

50-1

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
102

**Vorlage Nr. 19/718-S
für die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
am 24.04.2019**

**und
Vorlage Nr. 19/620
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S)
am 02.05.2019**

Zwischenbericht: Mit dem Rad zur Arbeit fahren

A. Problem

Die Fraktionen Bündnis 90/DIE GRÜNEN und SPD haben am 05.06.2018 folgenden Antrag an die Bremische Bürgerschaft (Stadtbürgerschaft) gestellt:

Mit dem Rad zur Arbeit fahren

Mit dem Rad zur Arbeit zu fahren ist sinnvoll. Es ist gleichermaßen im Interesse großer Unternehmen wie Mercedes, Airbus, Arcelor Mittal und der Freien Hansestadt Bremen, dass eine möglichst gute Anbindung von Unternehmens- und Gewerbegebietsstandorten mit vielen Beschäftigten, an das bestehende Radwegenetz besteht, beziehungsweise diese Form des Wirtschaftsverkehrs ausgebaut wird.

Neben der Sanierung und des Ausbaus bestehender Verbindungen sollte insbesondere bei der gerade begonnenen Planung und erforderlichen Priorisierungen der im Verkehrsentwicklungsplan 2025 beschlossenen Radpremiumrouten darauf geachtet werden, dass diese Anbindung optimiert wird. Dafür ist eine Evaluation der Radwegebeziehungen zu den Unternehmen aus bremischen Wohnstandorten und aus den Quell-Wohngebieten der Pendlerinnen und Pendler im Rad/Pedelec/E-Bike-Radius sinnvoll. Multimodale Verknüpfungsangebote mit dem öffentlichen Nahverkehr sind dabei zu berücksichtigen.

Die Stadtbürgerschaft möge beschließen:

Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf,

1. eine Überprüfung der Radwegebeziehungen der großen Industrieunternehmen und Gewerbegebiete zu den Wohnorten der Mitarbeiter/-innen in Bremen sowie den Quellgebieten der Pendler/-innen im Rad/Pedelec/E-Bike-Radius unter anderem mit Hilfe der *Bike Citizens App* (WFB, bike it) vorzunehmen und

2. auf dieser Basis die bisherigen Planungen in Bezug auf den Fahrradverkehr hinsichtlich der Sanierung und des Ausbaus des Radwegenetzes zu priorisieren und insbesondere bei der Planung der Rad-Premiumrouten auch die Anbindung von Werkstoren einzubeziehen und
3. der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr und Landwirtschaft und der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen bis zum Jahresende 2018 über die Ergebnisse und erforderlichen Neujustierungen zu berichten.

B. Lösung

Es wird folgender Zwischenstand berichtet:

Die Überprüfung der Radwegebeziehungen als auch die Anbindung der Wirtschaftsstandorte durch bzw. an die Radpremiumrouten ist im Rahmen der Entwicklung von Wirtschaftsstandorten und der städtischen Verkehrsinfrastruktur eine stetige Aufgabe des Senats.

Der Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 als übergeordnetes Planwerk

Im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP) ist diese Position in mehreren Zielen und Maßnahmen impliziert. Im Zielfeld 4 („Verknüpfung der Verkehrssysteme und Angebote im Umweltverbund zwischen Bremen und der Region verbessern“) sind unter anderem folgende Ziele enthalten:

- Verbessern der Infrastruktur entsprechend der Lage der Stadtteile im Siedlungsgefüge Bremens
- Verbessern der Infrastruktur für den Fahrradverkehr und Weiterentwickeln des Radverkehrsnetzes (Routen) auch abseits von Hauptverkehrsstraßen
- Umfassendes und besseres Verknüpfen aller Verkehrsmittel des Umweltverbundes

