

Eine Publikation von

iaw
Institut Arbeit und Wirtschaft
Universität / Arbeitnehmerkammer Bremen

A
Arbeitnehmerkammer
Bremen

ARBEIT UND WIRTSCHAFT IN BREMEN Ausgabe 44 / Juni 2023

Guido Nischwitz, Martin von Bestenbostel

Nachhaltige Mobilität von Beschäftigten in Bremer Gewerbe- gebieten

Eine exemplarische Untersuchung
im Güterverkehrszentrum
und im Gewerbegebiet Hansalinie

Projektpartner:



Der Senator für Wirtschaft,
Arbeit und Häfen



Die Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau

Impressum

Herausgeber

Institut Arbeit und Wirtschaft (iaw)
Universität / Arbeitnehmerkammer Bremen
Wiener Straße 9
28359 Bremen

Arbeitnehmerkammer Bremen
Bürgerstraße 1
28195 Bremen

Umschlaggestaltung

GfG / Gruppe für Gestaltung, Bremen

Titelfotos

fotolia.com / Dan Race
fotolia.com / CHW
fotolia.com / auremar
fotolia.com / Carl-Juergen Bautsch

Lektorat

Martina Kedenburg

Druck

Druckerei Wilhelm Wellmann, Bremen

1. Auflage 2023
ISSN: 2195-7266

Bestellung

Institut Arbeit und Wirtschaft (iaw)
Geschäftsstelle
Telefon 0421.218-61704
iaw-info@uni-bremen.de

Die Arbeitnehmerkammer Bremen vertritt als Körperschaft des öffentlichen Rechts die Interessen der im Land Bremen beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Um diesem gesetzlichen Auftrag auf der Basis aktueller wissenschaftlicher Forschungsergebnisse umfassend gerecht zu werden, kooperiert die Arbeitnehmerkammer mit der Universität Bremen. Teil dieser Kooperation ist das Institut Arbeit und Wirtschaft (iaw), das gemeinsam von beiden Häusern getragen wird. Schwerpunkte des iaw sind die Erforschung des Strukturwandels von Arbeit, Wirtschaft und Gesellschaft, insbesondere in seinen Auswirkungen auf Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Im Rahmen dieser Reihe werden die Forschungsergebnisse, die aus der Kooperation zwischen Arbeitnehmerkammer und iaw hervorgehen, veröffentlicht.

Guido Nischwitz, Martin von Bestenbostel
unter Mitarbeit von Milena Preiter, Nike Borgmeier und Pia Steinhauer

Reihe Arbeit und Wirtschaft in Bremen 44 | 2023

Nachhaltige Mobilität von Beschäftigten in Bremer Gewerbegebieten

Eine exemplarische Untersuchung im Güterverkehrszentrum und im Gewerbegebiet Hansalinie

Ein Projekt im gemeinsamen Auftrag von:

Arbeitnehmerkammer Bremen

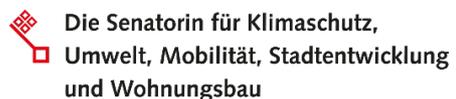
Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven

Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa (SWAE)

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS)



Handelskammer Bremen
für Bremen und Bremerhaven



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
Abbildungsverzeichnis.....	4
Kartenverzeichnis	5
Tabellenverzeichnis.....	5
Abkürzungsverzeichnis	6
1 Einleitung.....	7
2 Profile der Gewerbegebiete	10
2.1 Gewerbepark Hansalinie (GPH).....	12
2.2 Güterverkehrszentrum (GVZ)	22
3 Ergebnisse der Beschäftigtenbefragung.....	30
3.1 Soziodemografie	31
3.2 Arbeitswege	34
3.3 Bewertungen	36
3.4 Umsteigepotenzial	38
3.5 Erwartungen.....	42
3.6 Zwischenfazit.....	43
4 Ergebnisse der Unternehmensbefragung.....	44
4.1 Betriebsangaben.....	45
4.2 Erreichbarkeit	46
4.3 Verbesserungsbedarfe.....	47
4.4 Betriebliches Mobilitätsmanagement	49
4.5 Zwischenfazit.....	54
5 Gesamtfazit und Bilanzierung	55
6 Empfehlungen.....	59
6.1 Übergreifende Empfehlungen (E 1).....	59
6.2 Verbesserung des ÖPNV/SPNV (E 2).....	61
6.3 Radinfrastruktur (E 3).....	62
7 Literaturverzeichnis.....	68

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Erschließungsmaßnahmen im GPH im Zeitablauf.....	14
Abbildung 2: Bushaltestelle im GPH mit Pollern (Ludwig-von-Kapff-Straße).....	16
Abbildung 3: Nicht bediente Bushaltestellen in der Bergener Straße (GPH)	17
Abbildung 4: Geteilter Fuß- und Radweg Europaallee (GPH).....	17
Abbildung 5: Erschließungsmaßnahmen im GVZ im Zeitablauf.....	23
Abbildung 6: Bushaltestelle Georg-Henschel-Straße (Richtung GVZ)	26
Abbildung 7: Fahrradweg an der Senator-Mester-Straße.....	27
Abbildung 8: Anteil der Beschäftigten nach Gewerbegebiet	30
Abbildung 9: Geschlecht	31
Abbildung 10: Alter	32
Abbildung 11: Arbeitszeitanteil.....	32
Abbildung 12: Verteilung der Wohnorte.....	33
Abbildung 13: Zuletzt genutztes Verkehrsmittel für den Arbeitsweg – Anteil der (Fast-) Immer- und Häufig-Angaben.....	34
Abbildung 14: Hindernisse für die Nutzung des ÖPNV	35
Abbildung 15: Hindernisse für die Nutzung des Fahrrads	35
Abbildung 16: Bewertung der Anbindung an die verschiedenen Verkehrsmittel.....	36
Abbildung 17: Bewertung der Anbindung an die verschiedenen Verkehrsmittel – differenziert nach Nutzer:innengruppen.....	37
Abbildung 18: Bereitschaft, zukünftig umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu nutzen.....	38
Abbildung 19: Bereitschaft, zukünftig umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu nutzen – differenziert nach Nutzer:innengruppen.....	38
Abbildung 20: Bereitschaft, zukünftig umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu nutzen – differenziert nach Distanz zum Wohnort	39
Abbildung 21: Bevorzugte zukünftige Verkehrsmittelwahl – differenziert nach MIV-Nutzer:innen	40
Abbildung 22: Bevorzugte zukünftige Verkehrsmittelwahl – differenziert nach ÖPNV-Nutzer:innen	40
Abbildung 23: Bevorzugte zukünftige Verkehrsmittelwahl – differenziert nach Fahrradfahrer:innen	41
Abbildung 24: Erwartungen an die Arbeitgeber:innen.....	42
Abbildung 25: Anteil der Betriebe nach Gewerbegebiet.....	44
Abbildung 26: Anzahl der Beschäftigten	45
Abbildung 27: Branchen.....	45
Abbildung 28: Einschätzung der Erreichbarkeit.....	46
Abbildung 29: Bedeutung mobilitätsbezogener Aspekte	47
Abbildung 30: Verbesserungsbedarfe.....	47
Abbildung 31: Angebotswünsche zur Unterstützung einer nachhaltigen Mobilität der Beschäftigten.....	48
Abbildung 32: Informationswünsche zu mobilitätsbezogenen Themen	49
Abbildung 33: Umgesetzte oder geplante Maßnahmen der Betriebe	50
Abbildung 34: BMM	51
Abbildung 35: Zuständigkeit BMM	51
Abbildung 36: Motive, ein BMM im Betrieb eingeführt zu haben	52
Abbildung 37: Gründe, warum noch kein BMM eingeführt wurde	53

