit, die umsetzbaren Empfehlungen anzugehen und den Radverkehr im eigenen Unternehmen stärker zu fördern. Fest steht, dass das Ziel eines fahrradfreundlichen Gewerbegebietes am besten gemeinsam mit den ansässigen Unternehmen zu erreichen ist.

### Tipps:

- Aufklären – Radverkehrsförderung im Unternehmen muss nicht zeit- und kostenintensiv sein. Dies gilt es bei der Akquise der Unternehmen hervorzuheben.

- Kümmerer – Oft gibt es in Unternehmen engagierte Mitarbeitende mit persönlicher Affinität zum Radfahren. Deren Leidenschaft ist oft ein entscheidender Erfolgsfaktor bei der Fahrradförderung und der Umsetzung von Maßnahmen.



**Abbildung 32: Radfahrer auf dem Weg zur Arbeit**

## Maßnahme Fahrradförderung im Unternehmen: Lastenpedelec

**Format:** Lastenpedelec im Praxistest

**Zielgruppe:** Unternehmen

**Ziel:** Unternehmen für die Nutzung von Rädern als Dienstfahrzeuge begeistern

**Beschreibung:** Fahrräder und insbesondere Lastenräder eignen sich hervorragend, um kurze Dienstfahrten mit dem Pkw zu ersetzen. Ist das Lastenrad dann auch noch elektrisch unterstützt, gestalten sich Fahrten noch einfacher.



Um Unternehmen am Standort Flughafen davon zu überzeugen, wie praktisch ein Lastenpedelec im Berufsalltag sein kann, wurde zu Testzwecken ein solches angeschafft und zur kostenlosen Ausleihe angeboten. Für die Auswahl des Rades wurden neben technischen Details auch Optik und Größe einbezogen. Das Rad sollte groß genug sein, um kleine Lasten zu transportieren, aber nicht durch seine Ausmaße abschrecken. Ein ansprechendes Design war zudem wichtig, um bei den Unternehmen ein grundsätzliches Interesse an dieser attraktiven Mobilitätslösung zu wecken. Für die beiderseitige Absicherung wurde ein Leihvertrag zur unentgeltlichen Gebrauchsüberlassung aufgesetzt.

**Abbildung 33: Lastenpedelec Übergabe an die GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG**

Die Vorteile des Lastenpedelecs wurden direkt durch das erste Testunternehmen bestätigt: mit dem Rad konnten fast alle Transporte, für die sonst ein Pkw im Einsatz war, erledigt werden. Durch die elektrische Unterstützung war das Überwinden einer längeren Auffahrt oder einer Rampe problemlos möglich. Und auch die lästige Parkplatzsuche bei Dienstfahrten fiel durch das Rad weg. Vielmehr konnte jetzt sogar direkt von Tür zu Tür gefahren werden, ohne dass Lasten noch mühselig die letzten Meter zum Zielort getragen werden mussten.

Unternehmen können zudem die Ladefläche eines solchen Lastenpedelecs auch als Werbefläche verwenden und dürfen davon ausgehen, dass eine solche Fläche viel mehr positive Aufmerksamkeit auf sich ziehen wird als ein beklebter Pkw.

Als Ergebnis ist klar festzuhalten: für Dienstfahrten im Nahbereich können Lastenpedelecs eine günstige und umweltschonende Alternative für Unternehmen sein, die ihre Außenwirkung garantiert nicht verfehlt.

### **Tipp:**

- Sicherheit – Die Aufbewahrung und das Laden von großen Lithium-Ionen-Akkus müssen aus Versicherungsgründen mit dem zuständigen Brandschutz besprochen werden.

## Best Practice Beispiel Fahrradförderung im Unternehmen: Fahrradpool für Dienstfahrten bei der Fraport AG (Unternehmenszentrale)

**Format:** Best Practice Beispiel Fahrradpool

**Zielgruppe:** Unternehmen

**Beschreibung:** Wie gut ein Fahrradpool bei den Mitarbeitenden ankommt und von diesen genutzt wird, zeigt das Beispiel des Projektpartners Fraport AG: für die rund 700 Mitarbeitenden in der Unternehmenszentrale am Flughafen steht ein umfangreicher Fahrradpool für Dienstfahrten zur Verfügung. Der Pool umfasst jeweils sieben Fahrräder und Pedelecs in verschiedenen Größen von 20 bis 28 Zoll. Untergebracht sind die Räder in einer ebenerdigen Garage direkt neben dem Haupteingang. Aus Sicherheitsgründen werden die Lithium-Ionen-Akkus der Pedelecs in speziellen Akkuboxen in der Tiefgarage geladen und aufbewahrt.

Aufmerksamkeit für den Fahrradpool schafft, zusätzlich zu Informationen im Intranet, ein Pedelec im Foyer des Gebäudes. Ein Aufsteller neben diesem Pedelec informiert über das Angebot.

Die Ausleihe eines Rades erfolgt am Empfang, das entsprechende Ausleihformular kann jedoch vorab im Intranet heruntergeladen und ausgefüllt werden. Auch Reservierungen per E-Mail sind möglich. Am Empfang werden dem Mitarbeitenden Schlüssel und Zubehör, wie Fahrradtaschen, Warnwesten oder Fahrradkarten, ausgehändigt. In der Fahrradgarage hat jedes Fahrrad einen eigenen Stellplatz mit farblicher Markierung, die auf den ersten Blick erkennbar Auskunft über Größe, Fahrradtyp und zugehörigen Pedelecakku liefert. Auf diese Weise ist das zum Schlüssel passende Rad schnell gefunden. An den Rädern sind wichtige Kontaktinformationen sowie Kurzanleitungen befestigt, die einen Überblick über die Funktionsweise des Rades und Sicherheitshinweise beinhalten. Insbesondere bei der Erstnutzung der verschiedenen Pedelecs kann ein kurzer Blick auf diese Anleitung nützlich sein. Um die Sicherheit zu gewähren, werden die Räder regelmäßig durch Fachpersonal gewartet.

Die Ausleihzahlen sprechen für das System. Die Nutzung der Räder ist insbesondere in den Sommermonaten bei Mitarbeitenden sehr beliebt. Im Sommerzyklus (April bis Oktober) 2018 gab es 333 Ausleihen an 147 möglichen Ausleihtagen. Bei den Ausleihen zeigt sich ein Trend zum herkömmlichen Fahrrad anstelle des Pedelecs.