Das Maßnahmenfeld D (Radverkehr) des VEP enthält 30 Maßnahmen. Für periphere Standorte großer Arbeitgeber ist dabei insbesondere das Netz der bis zu acht Radpremiumrouten im gesamten Bremer Stadtgebiet und anbindend an die Radverkehrsnetze der Nachbarkommunen relevant. Der VEP führt diese Premiumrouten als neues Netzelement ein. Sie gewährleisten auf ausgewählten Routen (bedarfsgerecht überwiegend außerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes) einen Qualitätsstandard, der ein komfortables, zügiges und sicheres Radfahren insbesondere für längere Entfernungen ermöglicht. Insgesamt werden auf der Grundlage einer Nachfragepotenzialanalyse acht Premiumrouten für das Handlungskonzept vorgeschlagen. Je nach Ergebnis der Nachfrageanalyse wurden die Premiumrouten hinsichtlich des Umsetzungszeitraumes prioritär oder sekundär für das Handlungskonzept des VEP berücksichtigt. Vor einer Umsetzung muss die planerisch technische Machbarkeit sowie der konkrete Routenverlauf (Bestroute) untersucht und nachgewiesen werden.

Darüber hinaus sind auch Maßnahmen anderer Maßnahmenfelder bedeutend, um mehr Arbeitswege auf das Fahrrad zu verlagern. Hervorzuheben sind dabei die Maßnahmen I.4 („Mobilitätsberatung für Betriebe“) und L.2 („Kampagne für das Radfahren“).

Potenziale des Fahrrades für den Weg zur Arbeit

Die Daten der Haushaltsbefragung „System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen – SrV“ 2013 belegen, dass die Bremer*innen 21,5 % ihrer Arbeitswege mit dem Rad zurücklegen. 73,9% der Wege, welche die Bremer*innen mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) zurücklegen, sind unter 10 Kilometer lang. Dies zeigt das immer noch bestehende Potenzial auf, zusätzliche Fahrten vom Pkw auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes und insbesondere das Pedelec verlagern zu können. Der zunehmende Einsatz von Elektrorädern zur mühelosen Überwindung größerer Entfernungen helfen dabei, die Nutzerpotentiale für das Fahrrad weiter auszuschöpfen.

Ein Teil der Arbeitnehmer*innen insbesondere aus dem Bremer Umland, hat aber auch Arbeitswege von über 10 km Länge. Hier hat der Radverkehr eine Bedeutung, wenn er attraktiv

mit dem ÖPNV verknüpft ist und diesen z.B. auf der sogenannten ersten bzw. letzten Meile des Arbeitsweges ergänzt.

Dies kann z.B. durch die Qualifizierung und den teilweisen Ausbau des Bike-and-Ride-Angebotes oder die Ergänzung durch ein Fahrradverleihsystem erfolgen. Seit 1. August 2018 wird in Bremen das sogenannte „WK-Bike“ auf Initiative des Weser-Kuriers in Kooperation mit der BSAG angeboten. In der Überseestadt wird das Angebot gut genutzt, in anderen Gewerbestandorten war die Nachfrage bisher überschaubar. Seit 1. Januar 2019 können Inhaber der MIA- und MIA-plus-Karten der BSAG das WK-Bike in den ersten 30 Minuten einer Fahrt kostenlos nutzen.

Radwegenetz

Die Entwicklung des Radverkehrs ist ein Hauptanliegen des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr und wird auch durch den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen unterstützt. Hierfür steht in der Stadtgemeinde Bremen als Grundgerüst ein dichtgeknüpftes Fahrradhaupt-routennetz zur Verfügung. Dieses Netz erschließt auch die Arbeitsplätze, die Versorgungsbereiche und die Freizeitmöglichkeiten. Bei allen größeren Neubauvorhaben wie zum Beispiel in der Überseestadt, legt darüber hinaus auch die Bauleitplanung einen hohen Wert auf eine umweltfreundliche Verkehrserschließung, bei der der Radverkehr eine besonders wichtige Rolle spielt. Es dient darüber hinaus der Priorisierung von Maßnahmen zur Fahrradförderung und ist mit dem ÖPNV bereits an zahlreichen Stellen über Bike-and-Ride-Parkplätze verknüpft, zu denen auch zwei Fahrradservicestationen gehören.

Eine attraktive Radverkehrsführung ist Voraussetzung für einen hohen Radverkehrsanteil auf einer Wegeverbindung. Das Radverkehrsnetz ist grundsätzlich verkehrssicher, weitgehend komfortabel ausgebaut, mit einer Wegweisung versehen und wird entsprechend unterhalten. In den letzten Jahren wurden die Anstrengungen zur Sanierung des Netzes erhöht und es wurde durch die Aufnahme ergänzender Verbindungen weiter verdichtet.