Abbildung 38: Absicht, BMM einzuführen.....	53
--	----

Kartenverzeichnis

Karte 1: Gewerbegebiete in der Stadtgemeinde Bremen.....	10
Karte 2: Lage des Gewerbeparks Hansalinie in der Stadtgemeinde Bremen	13
Karte 3: Karte der Erschließungsflächen im GPH (Stand: 11/2022).....	13
Karte 4: ÖPNV und Radverkehrsinfrastruktur im Gewerbepark Hansalinie	18
Karte 5: Angebotsoffensive Stufe 7 – Erweiterung und Optimierung der Quer- und Expresslinien	19
Karte 6: Maßnahmen zum Radverkehr mit geplanten Weserquerungen.....	21
Karte 7: Lage des GVZ in der Stadtgemeinde Bremen	22
Karte 8: Raumschnitt des GVZ (Stand: 11/2022).....	23
Karte 9: Zukunftsband BAB 281	24
Karte 10: ÖPNV und Radverkehrsinfrastruktur im GVZ.....	28
Karte 11: Wohnstandorte der Befragten nach Postleitzahlbezirke	33

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ausgewählte größere Unternehmen im Gewerbepark Hansalinie (Stand: 11/2022).....	15
Tabelle 2: Auswahl größerer Unternehmen im GVZ nach Beschäftigtenzahl (Stand: 11/2022)	24
Tabelle 3: Anzahl der befragten Beschäftigten.....	30
Tabelle 4: Anzahl der befragten Betriebe	44
Tabelle 5: Übersicht der Empfehlungen und Maßnahmen	65

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
BA	Bauabschnitt
BAB	Bundesautobahn
BIP	Bremer Industrie-Park
BMM	betriebliches Mobilitätsmanagement
BSAG	Bremer Straßenbahn AG
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
GEP	Gewerbeentwicklungsprogramm
GIS	geografisches Informationssystem
GPH	Gewerbepark Hansalinie
GVZ	Güterverkehrszentrum Bremen
GVZe	GVZ Entwicklungsgesellschaft Bremen mbH
Hbf.	Hauptbahnhof
IG Metall	Industriegewerkschaft Metall
IHK	Handelskammer Bremen
KMU	kleine und mittlere Unternehmen
MIV	motorisierter Individualverkehr
NGG	Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
SUBV	Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
SKUMS	Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau
SPNV	Schienenpersonenverkehr
SWAE	Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
ver.di	Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
WFB	Wirtschaftsförderung Bremen GmbH
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZVBN	Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen

1 Einleitung

Hintergrund und Aufgabenstellung

Die Stadt Bremen stellt sich den vielfältigen Herausforderungen, um einen aktiven Beitrag zur Bewältigung des Klimawandels zu leisten. Im Kern geht es um eine Senkung des Ressourceneinsatzes und der CO₂-Emissionen. Ein zentraler Ansatzpunkt ist dabei die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätswende, die auch die Mobilitätsbedarfe der Beschäftigten berücksichtigt. Dies unterstreichen die Klimastrategie 2038 und ein Maßnahmenpaket, das der Senat der Freien Hansestadt Bremen zur Erreichung der Klimaneutralität bis zum Jahr 2038 im November 2022 beschlossen hat (SKUMS 2022a).

Von besonderer Relevanz bei der Umsetzung der erforderlichen Mobilitätswende sind die Gewerbegebiete. Insbesondere die großen, meist peripher gelegenen Gewerbegebiete Bremens verursachen ein hohes Verkehrsaufkommen. Dies bezieht sich nicht nur auf die Wirtschaftsverkehre, sondern auch auf die Beschäftigten, die in einem nicht unerheblichen Anteil zu ihrem Arbeitsort pendeln. So verdeutlicht eine Analyse der Arbeitnehmerkammer Bremen zu den Pendler:innenzahlen und vorrangig benutzten Verkehrsmitteln den Handlungsbedarf, attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) bereitzustellen. Im Jahr 2019 nutzten 72 Prozent der Einpendler:innen mit dem Arbeitsort Bremen einen Pkw. Bei den nicht pendelnden Beschäftigten mit dem Wohnort Bremen waren es immerhin noch 44 Prozent (Santner 2020).

Klimarelevante Einsparpotenziale ergeben sich damit sowohl durch eine Optimierung der Wirtschafts- und Güterverkehre als auch durch eine Verbesserung der Erschließung der Gewerbegebiete mit umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln (ÖPNV, Radwegenetz). Weitere wichtige Ansatzpunkte bieten öffentliche und betriebliche Mobilitätsangebote für die Beschäftigten.

Entsprechende Problembeschreibungen und die Formulierung von Zielsetzungen einer leistungsfähigen und nachhaltigen Anbindung von Gewerbegebieten für Arbeitnehmer:innen durch den SPNV, ÖPNV und Fahrrad-Premium-Routen finden Eingang in aktuelle Strategien und Konzepte. Hierzu gehören unter anderem der Bericht der Enquetekommission zur „Klimaschutzstrategie für das Land Bremen“ (Bremische Bürgerschaft 2021), die „Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025“, VEP 2025 (SKUMS 2022b) und das neue „Gewerbeentwicklungsprogramm, GEP 2030“ (SWAE 2023a; SWAE/WFB 2021a). In der Klimaschutzstrategie und dem Maßnahmenpaket des Senats ist die „massive Verbesserung CO₂-armer Mobilitätsangebote“ (SKUMS 2022a: 8) einer von vier zentralen Ansatzpunkten.