Mithilfe eines Fahrradpools können viele kurze Dienstfahrten vom Pkw auf das Fahrrad verlagert und Mitarbeitende zu einer gesundheitsfördernden und umweltfreundlichen Mobilität motiviert werden.



**Abbildung 34: Fahrradpool der Fraport AG**



**Abbildung 35: Fahrradpool der Fraport AG**



Abbildung 36: Pedelec-Akkuboxen bei der Fraport AG

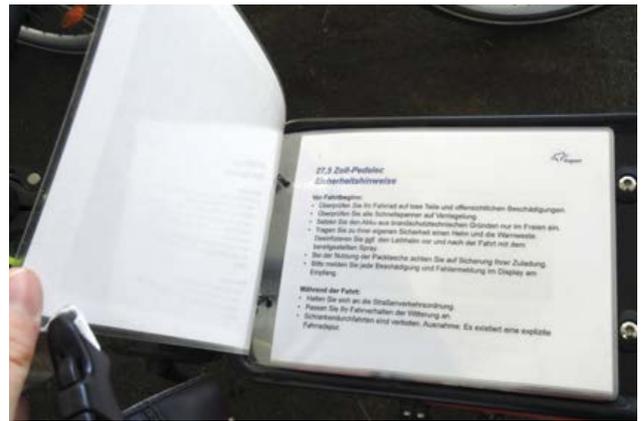


Abbildung 37: Fahrradpool der Fraport AG – Kurzanleitung am Fahrrad



Abbildung 38: Fraport Mitarbeitende auf Diensträdern.

© Fraport AG

## 6. Gemeinsam stark sein: Netzwerken für den Radverkehr

Die Gestaltung eines fahrradfreundlichen Gewerbegebietes geht nur gemeinsam. Um diese Aufgabe erfolgreich zu bewältigen, empfiehlt sich der Aufbau eines Netzwerks, wie er beispielsweise auch dem Flughafenprojekt vorangegangen ist (siehe Kapitel 6.1). Für gewachsene Gewerbegebiete ist oft eine Mischung aus verschiedenen Betriebsformen und -größen charakteristisch: neben großen Unternehmen gibt es Start-Ups oder kleine Traditionsbetriebe. Diese haben in der Regel wenig Berührungspunkte und ziehen nicht an einem Strang. Auch der Kontakt mit der Kommune und zur planenden Verwaltung ist oft auf das Nötigste beschränkt. Ein gemeinsamer Austausch bietet viele Vorteile und soll dazu führen, den Standort gemeinsam nachhaltiger zu gestalten.

### Ein starkes Netzwerk birgt viele Vorteile

#### Synergien werden erzeugt

Durch koordiniertes Agieren können vielfältige Synergien entstehen, beispielsweise bei der Organisation von Veranstaltungen (z.B. Mobilitätstagen) oder Programmen (z.B. bike + business), bei Abstimmungen zur Beschaffung notwendiger Flächen und Investitionen für Infrastrukturmaßnahmen sowie bei Dienstleistungs- und Serviceangeboten. So können gemeinsam Ladestationen für Pedelecs oder Servicestationen für Fahrräder angeschafft oder Verträge mit Fahrradwerkstätten abgeschlossen werden, die regelmäßig zu Wartungsterminen an den Standort kommen. Auf diese Weise kann das Kosten-Nutzen-Verhältnis bei Investitionen deutlich verbessert werden. Auch Aktionstage oder ein Zertifizierungsprogramm können gemeinsam durchgeführt werden.

#### Attraktivität wird gesteigert

Durch abgestimmte Öffentlichkeitsarbeit werden die Bemühungen um mehr Radverkehr bekannt gemacht. Dies steigert die Attraktivität des Gewerbegebietes und führt zu einem positiven Image. Durch innovative Ideen und Projekte kann sich der Standort als ein Vorzeigegebiet auf dem Gebiet der nachhaltigen Mobilität profilieren. Ein Standort, der sich für nachhaltige Mobilität einsetzt und den Radverkehr fördert, wird auch attraktiver für Mitarbeitende.



Abbildung 39: Austausch im Netzwerk

### Expertenwissen wird ausgetauscht

In einem Arbeitskreis finden sich Akteure mit unterschiedlichen Interessen, die sich in ihren Erfahrungen und ihrem Wissen ergänzen, zusammen. Beispielsweise treffen dort die unternehmensorientierte Sichtweise der ansässigen Firmen und die räumlich orientierte Perspektive der Kommunen und Planer aufeinander. Die Unternehmen selbst haben detaillierte Kenntnisse über die Gebäude und Gewerbegrundstücke, die Anzahl der Mitarbeitenden, ihre Arbeitszeiten, Arbeitsweisen, Wohnstandorte und über ihr Pendlerverhalten. Möglicherweise wurden bereits in einigen Unternehmen Erhebungen zum Mobilitätsverhalten oder Maßnahmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement durchgeführt, sodass bereits gewonnene Erkenntnisse eingebracht werden können. Die Kommunen und Planer kennen dagegen die rechtlichen Rahmenbedingungen und können einschätzen, wie durch städtebauliche Entwicklungskonzepte, Bauordnung und Bauleitplanung ein Rahmen für Veränderungsprozesse geschaffen werden kann. Zudem gibt es Kenntnisse über aktuelle oder zukünftige Planungsvorhaben. Hier bietet es sich auch an, Träger des öffentlichen Verkehrs einzuladen.