Für die Radverkehrsverbindungen zu den großen Arbeitsplatz-/ Gewerbestandorten sollen im Rahmen der Bearbeitung des Bürgerschaftsantrages durch die Senatoren für Umwelt, Bau und Verkehr sowie Wirtschaft, Arbeit und Häfen die Prioritäten hinsichtlich Sanierungs- und Ausbaubedarf überprüft werden. Hierbei sind die nachfolgenden Standorte zu berücksichtigen.

Gewerbestandorte / Schwerpunktprojekte des Gewerbeentwicklungsprogramms
Stadt Bremen, GEP 2020:

- Science Park
- Gewerbegebiet Bremer Wollkämmerei (BWK)
- Bremer Industrie-Park (BIP)
- Steindamm
- Überseestadt
- Bayernstraße
- Technologiepark Universität (TPU)
- Gewerbepark Hansalinie Bremen (GHB)
- Büropark Oberneuland
- Güterverkehrszentrum (GVZ)
- Airport-Stadt

Dabei kann als ein Instrument die Auswertung der sogenannten „Heatmap“ erfolgen. Diese wird aus den Bewegungsdaten der Nutzer der Bike Citizen App, eines Navigationssystems für den Radverkehr, erstellt. Bremen nimmt innerhalb der App-Community hinsichtlich der wöchentlich gefahrenen Kilometer und der Anzahl der Trips einen der Spitzenplätze der teilnehmenden Städte ein. Diese Werte sind jedoch nicht repräsentativ für das Nutzungsverhalten aller Radfahrer*innen und ermöglichen keine Aussagen zu einzelnen Wegezwecken. Zu

prüfen ist, ob durch zusätzliche Anreize zur Nutzung der App eine Verbesserung der Aussagekraft der „Heatmap“ erreicht werden kann.

Ausschnitt Heatmap der Bike Citizen App, Stand Februar 2018



Zur Umsetzung von Maßnahmen sind entweder eine Priorisierung gegenüber dann zurückzustellender Maßnahmen im übrigen Radverkehrsnetz oder zusätzliche Personal- und Finanzressourcen erforderlich. Auf dieser Grundlage sollen im Abschlussbericht Umsetzungsempfehlungen erfolgen.

Die im VEP beschlossenen Fahrradpremiumrouten (s.o.) sollen das Netz weiter qualifizieren und eine Rückgratfunktion übernehmen. Die Premiumrouten beziehen die Anbindung von Arbeitsplatzschwerpunkten mit ein.

Neben kleineren, bereits vorhandenen Teilstücken zwischen der Universität und der Stadtmitte sowie in der Neustadt wurde eine Machbarkeitsstudie für eine 43 km lange Fahrradpremiumroute zwischen Farge und Mahndorf vorgelegt.¹ Diese Route bindet u.a. das Gewerbegebiet Bremer Kreuz, das Mercedes-Benz Werk Hemelingen, die Innenstadt, die Überseestadt, den Bremer Industrie-Park und das Zentrum von Vegesack mit Fähranbindung nach Lemwerder (Lürßen) sowie die Gewerbegebiete BWK und Farge-Ost an. Für die Realisierung der gesamten Route sind Stand 2017 Mittel in Höhe von ca. 20 Millionen Euro erforderlich. Mit der Umsetzung eines ersten Streckenabschnitts soll im Frühjahr 2019 in Hemelingen begonnen werden.

Wichtige Netzergänzungen, die insbesondere der Erreichbarkeit der Arbeitsplätze dienen, sind vor allem die im VEP vorgeschlagenen Fahrrad- und Fußgängerbrücken, für die bereits Studien und Kostenschätzungen vorliegen. Gerade mit Brücken für Radfahrende und Fußgänger*innen können spezifische Anreize für den nicht motorisierten Verkehr geschaffen werden, wodurch Autofahrten in nennenswertem Umfang durch Reisezeitverkürzungen im Radverkehr ersetzt werden können. Diese Brücken werden – gerade für die Berufstätigen –

¹ https://www.bauumwelt.bremen.de/verkehr/radverkehr/machbarkeitsuntersuchung_von_fahrrad_premiumrouten-73732

dringend benötigt, damit diese ihre Arbeitsplätze schneller und sicherer erreichen können. Sie entlasten auch in hohem Maße die vorhandenen Brücken, die im Bestand für den Fahrradverkehr nicht mehr weiter ausgebaut werden können.