Mit Blick auf Handlungsbedarfe in Gewerbegebieten fehlt es bislang an einer gebietsspezifischen Untersuchung der Anbindung und Infrastrukturausstattung sowie an einer Erfassung der aktuellen Nutzung der Verkehrsmittel und der Mobilitätsbedarfe der Beschäftigten. Auch mangelt es an einer Erhebung und Analyse von Aktivitäten und Mobilitätsangeboten ansässiger Betriebe.

An diesen Punkten setzte das vorliegende Forschungsprojekt an: Im Rahmen einer Untersuchung von zwei ausgewählten Gewerbegebieten in Bremen sollten wesentliche Erkenntnisse zu ihrer Erreichbarkeit und Verkehrsinfrastruktur gewonnen werden, um Empfehlungen und Maßnahmen für eine klimagerechte Anbindung ableiten zu können.

Das Vorhaben wurde im Auftrag der Arbeitnehmerkammer Bremen im Jahr 2022 durch das iaw bearbeitet. Im Rahmen einer Kooperationsvereinbarung unterstützten die Handelskammer Bremen (IHK) sowie das Verkehrs- (SKUMS) und Wirtschaftsressort (SWAE) das Vorhaben.

Zielsetzung

Das Vorhaben des iaw sollte mithilfe von zwei Befragungen (Beschäftigten- und Unternehmensbefragung) die Ausgangslage und Potenziale einer umwelt- und klimafreundlichen Mobilität exemplarisch anhand von zwei großen Gewerbegebieten in Bremen aufzeigen. Im Kern zielt das Projekt auf die Ableitung von Empfehlungen für eine substantielle Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und Anbindung der Gewerbegebiete für die Beschäftigten. Dabei sollten Ansatzpunkte herausgefiltert werden, die für die Beschäftigten einen Umstieg auf klimafreundlichere Verkehrsmittel erleichtern können.

Darüber hinaus kann das Projekt auch einen wichtigen Beitrag für eine Umsetzung der Klimastrategie 2038 sowie eine Konkretisierung des neuen GEP 2030 und des fortgeschriebenen VEP 2025 leisten.

Vorgehensweise

Das Projekt konzentrierte sich auf zwei Gewerbegebiete in Bremen: das Güterverkehrszentrum Bremen (GVZ) und den Gewerbepark Hansalinie (GPH). Beide Gebiete bieten sich aufgrund verschiedener Merkmale für eine umfassende Untersuchung an: ihre Größe (u. a. Flächenumfang, Anzahl an Arbeitsplätzen), ihre städtische Randlage und Bedeutung für den Wirtschafts- und Arbeitsstandort Bremen, die differenzierte Branchen- und Beschäftigtenstruktur sowie das hohe Aufkommen an Pendler:innen.

Die Untersuchung umfasste verschiedene Arbeitsschritte, die aufeinander aufbauten und eng miteinander verknüpft waren. Hierzu zählten eine Dokumentenanalyse, Expert:innen- und Fachgespräche, Ortsbegehungen und Kartierungen, Befragungen (Print und online) sowie eine Zusammenführung der Teilergebnisse und Ableitung von Handlungsempfehlungen.

Dokumentenanalyse

In einem ersten Arbeitsschritt wurden aus vorliegenden relevanten Dokumenten (u. a. Studien und Berichte, Analysen, Strategien, Konzepte, Planungs- und Arbeitspapiere, Vorlagen für Deputationssitzungen) zentrale Informationen herausgefiltert und gebündelt. Im Mittelpunkt der Auswertung stand der thematische Bezug zur Mobilitätswende und entsprechende Aussagen zur Bewertung der beiden ausgesuchten Gewerbegebiete. Entsprechende Informationen flossen unter anderem in die Erstellung der Gewerbegebietsprofile, die Vorbereitung der Befragungen und die Formulierung von Handlungsempfehlungen ein.

Kartierung

Parallel zu den anderen Arbeitsschritten erfolgte eine eigene Erfassung, Beschreibung und Analyse der Ausgangslage in beiden Gewerbegebieten in Bezug auf die jeweilige Anbindung und die Ausstattung der Verkehrsinfrastruktur (Straße/MIV; ÖPNV-Haltestellen und Radwege).

Der Prozess der kartografischen Aufbereitung erfolgte mithilfe eines geografischen Informationssystems (GIS). Dabei wurden die Gewerbeflächen, Straßen, Grünflächen sowie Wege und Eisenbahngleise aufgenommen. Außerdem wurden anhand von Fahrplan- und Haltestelleninformationen die Lage der ÖPNV-Haltestellen und deren Bedienung erfasst. Diese Karten boten die Grundlage für eine anschließende Begehung der Gewerbegebiete, bei der unter anderem die Existenz, Ausstattung und Qualität der Haltestelleninfrastruktur und des Radwegenetzes kartiert und bewertet wurden. Die erhobenen Informationen und Daten wurden dann in gewerbegebietspezifischen Kartendarstellungen aufgenommen.

Beschäftigtenbefragung

Die Vorbereitung, Durchführung und Auswertung der Beschäftigtenbefragung war ein wesentlicher Bestandteil des Vorhabens. Die Befragung von Betrieben in beiden Gewerbegebieten mithilfe eines gedruckten Fragebogens (Laufzeit: 04.07.–02.09.2022). Alternativ konnten die Beschäftigten beider Gewerbegebiete digital im Rahmen einer Onlineumfrage (Laufzeit: 16.06.–12.09.2022) teilnehmen. Unterstützt und vor Ort durchgeführt wurde die Befragung in den Betrieben durch die Betriebsräte der zuständigen Gewerkschaften IG Metall, ver.di und NGG. Hierfür wurde den Gewerkschaften ein umfangreiches Umsetzungspaket (u. a. mit Vorlagen für Aushänge, Texte für Messengerdienste, Newsletter und E-Mails, jeweils ausgestattet mit einem QR-Code zur Befragung) zur Verfügung gestellt.