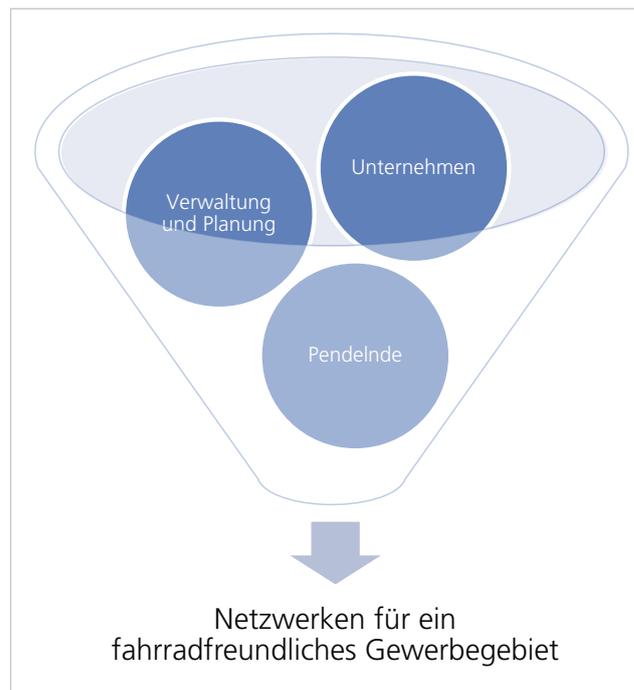


Abbildung 40: Netzwerken für den Radverkehr

### Perspektiven können wechseln

Nicht nur unterschiedliches Expertenwissen trifft in einem Arbeitskreis aufeinander, sondern auch verschiedene Perspektiven und Erwartungshaltungen. Daher ist es wichtig, gegensätzliche Standpunkte anzuhören und diese zu diskutieren. Gemeinsam können Zusammenhänge erkannt und neue Sichtweisen entwickelt und eingenommen werden. Neben einem wachsenden Verständnis füreinander werden die Akteure aber auch für ihre Eigenverantwortung sensibilisiert.

### Erwartungshaltungen werden abgestimmt

Unterschiedliche Erwartungen sollten angesprochen und diskutiert werden. Möglicherweise ändern sich diese, wenn das Wissen über Hintergründe und Zusammenhänge größer wird. Beispielsweise ist es für die Radpendelnde in der Regel nicht verständlich, warum Planungszeiträume oder Baumaßnahmen so lange dauern. Ein gemeinsamer Dialog kann hier Verständnis auf beiden Seiten schaffen.

### Ein Netzwerk aufbauen

#### Initiator und Kernarbeitskreis

Je nach Größe eines Gewerbegebietes, dessen Lage und verkehrlicher Anbindung gibt es eine Vielzahl von Akteuren, die es einzubeziehen gilt, wenn das Gewerbegebiet fahrradfreundlich umgestaltet und angebunden werden soll. Wichtig ist hierbei, dass es einen Initiator und Organisator des Netzwerkes gibt. Er ist verantwortlich für die Organisation der Sitzungen sowie deren Vor- und Nachbereitung. Möglicherweise kann diese Aufgabe auch regelmäßig wechseln, was jedoch von Anfang an geklärt und festgelegt werden sollte.

Neben einem festen Organisator benötigt es ein Kernteam der wichtigsten Akteure, die sich aktiv für das fahrradfreundliche Gewerbegebiet einsetzen möchten. Zusätzlich zu diesem Kernteam sollte eine Liste weiterer Akteure zusammengestellt werden, die an der Thematik interessiert sind, ihr Expertenwissen beitragen oder nur bei bestimmten Themenfeldern einen Beitrag leisten können.

## Akteursgruppen

für ein Netzwerk »Fahrradfreundliches Gewerbegebiet« können sein:

- Ansässige Unternehmen
- Kommunen und deren Fachbehörden, wie Verkehrs-, Stadt- oder Umweltplanung
- Mitarbeitende des Standorts als ExpertInnen
- Nahverkehrsgesellschaften
- Verbände (z.B. ADFC)
- Gesellschaften (z.B. Regionalparkgesellschaften)
- Wissenschaft/Hochschulen
- Kreisverwaltungen
- Landesbehörden

Bei der Einladung sollte darauf geachtet werden, alle zu einer Gruppe zugehörigen Akteure einzuladen. Eine intransparente und handverlesene Auswahl führt schnell zu schlechter Stimmung und dem Gefühl ausgeschlossen zu sein.

## Wie sieht eine Zusammenarbeit aus?

### Regelmäßiger Austausch

Für die erfolgreiche Etablierung eines starken Netzwerks ist ein in einem regelmäßigen Turnus stattfindender Austausch zwischen den Akteuren wichtig. Hierbei sollte ein Kommunikationsrhythmus gewählt werden, der allen Beteiligten entgegenkommt.

Für den Arbeitskreis Radanbindung Flughafen hat sich ein halbjährlicher Rhythmus als sinnvoll erwiesen. Ein rechtzeitiges Save-the-date und eine folgende Einladung sorgen dafür, dass die Akteure den Termin langfristig einplanen können. Bei beiden Nachrichten wird vom Initiator, dem Regionalverband FrankfurtRheinMain, bei allen Akteuren zur Vorbereitung nach dem neuesten Stand gefragt.

### Zusammenarbeit

Das Netzwerk sollte aber nicht nur eine regelmäßig Austauschplattform sein, sondern auch einen Transformationsprozess in Gang setzen. Hierzu sollten folgende Fragen gemeinsam besprochen werden:

- Was fehlt zu einem fahrradfreundlichen Gewerbegebiet?  
→ Probleme beschreiben und analysieren
- Wo soll es hingehen? → Vision erstellen
- Wie soll diese Vision realisiert werden? → Ziele und Handlungsfelder definieren
- Wer ist verantwortlich? → Zuständigkeiten klären
- Bis wann soll was passieren? → Zeitplan erstellen und Etappenziele stecken
- Was kann überhaupt getan werden? → Grenzen möglicher Veränderungen realistisch einschätzen
- Wo kann finanzielle Unterstützung angefordert werden?  
→ Fördermöglichkeiten recherchieren und Förderungen abrufen

#### Auf einen Blick:

#### Netzwerken für den Radverkehr

- Initiator und Organisator des Netzwerks finden
- Teilnehmendenliste erstellen
- Expertengruppen bilden
- Kommunikationsrhythmus festlegen für kontinuierlichen Austausch
- Ziele setzen
- Projekte anvisieren
- Zeitplan erstellen
- Zuständigkeiten festlegen

## Expertentreffen

Für bestimmte Diskussionen kann es sinnvoll sein, nur einen Teil der Akteure an einen Tisch zu bringen. Solche Expertentreffen können beispielsweise nach eindeutig abgegrenzten Teilräumen, thematischer Fokussierung oder Akteursgruppierungen gebildet werden. Ein Beispiel ist das Nachbarschaftsfrühstück Gateway Gardens: Die ansässigen Unternehmen des neuen Gewerbegebiets am Flughafen Frankfurt treffen sich regelmäßig im Rahmen eines entspannten Veranstaltungsformats und besprechen aktuelle Themen.