Ein weiterer wichtiger Teil des Radverkehrsnetzes sind die ampelgesteuerten Knotenpunkte. Allein in den letzten fünf Jahren wurden 35 von ihnen fahrradfreundlicher gestaltet, weitere 19 Knotenpunkte sind bis Ende 2019 geplant.

Mobilitätsmanagement

Die Attraktivität der Radverkehrsnutzung auf Arbeitswegen kann von den Unternehmen weiter unterstützt werden. Wer mit dem Rad zur Arbeit fährt, erwartet sichere und witterungsgeschützte Abstellanlagen dicht am Arbeitsort. Die Möglichkeit zum Umkleiden und auch zum Duschen sollte darüber hinaus möglichst vorhanden sein.

Darüber hinaus kann durch betriebliches Mobilitätsmanagement der Modal Split der Arbeitnehmer beeinflusst werden. Mit den großen Arbeitgebern in Bremen wird zurzeit Kontakt aufgenommen, um spezifische Potenziale zum zielgerichteten Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements zu ermitteln.

Liste der größten Arbeitgeber (Unternehmen ohne öffentlicher Dienst) im Land Bremen²

| Unternehmen | Wirtschaftszweig | Arbeitnehmer im Land Bremen |
|--------------------------------------------|-----------------------------------------------------|------------------------------------|
| Daimler AG Mercedes-Benz Werk Bremen | Automotive | 12.500 |
| Gesundheit Nord gGmbH Klinikverbund Bremen | Gesundheitswirtschaft | 7.600 |
| BLG Logistics Group AG & Co. KG | Logistik/ Maritime Wirtschaft | 6.000 |
| ArcelorMittal Bremen GmbH | Stahlerzeugung | 4.500 |
| Airbus Group | Luft- und Raumfahrt | 3.000 |
| WESER-KURIER Mediengruppe | Design und Medien | 2.529 |
| swb AG | Umwelttechnologie/ wirtschaftsnahe Dienstleistungen | 2.500 |
| Deutsche Post AG | Logistik | 2.200 |
| Bremer Straßenbahn AG | ÖPNV | 2.065 |

Weiteres Vorgehen zur Bearbeitung des Bürgerschaftsbeschlusses

- Überprüfung der Prioritäten hinsichtlich Sanierungs- und Ausbaubedarf der Radverkehrsverbindungen zu den großen Arbeitsplatzstandorten und den wichtigen Gewerbegebieten.
- Erarbeitung von Umsetzungsempfehlungen.
- Ermittlung spezifischer Potenziale zum zielgerichteten Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements gemeinsam mit den großen Arbeitgebern.

C. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Die weitere Bearbeitung des Bürgerschaftsbeschlusses kann mit den vorhandenen Ressourcen durchgeführt werden.

Die Genderaspekte wurden geprüft.

Die Aussagen bezüglich der Mobilität, Verkehrsentwicklung und der Anbindung von Arbeitsorten ans regionale und überregionale Fahrradnetz richtet sich an alle gesellschaftlichen Gruppen. Der Aspekt, dass Unterschiede zwischen Frauen und Männern in Zugang und Nut-

² Quelle: <https://www.wfb-bremen.de/de/page/wirtschaftsstandort-bremen/grosse-unternehmen-in-bremen>

zung infrastruktureller Einrichtungen und öffentlicher Räume bestehen, sowie auch der Aspekt der Barrierefreiheit werden bei der Erschließung unterschiedlicher Verkehrsanlagen stets berücksichtigt.

D. Negative Mittelstandsbetroffenheit

Die Prüfung nach dem Mittelstandsförderungsgesetz hat keine qualifizierte (negative) Betroffenheit für kleinste, kleine und mittlere Unternehmen ergeben.

E. Beschlussvorschlag:

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr sowie den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen wie dargestellt zu verfahren und über die Ergebnisse zu gegebener Zeit erneut zu berichten.