Zusätzlich haben die Wirtschaftsförderung Bremen (WFB) und die GVZ Entwicklungsgesellschaft (GVZe) einen Großteil der Betriebe in ihrem Gewerbegebiet per E-Mail angeschrieben und darum gebeten, ein Infoblatt zur Beschäftigtenbefragung auszuhängen.

Unternehmensbefragung

Im Nachgang zur Beschäftigtenbefragung erfolgte eine Befragung aller von der Handelskammer, der WFB und der GVZe erfassten Betriebe in beiden Gewerbegebieten. Dabei handelte es sich um eine reine Onlineumfrage (Laufzeit: 21.09.–10.10.2022), die mithilfe der Handelskammer Bremen vorbereitet und durchgeführt wurde. Wesentlich unterstützt wurde die Unternehmensbefragung durch die WFB (in der Hansalinie) und die Entwicklungsgesellschaft im GVZ. Zum einen wurden wichtige Unternehmen persönlich auf die Teilnahme angesprochen. Zum anderen konnte ein Großteil der Geschäftsführungen der ansässigen Betriebe erreicht werden, da WFB und GVZe eine direkte E-Mail-Ansprache übernahmen.

Expert:inneninterviews

Über die gesamte Projektlaufzeit hinweg wurden verschiedene Expert:inneninterviews durchgeführt. Sie dienten einerseits zur Vorbereitung der Befragungen, andererseits auch zur Einordnung und Reflexion von Teilergebnissen aus der Bestandsaufnahme, der Kartierung und den Befragungen. Mit zwölf Institutionen und 16 Teilnehmer:innen wurden zum Teil mehrfach Gespräche geführt. Dabei handelte sich um Vertreter:innen der Gewerkschaften/Betriebsräte, Unternehmen, Initiativen, Verbände und ÖPNV-Anbieter.

Auswertung und Zusammenführung der verschiedenen Teilergebnisse der einzelnen Arbeitspakete: Bilanz und Ableitung von Handlungserfordernissen, Empfehlungen und politischen Maßnahmen.

Aufbau des Berichts/der Studie

In Kapitel 2 werden beide ausgewählten Gewerbegebiete im Rahmen einer Bestandsaufnahme kurz vorgestellt und die Erreichbarkeit für die Beschäftigten anhand der Dokumentenanalyse und Kartierung beschrieben und bewertet. Zudem werden wesentliche Planungen für beide Gebiete aufgezeigt.

Kapitel 3 bildet den Kern des Vorhabens. Zentrale Ergebnisse der Beschäftigtenbefragung werden anhand von Abbildungen und Grafiken präsentiert und eingeordnet. Im Mittelpunkt steht die Aufbereitung der aktuellen Verkehrsmittelwahl, die Bewertung der Erreichbarkeit der Gewerbegebiete und der Mobilitätsangebote sowie der Veränderungsbereitschaft der Beschäftigten. Ein abschließendes Kurzfazit vermittelt sowohl Gemeinsamkeiten und ausgeprägte Unterschiede zwischen beiden Gewerbegebieten als auch daraus resultierende gebietspezifische Handlungsbedarfe.

In Kapitel 4 werden analog zu der Beschäftigtenbefragung die wichtigsten Ergebnisse der Unternehmensbefragung präsentiert und aufbereitet. Neben der Bewertung der Erreichbarkeit der Gewerbegebiete stehen hier die vorhandenen und geplanten mobilitätsbezogenen Aktivitäten der Betriebe für die Beschäftigten im Mittelpunkt. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Diskussion um gewerbegebietsspezifische Handlungsansätze. Im Kurzfazit werden auch hier die Ergebnisse zwischen den Gewerbegebieten abgeglichen, um anschließend Handlungsbedarfe aus der Perspektive der Betriebe mit Blick auf eine Aktivierung von Betrieben für ein Engagement in der Mobilitätswende herauszufiltern.

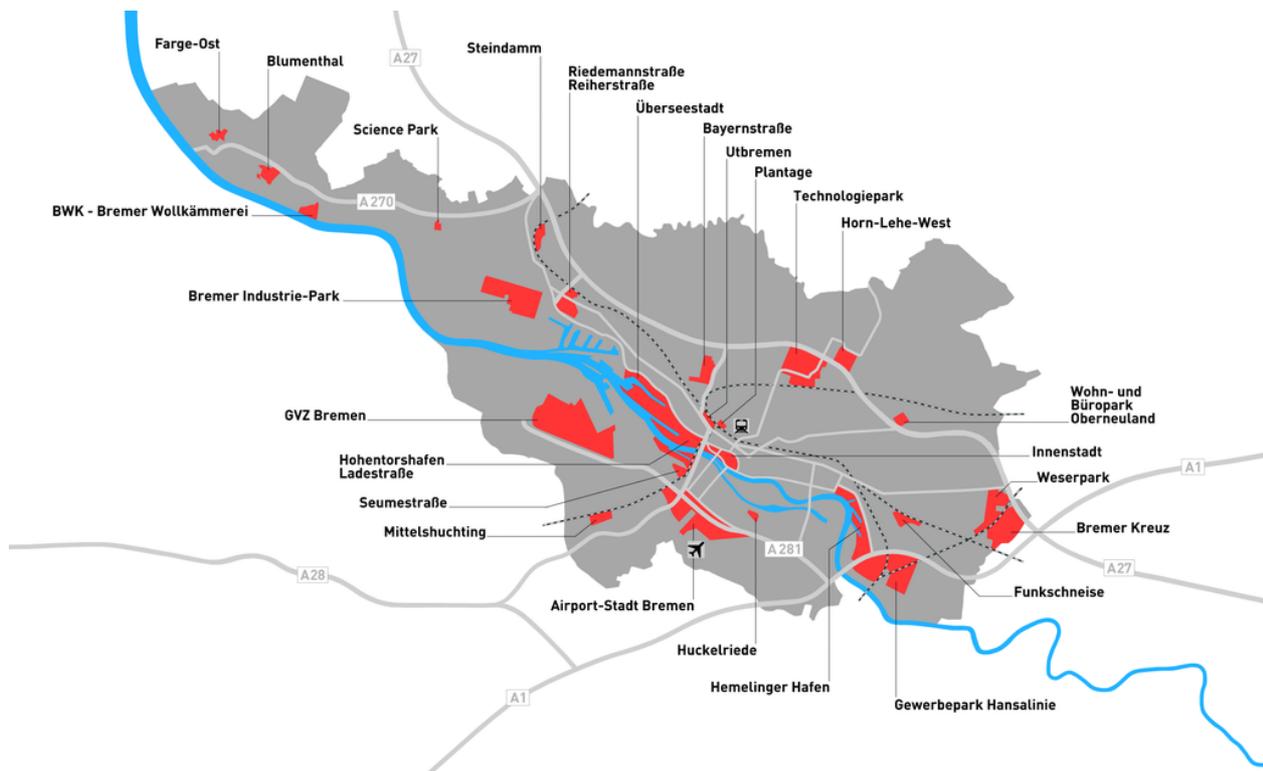
In Kapitel 5 werden die verschiedenen Teilergebnisse der einzelnen Arbeitsschritte im Rahmen eines Gesamtfazits und einer Bilanz zusammengeführt.