## 6.1 Beispiel Arbeitskreis Radanbindung Flughafen Frankfurt

Der Arbeitskreis Radanbindung Flughafen Frankfurt besteht seit 2013. Inzwischen haben bereits 15 Sitzungen im circa halbjährlichen Rhythmus stattgefunden. Seit der Gründung ist das Arbeitskreisnetzwerk immer weiter gewachsen und bildet mittlerweile eine etablierte regionale Plattform.

Initiator ist der Regionalverband Frankfurt RheinMain, der für die Leitung der Sitzungen, deren Auf- und Nachbereitung und die Koordination von Abstimmungsprozessen verantwortlich ist.

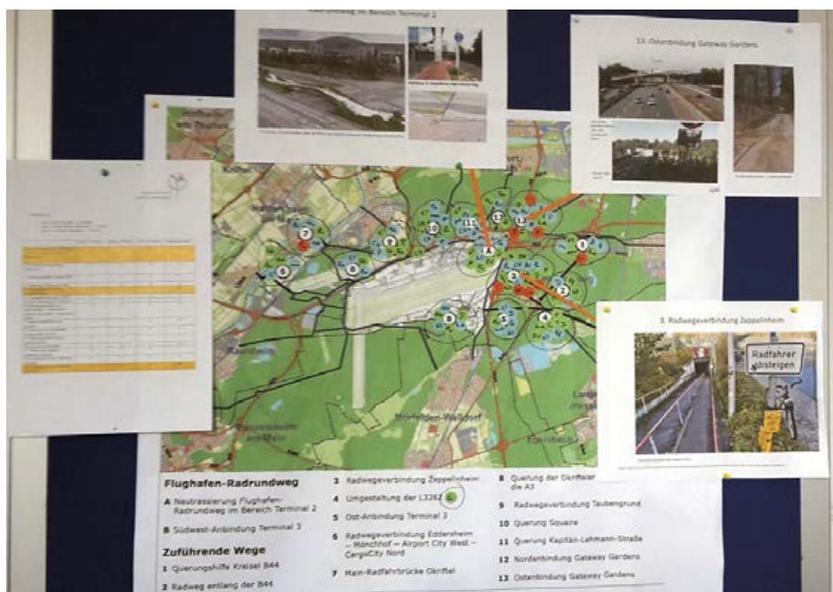


Abbildung 41: Abstimmung im Netzwerk

Zu dem Kernteam des Arbeitskreises gehören der ADFC Hessen, Hessen Mobil, die Fraport AG, die Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens mbH und das Radfahrbüro der Stadt Frankfurt. Neben den an den Flughafen angrenzenden Kommunen und Kreisen sind diverse Gesellschaften, wie zum Beispiel der RheinMain-Verkehrsbund oder der Regionalpark RheinMain, Teil des erweiterten Netzwerks. Die wissenschaftliche Begleitung seitens Universitäten und Hochschulen, aber auch einzelne Projekte, kleinere Studien, Wettbewerbe oder Abschlussarbeiten eröffnen dem Prozess eine zusätzliche Perspektive.

Alle Sitzungen beginnen mit einem kurzen Neuigkeiten-Blitzlicht. Diese Neuigkeiten werden bereits bei der Einladung von den Teilnehmenden abgefragt und vom Regionalverband aufbereitet. Im Anschluss folgen ausführlichere Berichte sowie die Arbeit im Plenum. Gerne werden auch ReferentInnen eingeladen, die ihr Expertenwissen zu bestimmten Themenfeldern einbringen, beispielsweise zur Beleuchtung von Radwegen in sensiblen Bereichen. Auch Radpendelnde werden regelmäßig eingeladen, um ihre Perspektive einzubringen und Probleme und Wünsche zu formulieren.

Seine bisherige Arbeit hat der Arbeitskreis in einer ersten Broschüre zusammengefasst. Dort werden die Vision und das Ziel eines fahrradfreundlichen Flughafens beschrieben, aber auch die dafür notwendigen Maßnahmen und Werkzeuge. Die Sammlung, Bewertung und Priorisierung dieser Maßnahmen erfolgte in einem offenen Dialog mit anschließender Abstimmung innerhalb des Arbeitskreises. Für die Umsetzung wurde ein Zeitrahmen mit anvisierten Meilensteinen erarbeitet, der regelmäßig aktualisiert wird.



**Abbildung 42: Sitzung des Arbeitskreises Radanbindung Flughafen**

Ein großer Erfolg des Arbeitskreises ist die Akquise von Fördermitteln für zwei Projekte, die durch den Regionalverband initiiert wurden und unter Beteiligung verschiedener Arbeitskreisteilnehmender durchgeführt werden: Neben dem NRVP-Projekt (siehe auch Kapitel 1) wurde auch das CHIPS-Projekt entwickelt:

- Das Projekt »CHIPS – Cycle Highway: Innovation for Smarter People Transport and Spatial Planning« wird durch die Europäische Union gefördert. Der Flughafen Frankfurt dient hier als Pilotgebiet für die Planung von attraktiven Rad-schnellverbindungen auf europäischer Ebene.



Subpartner sind die Fraport AG und die Gateway Gardens Grundstücksgesellschaft mbH. Assoziierte Partner sind die Städte Frankfurt, Hanau und Darmstadt, der ADFC Hessen und das House of Logistics and Mobility HOLM GmbH.

Daneben gibt es viele weitere kleine Erfolge zu verzeichnen, die der Arbeitskreis begleitet hat, beispielsweise die Radwegebeschilderungen zum und am Flughafen.

Den ersten Arbeitsbericht des Arbeitskreises »Radanbindung an den Stadtteil Flughafen« des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain finden Sie unter folgendem Link:

<https://region-frankfurt.de/Aufgaben/Mobilität-/Radverkehr-/Radanbindung-Flughafen->

**Abbildung 43: Broschüre des Arbeitskreises Radanbindung Flughafen**

## 7. Gutes tun und darüber reden

Ebenso wichtig wie die inhaltliche Arbeit ist die kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit. Auf diese Weise wird auf die Thematik aufmerksam gemacht, die bisherigen Bestrebungen der Öffentlichkeit gezeigt und es können weitere Unterstützer und Mitstreiter gewonnen werden. Unternehmen und Kommunen sollen motiviert werden, den Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad zu fördern. Pendelnde wiederum werden aktiviert, sich selbst auf das Fahrrad zu schwingen oder sich im eigenen Unternehmen für den Radverkehr einzusetzen.

### Zielgruppen bei der Öffentlichkeitsarbeit

Um eine möglichst genaue Ansprache zu ermöglichen, sollte auch bei der Öffentlichkeitsarbeit zwischen den einzelnen Zielgruppen unterschieden werden. Es muss berücksichtigt werden, welche Informationen für die jeweilige Zielgruppe von Interesse sind und mit welchem Format diese am besten transportiert werden können. In Bezug auf das Projekt »Fahrradfreundliche Gewerbegebiete« werden im folgenden vier Gruppen aufgeführt:

- **Fachöffentlichkeit** – Über Fachvorträge, Messestände oder Diskussionsforen kann in der Fachöffentlichkeit das Thema verbreitet werden. Dies führt zu produktiven Diskussionen und einem Erfahrungsaustausch. Möglicherweise werden neue Ideen, Kooperationen oder Projekte angestoßen.
- **Breite Öffentlichkeit** – Durch Pressearbeit und soziale Medien kann in der breiten Öffentlichkeit Interesse für nachhaltige Mobilität geschaffen und gezeigt werden, wie der Radverkehr gefördert wird.
- **Mitarbeitende in Unternehmen** – Unternehmen können mithilfe von Newslettern, dem Intranet, Flyern, Kartenmaterial oder Giveaways ihren Mitarbeitenden zeigen, wie das Unternehmen den Radverkehr fördert (siehe auch Kapitel 5.1 – Handlungsfeld Kommunikation).
- **Unternehmen** – Beispielsweise auf Fachveranstaltungen, über klassische Medien oder Onlineauftritte können Unternehmen für das Thema begeistert und aktiviert werden, selbst etwas für den Radverkehr zu tun.

### Kommunizieren über viele Kanäle

»Flughafen und Fahrrad? Was hat das denn miteinander zu tun?«. Dieser Ausspruch war insbesondere zu Anfang des Projekts häufig zu hören, schließlich können Reisende ihr Gepäck schlecht mit dem Fahrrad zum Flughafen transportieren. Daher war schnell klar, dass Öffentlichkeitsarbeit ein wichtiger Faktor im Projekt sein musste. Die Anfangsfrage zeigt, dass die Verknüpfung von Radverkehr und Flughafen für viele Menschen nicht selbstverständlich ist. Dennoch weckt die Kombination Aufmerksamkeit und Interesse für das übergeordnete Thema der fahrradfreundlichen Gewerbegebiete. Der Flughafen Frankfurt diente in der Öffentlichkeitsarbeit als wichtiger »Blickfänger«, der generell auf großes Interesse stößt. Die ungewöhnliche Kombination mit dem Radverkehr sorgte auch für Konferenzeinladungen und eine große Resonanz in der Presse.

Wie oben beschrieben wurden die Ziele und Ergebnisse des Projekts durch verschiedene Kommunikationsmittel an unterschiedliche Zielgruppen herangetragen. Neben den bereits in Kapitel 5 »Aktiv für den Radverkehr: Handlungsfelder« genannten Marketingmaßnahmen (Informationstool, Kommunikationskonzept) wurde das Projekt auch mit den folgenden Schritten beworben:

Die Fachöffentlichkeit wurde insbesondere durch **Tagungen und Konferenzen** angesprochen. Auf der jährlichen Netzwerkkonferenz des Geonet.MRN in Heidelberg wurde das Projekt durch **Vorträge und anschließende Diskussionsrunden** präsentiert. Weitere Veranstaltungen waren die Global Air Rail Conference in Brüssel 2017 oder der Fachaustausch Geoinformation FrankfurtRheinMain. Durch den Austausch mit anderen Experten wurde das schon bestehende Netzwerk erweitert und neue Kooperationen ins Auge gefasst.

Auch durch **Messestände** kann auf Fachveranstaltungen für das eigene Vorhaben geworben werden. Im Rahmen des Flughafenprojekts geschah dies beispielsweise bei den Kongressen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen oder dem Hessischen Mobilitätskongress im Rahmen der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt am Main. Hier konnte durch unterschiedliche Kommunikationsmittel die Aufmerksamkeit der Fachbesucher geweckt werden. Neben Postern wurde auf Bildschirmen der erarbeitete Imagefilm gezeigt. Die studentischen Entwürfe für eine Fahrradbrücke wurden mithilfe von Leinwänden und einer Virtual-Reality-Brille für die Messebesucher zu einem einzigartig realen Erlebnis.



Abbildung 44: Messestand auf dem hessischen Mobilitätskongress 2018

Ebenfalls können **eigene Veranstaltungsreihen oder Kongresse** genutzt werden, um das Projekt Partnern oder Mitgliederkommunen näher zu bringen. Das Flughafenprojekt wurde beispielsweise beim bike + business Kongress oder der Gesprächsreihe »GIS RheinMain« vorgestellt und diskutiert. Auf diese Weise konnte das Projekt im Rahmen der Gesamtarbeit des Regionalverbands eingebettet dargestellt werden.

Um die breite Öffentlichkeit auf das Projekt aufmerksam zu machen, wurde auf **klassische Pressearbeit** zurückgegriffen. Durch Pressemeldungen zu Aktivitäten wie dem Hochschulwettbewerb zum Thema Fahrradbrücke oder dem Aufstellen von smarten Fahrradboxen konnten diese Aktivitäten in der lokalen Presse positioniert werden. Wie bereits beschrieben stieß die ungewöhnliche Kombination der Themen Flughafen und Fahrrad auf eine sehr positive Resonanz und konnte einige **Presseberichte in Online- und Printmedien** generieren.

Die Modelle des Fahrradbrückenentwurfs wurden außer auf Fachmessen auch in einer öffentlichen **Ausstellung** im Foyer der Fraport Firmenzentrale präsentiert. Auf diese Weise wurde das Projekt an Mitarbeitende herangetragen und erlebbar. Neben den einzelnen Brückenmodellen konnten die Entwürfe per App und Handykamera auch auf ein großes Modell der Kreuzung projiziert werden. Das Fahrradprojekt wurde sehr real und sorgte für Gesprächs- und Diskussionsstoff darüber, welche Brücke wohl die Beste sei?