Das abschließende Kapitel 6 leitet aus dem Gesamtfazit und formulierten Handlungserfordernissen konkrete und differenzierte Empfehlungen ab. Diese richten sich an verschiedene Adressaten und Zielgruppen: Fachverwaltung (Ressorts) und Politik, Unternehmen und Beschäftigte, Verkehrsmittelträger und Gewerbegebietsbetreuung.

2 Profile der Gewerbegebiete

Aus der Karte 1 lassen sich die für die Stadtgemeinde Bremen wichtigsten Gewerbegebiete (26) entnehmen. Diese werden im Auftrag der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa (SWAE) von der Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (WFB) vermarktet und betreut. Die Gewerbegebiete verfügen zusammen über rund 1.350 Hektar (ha) an Gewerbeflächen (netto). Davon waren Mitte 2022 knapp 1.100 Hektar erschlossen (WFB 2022a).

Karte 1: Gewerbegebiete in der Stadtgemeinde Bremen



Quelle: WFB (2022b); Grafik: P. Fischer

Die beiden untersuchten Gewerbegebiete GVZ und GPH sind – gemessen an der Flächenausstattung – die beiden größten in Bremen. Mit einer Nettofläche von 365 (GVZ) und 287 Hektar (GPH) verfügen sie gemeinsam über knapp 49 Prozent der Gesamtfläche der 26 Gewerbegebiete. In beiden Gebieten wirtschaften zusammengefasst über 280 Betriebe, die knapp 14.000 Beschäftigten einen Arbeitsplatz bieten.

Die Flächenbilanz für die gesamte Stadtgemeinde¹ kommt aktuell auf eine Dispositionsreserve von 94 Hektar (netto). Davon entfällt die Hälfte auf die beiden Gewerbegebiete GVZ und GPH. Zieht man bei den Flächenreserven verbindliche Reservierungen, ein geringes Vermarktungspotenzial und geplante Änderungen in der Nutzung (u. a. für den Wohnungsbau) ab, kommt eine bereinigte Dispositionsreserve noch auf rund zehn Hektar (SWAE 2023a). Hiervon stellen die beiden Untersuchungsgebiete knapp sechs Hektar.

Beide Gewerbegebiete weisen aufgrund ihrer Größe und besonders ihrer Branchenstruktur eine vergleichsweise geringe Arbeitsplatzdichte auf (Bremische Bürgerschaft/Stadtbürgerschaft 2018a). Dies stellt die beiden ausgewählten Gebiete vor die Herausforderung, ein adäquates und wirtschaftlich tragfähiges Angebot an Infrastruktur wie den ÖPNV realisieren zu können.

¹ Für das gesamte Stadtgebiet (Gewerbegebiete und sonstiges Stadtgebiet) wird eine Netto-Gewerbefläche von 1.515 Hektar ausgewiesen (WFB 2022a). Auf dieser Grundlage wird die Dispositionsreserve und die bereinigte Variante berechnet.

Grundlagen

Anfang November 2022 hat sich der Senat der Freien Hansestadt Bremen auf ein Vorgehen zur Umsetzung der Klimaschutzstrategie 2038 und damit auf das Ziel einer „Netto-Null-CO₂-Emission bis zum Jahr 2038“ verständigt (SKUMS 2022a: 2). Für den Zeitraum 2023 bis 2027 werden 2,5 Milliarden Euro für konkrete Maßnahmen bereitgestellt. Bis 2038 werden Finanzmittel (einmalige Investitionskosten) von insgesamt acht Milliarden Euro zur Umsetzung benötigt.

Für das vorliegende Projekt zur nachhaltigen Mobilität von Beschäftigten in Gewerbegebieten sind insbesondere zwei von vier beschlossenen Handlungsschwerpunkten von Bedeutung (SKUMS 2022a: 6):

- „Massive Verbesserung CO₂-armer Mobilitätsangebote“. Dazu gehören Fastlane-Maßnahmen wie „Verbesserung des ÖPNV“, „Eisenbahn“, „Intermodalität“, „Dekarbonisierung des Verkehrs“ sowie „Stärkung des Fuß- und Radverkehrs“ (SKUMS 2022a: 8). Hierfür ist bis 2027 der Einsatz von Finanzmitteln in Höhe von 600 Millionen Euro vorgesehen.
- „Dekarbonisierung und klimaneutrale Transformation der Wirtschaft“ (insbesondere der Stahlproduktion, Energieerzeugung und Infrastruktur). Zur Umsetzung werden bis 2027 Kosten in einer Höhe von ebenfalls 600 Millionen Euro veranschlagt.

Für die Umsetzung einer Klimaneutralität bis 2038 gewinnen damit sowohl Maßnahmen für eine Verkehrs- und Mobilitätswende als auch für eine nachhaltige Entwicklung und Transformation von bestehenden Gewerbegebieten und neuen Wirtschaftsstandorten noch einmal an Relevanz.

Die Klimastrategie 2038 und ihre Maßnahmen beruhen auf zahlreichen Vorarbeiten, die im Rahmen verschiedener Studien, Planungen, Konzepte und Programme geleistet wurden. Diese Arbeiten waren auch mit Blick auf Zielsetzungen einer nachhaltigen verkehrlichen Anbindung und Erschließung von Wirtschaftsstandorten im Kontext einer zukunftsfähigen nachhaltigen Entwicklung von Gewerbegebieten für das vorliegende Vorhaben zentral. Zum einen bewerten sie die klima- und umweltfreundliche Anbindung der Gewerbegebiete. Zum anderen formulieren sie konkrete Ziele, Handlungsstrategien und Maßnahmen für leistungsfähige und nachhaltige Mobilitätslösungen.