Abbildung 45: Artikel im FRAporter 08/2017

Mitarbeitende können zudem über Auftritte im **Intranet**, auf **Homepages** oder in **firmeneigenen/ organisationseigenen Printmedien** über das Thema Fahrrad informiert werden. Die Fraport AG veröffentlichte beispielsweise zwei größere Reportagen in ihren beiden **Zeitschriften**, dem »Fraporter« und der »Start frei«, die für Mitarbeitende und Flughafenbesuchende kostenlos ausliegen. Hier wurde ausführlich über das Thema »Mit dem Rad zum Flughafen« berichtet. Auch der Projektpartner ADFC Hessen konnte durch seine Homepage und Zeitschriften Aufmerksamkeit für das Thema in die Öffentlichkeit tragen.

Von der Fraport AG wird zudem die **Fahrradkarte** »Fahrradanbindung an den Flughafen Frankfurt« herausgegeben und regelmäßig aktualisiert. Diese richtet sich an flughafeninteressierte Ausflügler, kann aber auch von Pendelnden genutzt werden. Dort sind Routen, Distanzen und Aussichtspunkte sowie weitere Informationen rund um Flughafen und Umgebung verzeichnet. Die gedruckte Version dieser Karte erfreut sich auch im Smartphone-Zeitalter großer Beliebtheit. Das Medium Fahrradkarte ist damit ein Beispiel für eine einfache und breitenwirksame Maßnahme der Öffentlichkeitsarbeit.

Die genannten Beispiele zeigen, dass es eine große Fülle an Kommunikationsmitteln und -möglichkeiten gibt, mit denen die unterschiedlichen Zielgruppen angesprochen und informiert werden können: Veranstaltungen, Print- und Onlinemedien, Ausstellungen oder auch partizipative Formen können gewählt werden. Grundsätzlich sollte jedoch immer bedacht werden, dass ein ausgewogenes Verhältnis zwischen dem Schaffen von Aufmerksamkeit und dem Transport von Informationen angestrebt wird. Stimmt dieses, kann ein breites Interesse für das Ziel geweckt und damit ein Schritt weiter in die Richtung »Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel« gemacht werden.

## Mit dem Zweirad zum Flughafen



Zukunftsmusik: So könnte eine Fahrradbrücke am Frankfurter Airport aussehen.

Simulation Andreas Grzesiek

Eines Tages könnte sie Wirklichkeit werden: Eine Fahrradbrücke am Flughafen, um die vielbefahrene Kreuzung von Kapitän-Lehmann-Straße und Hugo-Eckener-Ring zu überwinden. Derzeit gibt es wegen der fehlenden Überquerungsmöglichkeit für Radler keinen Anschluss zum Stadtteil Gateway Gardens. Insgesamt ist es schwierig, sich Deutschlands größtem Flughafen mit

dem Rad zu nähern, was für Mitarbeiter wie für Fluggäste gilt. Das vom Bund geförderte Projekt „Fahrradmobilität in großen Gewerbe- und Industriestandorten am Beispiel des Frankfurter Flughafens“ nimmt sich dieser Aufgabe an. Dazu arbeiten die Stadt Frankfurt, die Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens, Fraport und der Allgemeine Deutsche Fahrradclub Hessen zusam-

men. Um sich eine solche Brücke vorstellen zu können, lobten sie einen Wettbewerb unter den Studenten der Hochschule für Gestaltung aus, den Andreas Grzesiek mit seiner „Greenline“ gewonnen hat. Bis zum Flughafen führten die Radwege häufig durch Wald, plötzlich seien sie dann von tosendem Verkehr umgeben: Grzesieks dagegen möchte das Grün über die Brücke führen. (mch.)

Abbildung 46: Artikel in der FAZ 11/2017

## Abbildungen

Abbildung 1: Verkehrsknotenpunkt Flughafen Frankfurt.	7
Abbildung 2: Über die A5 geht es mit dem Rad schnell und bequem zum Flughafen Frankfurt	9
Abbildung 3: Vision vom fahrradfreundlichen Weg zum Flughafen	10
Abbildung 4: Flughafen Frankfurt, Blick von der Cargo City Süd	14
Abbildung 5: Umliegende Kommunen des Flughafen Frankfurts	15
Abbildung 6: Potenzialermittlung für den Radverkehr am Flughafen Frankfurt	16
Abbildung 7: Radfahrer am Rollfeld	18
Abbildung 8: Handlungsfelder fahrradfreundliche Gewerbegebiete	19
Abbildung 9: Informationstool mit dem Rad zur Arbeit	20
Abbildung 10: Kurzfilm mit dem Rad zum Flughafen Frankfurt	21
Abbildung 11: Kurzfilm mit dem Rad zum Flughafen Frankfurt	21
Abbildung 12: Startseite des Informationstools »mit dem Rad zum Flughafen Frankfurt«	22
Abbildung 13: Videopodcast im Informationstool	22
Abbildung 14: Infrastrukturkarte im Informationstool	22
Abbildung 15: Beispiel für eine Plakatwand	23
Abbildung 16: Kommunikationshandbuch	23
Abbildung 17: Asphaltierter Radweg zwischen Autobahn und Rollfeld	24
Abbildung 18: Smarte Fahrradboxen am Flughafen Frankfurt	25
Abbildung 19: Eröffnung der Fahrradboxen am Flughafen Frankfurt	25
Abbildung 20: Studie zur pedelectaughlichen Infrastruktur – Bewertung der Strecken	26
Abbildung 21: Studie zur pedelectaughlichen Infrastruktur – Maßnahmendatenblatt	27
Abbildung 22: Studierendenwettbewerb Fahrradbrücke – Siegerentwurf »Green Bridge« von Andreas Grzesieki	28
Abbildung 23: Studierendenwettbewerb Fahrradbrücke – Entwurf	28
Abbildung 24: Studierendenwettbewerb Fahrradbrücke – Entwurf CoNexus	28
Abbildung 25: Studierendenwettbewerb Fahrradbrücke – Virtual-Reality-Brille	29
Abbildung 26: Studierendenwettbewerb Fahrradbrücke – Ausstellung der Entwürfe	29
Abbildung 27: Test der Fahrradzahlstelle	30
Abbildung 28: Aufbau der Fahrradzahlstellen	30
Abbildung 29: Auswertungsdiagramm Fahrradzahlstelle	31
Abbildung 30: Einzugsgebiete der Fahrradzahlstellen	31
Abbildung 31: bike + business. Der clevere Weg zur Arbeit	32
Abbildung 32: Radfahrer auf dem Weg zur Arbeit	34
Abbildung 33: Lastenpedelec Übergabe an die GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG	35
Abbildung 34: Fahrradpool der Fraport AG	36
Abbildung 35: Fahrradpool der Fraport AG	36
Abbildung 36: Pedelec-Akkuboxen bei der Fraport AG	37
Abbildung 37: Fahrradpool der Fraport AG – Kurzanleitung am Fahrrad	37
Abbildung 38: Fraport Mitarbeitende auf Diensträdern	37
Abbildung 39: Austausch im Netzwerk	38
Abbildung 40: Netzwerken für den Radverkehr	39
Abbildung 41: Abstimmung im Netzwerk	41
Abbildung 42: Sitzung des Arbeitskreises Radanbindung Flughafen	42
Abbildung 43: Broschüre des Arbeitskreises Radanbindung Flughafen	42
Abbildung 44: Messestand auf dem hessischen Mobilitätskongress 2018	44
Abbildung 45: Artikel im FRAporter 08/2017	44
Abbildung 46: Artikel in der FAZ 11/2017	45