Vor diesem Hintergrund wurden folgende Dokumente bei der Bearbeitung der Aufgabenstellung und beider Gewerbegebiete erfasst und eingebunden:

- Abschlussbericht der Enquetekommission „Klimaschutzstrategie für das Land Bremen“ (Bremische Bürgerschaft 2021).
- Gewerbeentwicklungsprogramm der Stadt Bremen 2030 (GEP 2030).
- Stadtentwicklungsplan Wirtschaft (SWAE 2023a).
- Gesondertes Strategiepapier zum GEP: Zukunftsweisende Wirtschaftsstandorte. Klimaschutz, Klimaanpassung und Biodiversität im Rahmen des GEP 2030 der Stadt Bremen (SWAE/WFB 2021a).
- Begleitende Studie zum GEP: Gewerbepark Hansalinie. Entwicklung eines nachhaltigen Gewerbebestands. Maßnahmenpaket für Klimaschutz, Klimaanpassung und Biodiversität im Rahmen des GEP 2030 (SWAE/WFB 2021b).
- Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremens 2025 (VEP 2025).
- Bericht zu Maßnahmen und Handlungskonzept (SKUMS 2022b).
- ÖPNV-Strategie – Angebotsoffensive der BSAG, Maßnahmenplan in elf Stufen (SKUMS 2022b).
- Antrag und Beschluss: Job-Ticket ausweiten – Gewerbegebiete besser anbinden: Den Umstieg auf Bus und Bahn für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer attraktiver machen! (Bremische Bürgerschaft/Stadtbürgerschaft 2018b; SUBV 2019).
- Radverkehr im Gewerbegebiet Hansalinie (ADFC 2021).

2.1 Gewerbepark Hansalinie (GPH)

Steckbrief – Gewerbepark Hansalinie (Stand: 11/2022)	
Stadtbezirk:	Ost
Stadtteil:	Hemelingen
Bruttofläche:	270,0 Hektar (aktuell: Bauabschnitte 0–2)
Nettofläche:	151,6 Hektar (aktuell: Bauabschnitte 0–2)
	287,0 Hektar (Bauabschnitte 0–4)
In Erschließung/Planung:	72,4 Hektar (3. Bauabschnitt)/ 63,0 Hektar (4. Bauabschnitt)
Bereinigte Disporeserve:	0,8 Hektar (Bauabschnitt 0–4)
Anzahl Betriebe:	circa 120
Anzahl Beschäftigte:	circa 5.000
Branchenschwerpunkte:	Automobilzulieferer und -logistiker, Dienstleistungsunternehmen, Handwerksbetriebe, Fachgroßhandel

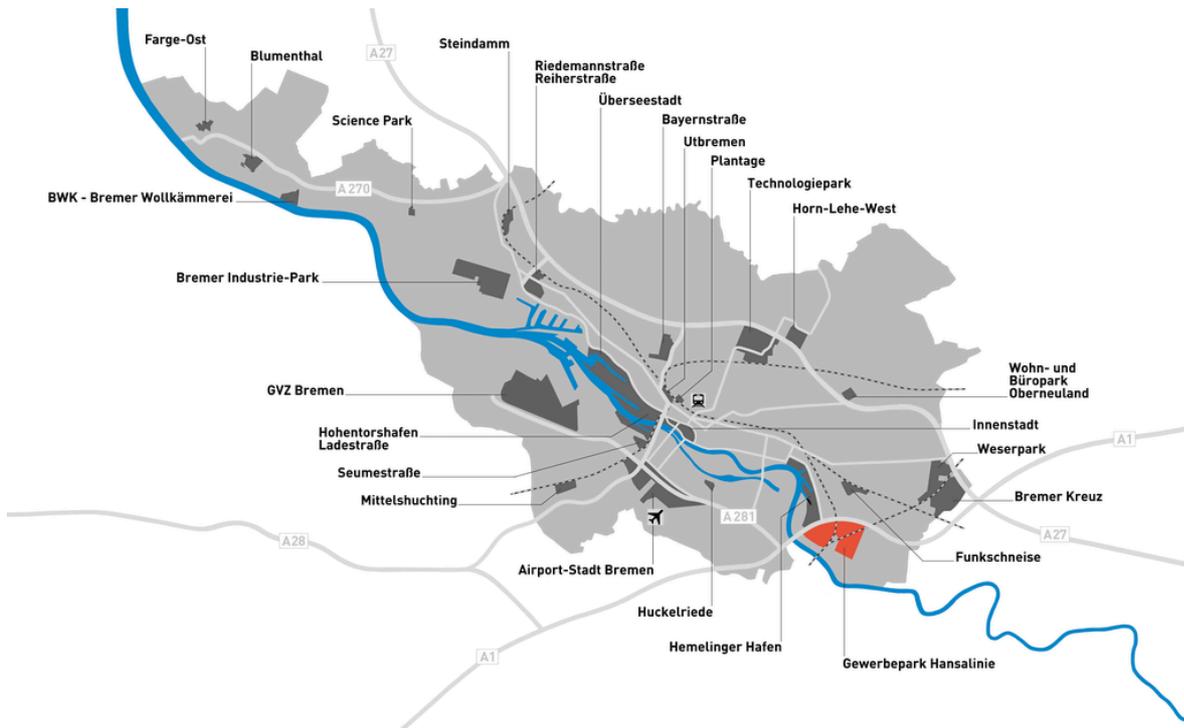
Quelle: Eigene Darstellung nach Angaben von SWAE/WFB (2021b); WFB (2022a und 2022c)

Lage und Erschließung des Gewerbegebiets

Der Gewerbepark Hansalinie (GPH) liegt im Bremer Stadtbezirk Ost (Stadtteil Hemelingen) in unmittelbarer Nähe zur Bundesautobahn 1 und zum Bremer Kreuz (BAB 27) (siehe Karte 2).

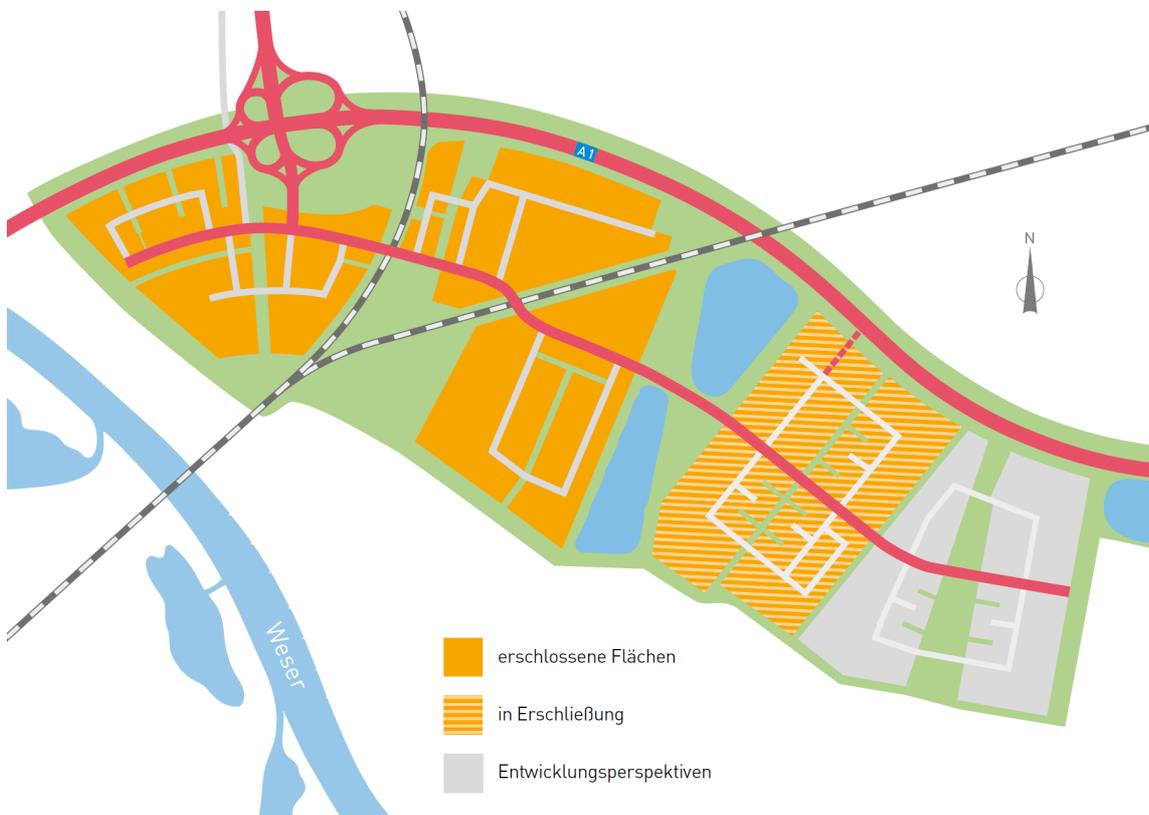
Die Vermarktung von Gewerbeflächen im GPH begann im Jahr 1998 im Rahmen des Bauabschnitts 0 (siehe Abbildung 1). Zur Erweiterung des GPH (Bauabschnitte 1–5) wurde vom Senat im Jahr 2001 ein städtebaulicher Rahmenplan beschlossen (Nischwitz et al. 2017). Aktuell (Stand: 11/2022) verfügt die Hansalinie nach der Umsetzung der Bauabschnitte 0 bis 2 (siehe Karte 3) über eine Gewerbefläche von insgesamt 156 Hektar (netto), die fast vollständig vermarktet wurde.

Karte 2: Lage des Gewerbeparks Hansalinie in der Stadtgemeinde Bremen

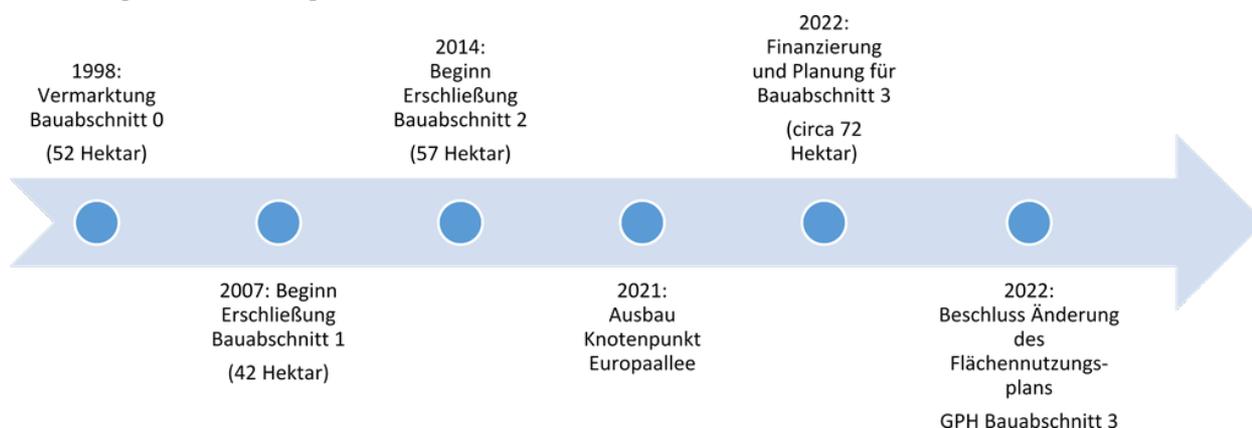


Quelle: WFB (2022b); Grafik: P. Fischer; Bearbeitung: iaw 2023

Karte 3: Karte der Erschließungsflächen im GPH (Stand: 11/2020)



Quelle: WFB (2022c); Grafik: P. Fischer

Abbildung 1: Erschließungsmaßnahmen im GPH im Zeitablauf

Quellen: Eigene Darstellung nach Bremische Bürgerschaft/Stadtbürgerschaft (2022); Nischwitz et al. (2017); SWAE/WFB (2021b)

Eine zusätzliche Erweiterung des GPH wird auf zwei größere Bauabschnitte (BA 3 und BA 4) konzentriert (SWAE 2020: 3). Während der Bauabschnitt 4 (63 Hektar Nettofläche) zunächst zurückgestellt wird, werden für den Bauabschnitt 3 (brutto 135 Hektar; netto 72,4 Hektar) konkrete Erschließungsmaßnahmen für das Jahr 2023 vorbereitet (Bremische Bürgerschaft/Stadtbürgerschaft 2022). In der Karte 3 wird die Fläche des Bauabschnitts 3 durch die Kategorie „in Erschließung“ angezeigt. Im Rahmen dieses Bauabschnitts soll der GPH mithilfe umfangreicher ökologisch nachhaltiger sowie energie- und klimaeffizienter Maßnahmen zu einem grünen Gewerbegebiet entwickelt werden. Dabei wird explizit die Umsetzung von „leistungsfähigen und nachhaltigen Mobilitätslösungen“ (SWAE/WFB 2021b: 8) gerade im Bereich ÖPNV und Radverkehr angestrebt (SWAE 2023b).