Metropolregion  
FrankfurtRheinMain

**Aufwachsen,  
wo es aufwärts geht.**



Rund 5,8 Millionen Menschen, über 460 Städte und Gemeinden,  
drei Bundesländer, eine Region: FrankfurtRheinMain verbindet Geschichte  
mit Zukunft, Tradition mit Hightech, Kultur und Wissen mit höchster  
Wirtschaftskraft und eine vielfältige Landschaft von hohem Freizeitwert.  
Mitten im Herzen Europas, perfekt angebunden an die ganze Welt.

FrankfurtRheinMain – gut leben und erfolgreich arbeiten.

[www.region-frankfurt.de](http://www.region-frankfurt.de)



## Herausgeber

Regionalverband FrankfurtRheinMain  
Der Verbandsvorstand  
Poststraße 16  
60329 Frankfurt am Main  
[www.region-frankfurt.de](http://www.region-frankfurt.de)

## Kontakt

Alice Nick  
Abteilung Metropolregion, Regionalentwicklung und Europa  
Telefon: +49 69 2577-1581  
E-Mail: [nick@region-frankfurt.de](mailto:nick@region-frankfurt.de)

## Förderung

Das Projekt »Fahrradmobilität in großen Gewerbe- und Industriestandorten am Beispiel des Frankfurter Flughafens« wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) gefördert.

## Stand

Mai 2019

## Fotos

Bildarchiv Regionalverband FrankfurtRheinMain  
Fraport AB  
Open Street Map

## Druck:

LAUCK - Druckprodukte & mehr, Flörsheim am Main

© 2019 Regionalverband FrankfurtRheinMain

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

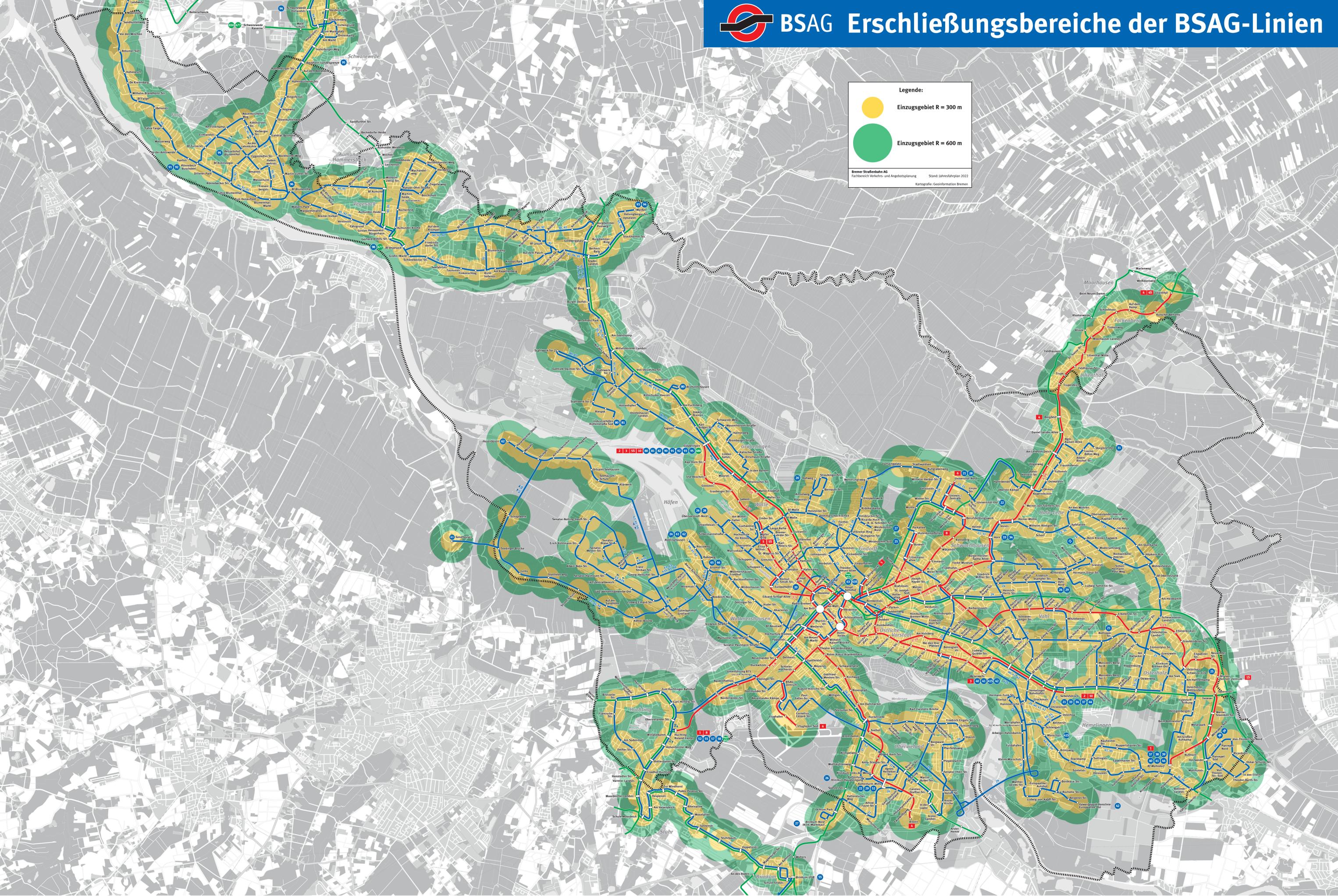


Regionalverband  
FrankfurtRheinMain

**Legende:**

-  Einzugsgebiet R = 300 m
-  Einzugsgebiet R = 600 m

Bremer Straßenbahn AG  
Fachbereich Verkehrs- und Angebotplanung    Stand: Jahresfahrplan 2022  
Kartografie: Geoinformation Bremen



## 1. GVZ + Reedeich

- FGU 218 Ahrensstraße
- FGU 984\_1 Georg-Henschel-Straße
- FGU 754\_1 Franz-Stickan-Straße
- FGU 927 Mühlenhauser Fleet
- FGU 325\_1 Senator-Mester-Straße
- FGU 307\_1 Senator-Nolting-Hauff-Straße
- FGU 306 Erich-Kühlmann-Straße
- FGU 720 Albert-Bote-Straße
- FGU 719 Senator-Harmsen-Straße
- FGU 718 GVZ Zentralbereich
- FGU 717 GVZ/Verkehrsgewerbe Ost
- FGU 716\_1 Ludwig-Erhard-Straße
- BSAG FGU 71 Reedeich Nord
- FGU 839\_1 Visbeker Straße

## 2. Tabakquartier

- FGU 838\_1 Warturmer Heerstraße

## 3. Neustadtsgüterbahnhof

- FGU 101 Hohentorsplatz
- FGU 102 Hohentorsplatz

## 4. Uni Technologiepark

- FGU 695 Wilhelm-Herbst-Straße
- FGU 699-1 Wilhelm-Herbst-Straße
- FGU 995 Celsiusstraße
- FGU 380 Universität-Nord
- FGU 379 Universität-Nord
- FGU 549 Universität-Süd
- FGU 168 Universität-Süd
- FGU 841 Universität-Ost
- FGU 516 Lise-Meitner-Straße
- FGU 470 Lise-Meitner-Straße
- FGU 576 Berufsbildungswerk
- FGU 577 Berufsbildungswerk
- FGU 370 Wiener Straße
- FGU 680 Linzer Straße
- FGU 733 Linzer Straße

## 5. Gewerbegebiet Bayernstraße

- FGU 980 Straubinger Straße
- FGU 999 Rosenheimer Straße
- FGU 1036 Amselweg

## 6. Überseestadt

- FGU 1097\_1 Konsul-Smidt-Straße
- FGU 1096 Hochschule für Künste
- FGU 75\_1 Ehrenfelsstraße
- FGU 1087 Silbermannstraße

- FGU 1005\_1 Marcuskaje
- FGU 1090 Schuppen 1

#### 7. Airbus-Stadt

- FGU 1019 Neuenlander Kämpe
- FGU 797\_1 Flughafen
- FGU 139\_1 Flughafen
- FGU 473\_1 Cornelius-Edzard-Straße
- FGU 456\_1 Cornelius-Edzard-Straße
- FGU 808\_1 Paul-Feller-Straße

#### 8. Hemelingen und Gewerbepark Hansalinie

- FGU 632\_1 Walther-Jacobs-Straße
- FGU 903 Kleine Marschstraße
- BSAG FGU 03 Allerkai
- BSAG FGU 42 Hermann-Funk-Straße

#### 9. Gewerbegebiet Bremer Kreuz – Zum Panrepel

- FGU 803 Malthusstraße
- FGU 452 Malthusstraße
- BSAG FGU 90 Von-Thünen-Straße-Süd
- BSAG FGU 63 Oskar-Schulze-Straße
- BSAG FGU 73 Ricardostraße
- FGU 21 Holzweide
- FGU 455 Holzweide

#### 10. Gewerbegebiet Industriehafen (Arcelor Mittal)

- FGU 501 Auf den Delben
- FGU 966 Auf den Delben
- FGU 1001 Stahlwerke Tor 2
- FGU 915 Stahlwerke Tor 1
- FGU 916 Stahlwerke Tor 1
- FGU 931\_1 Stahlwerke Tor 3
- FGU 513 Riedemannstraße
- FGU 474\_1 Riedemannstraße
- FGU 514 Dreyer & Hillmann
- FGU 897 Dreyer & Hillmann
- FGU 515 Oslebshauer Landstraße
- FGU 475\_1 Oslebshauer Landstraße
- FGU 167\_1 Togostraße
- FGU 382 Togostraße

#### 11. Gewerbegebiet Bremer Wollkämmerei & Bremer Vulkan

- FGU 112 Bremer Vulkan
- FGU 613 Bremer Vulkan
- FGU 612 Margaretenallee
- FGU 706 Wätjens Park
- FGU 921 Wätjens Park
- FGU 1129 Bf. Blumenthal
- FGU 1130 Bf. Blumenthal

- FGU 1131 Bf. Blumenthal
- FGU 1132 Bf. Blumenthal
- FGU 1133 Bf. Blumenthal
- FGU 1134 Bf. Blumenthal
- FGU 1135 Bf. Blumenthal
- FGU 1136 Bf. Blumenthal
- FGU 1137 Bf. Blumenthal

## 12. Mercedes Benz

- FGU 369 Sebaldsbrück
- FGU 783 Sebaldsbrück
- FGU 450 Saarstraße
- FGU 468 Saarstraße
- FGU 438 Osterholzer Friedhof
- FGU 996 Osterholzer Friedhof
- FGU 794 Osterholzer Friedhof
- FGU 397 Hermann-Koenen-Straße
- FGU 34\_1 Mercedes Benz Tor 7
- FGU 793 Mercedes Benz Tor 7
- FGU 919\_1 Mercedes Benz Tor 8