Profil und Branchen

Die Branchenschwerpunkte des GPH liegen in den Bereichen Automobilzulieferung und -logistik, Dienstleistung, Handwerk und Fachgroßhandel (WFB2022c). Geprägt wird die Hansalinie vor allem durch die Automotive-Branche. Das Profil und die Entwicklung des Gewerbegebiets stehen in einem engen Zusammenhang mit der Entwicklung des Mercedes-Benz-Werks Bremen im benachbarten Ortsteil Sebaldsbrück. Von daher haben sich im GPH zahlreiche Betriebe aus den Zuliefer- und Logistikketten des Automobilwerks angesiedelt (Nischwitz et al. 2017). Dementsprechend ist der Anteil der für Automotive-Logistik genutzten Hallenflächen mit knapp 70 Prozent (Fraunhofer SCS 2020) im Bremer Vergleich sehr hoch. In der Tabelle 1 sind ausgewählte größere Unternehmen des GPH aufgeführt. Zusammengenommen dürften die aufgeführten Unternehmen mit über 3.200 Beschäftigten rund zwei Drittel der Arbeitsplätze im GPH (insgesamt rund 5.000) stellen.

Tabelle 1: Ausgewählte größere Unternehmen im Gewerbepark Hansalinie (Stand: 11/2022)

Unternehmen	Branche	Anzahl der Beschäftigten ¹⁾
LEAR Corporation GmbH	Automotive	circa 1.200
LOREL – Logistik GmbH	Logistik	circa 590
InPro electric GmbH	Technische Fachplanung	circa 400
Schulz Systemtechnik GmbH	Maschinenbau	circa 220
Valeo Wischersysteme GmbH	Automotive	circa 220
Autoteilevertrieb Heise u. Klatt GmbH	Automotive	circa 150
Fleischer-Einkauf Aktiengesellschaft	Vertrieb für Fleischwaren	circa 140
Wittrock & Uhlenwinkel GmbH & Co. Vertriebs-KG	Vertrieb für Reinigungsmittel	circa 100
Breitkopf GmbH	Gastronomie	circa 80
terminic GmbH	sonstige Erzeugnisse	circa 80
Bremer Stahl Service GmbH	Stahlerzeugnisse	circa 60

1) Zum Teil mit Leiharbeit (unter anderem LEAR; VALEO).

Quelle: Eigene Darstellung nach eigener Recherche, iaw 2023

Aktuelle Anbindung der Hansalinie

MIV

Der GPH hat mit Blick auf den Wirtschaftsgüterverkehr und den MIV eine verkehrsgünstige Lage, auf die die WFB (2022c) explizit hinweist:

- Direkte Anbindung an die BAB 1 über Autobahnvollknoten.
- Nähe zum Bremer Kreuz (BAB 27).
- Nähe zum Dreieck Stuhr (BAB 28).

Gleisanschluss/SPNV

Der GPH ist über das Industriestammgleis Hemelingen (Gleisinfrastruktur Weserhafen Hemelingen) an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen. Das sechs Kilometer lange Stammgleis mündet am Bahnhof Bremen-Hemelingen ins überregionale Eisenbahnnetz. (bremenports 2022). Es gibt im Gewerbepark Hansalinie keinen Anschluss an den Schienenpersonennahverkehr.

ÖPNV

An den ÖPNV ist der GPH durch Busse der Linie 29² und insbesondere der Linie 42 angebunden. Die beiden Linien verbinden die Hansalinie mit den angrenzenden Stadtteilen Vahr und Kattenturm (Linie 29), Hemelingen (Linie 42) sowie mit den Umstiegspunkten „Weserwehr“ und „Bahnhof Sebaldsbrück“ (SWAE/WFB 2021b):

- Endhaltestellen Buslinie 29: Kattenturm-Mitte, Neue Vahr Nord.
- Endhaltestellen Buslinie 42: Weserwehr, Europaallee-Ost (Gewerbepark Hansalinie).

² Die Buslinie 29 bedient regelmäßig nur die Haltestelle Walther-Jacobs-Straße am Rande des GPH zum Gewerbegebiet Hemelinger Hafen. Die Haltestellen innerhalb des GPH werden werktags nur in den Abendstunden zweimal bedient.

In der Regel wird der GPH werktags (ab circa 5:30 Uhr bis circa 18:30 Uhr) im Rahmen einer 30-Minuten-Taktung angefahren. Zwischen 9:30 Uhr und 12:30 Uhr finden jedoch keine Abfahrten statt.

Radverkehr

Die Radwege zum GPH befinden sich teilweise direkt auf der Route des Weser-Radweges. Für die Anbindung an benachbarte Stadtteile und Wohnquartiere³ ist der Radweg entlang des Hemelinger Hafendamms von hoher Bedeutung (SWAE/WFB 2021b).

Verkehrsinfrastruktur innerhalb der Hansalinie – Ergebnisse der Kartierung und Begehung

Im Rahmen dieses Vorhabens wurde eine eigene Kartierung und Begehung der Hansalinie vorgenommen (siehe Informationen zur Vorgehensweise in Kapitel 1). Die Karte 4 vermittelt wesentliche Informationen zur Erschließung und zur Verkehrsinfrastruktur im GPH.

Deutlich wird die bisherige Erschließung des Gewerbegebiets durch die Umsetzung der Bauabschnitte 0 bis 2. Die Bauabschnitte 3 und 4 befinden sich in der konkreten Vorbereitung zur Umsetzung (Bauabschnitt 3) beziehungsweise in der weiteren Planung (Bauabschnitt 4). Für diese neuen Bereiche liegen aktuell (12/2022) noch keine Planungen zur ÖPNV-Anbindung und zur Ausstattung der Verkehrsinfrastruktur vor.

ÖPNV

Insgesamt gibt es zwölf Bushaltestellen in der Hansalinie und zwei Buslinien (29, 42), die diese Haltestellen bedienen. Die Haltestellen sind in der Karte durch rote Punkte dargestellt. Die Größe der Punkte gibt Auskunft darüber, wie oft die Haltestellen werktags bedient werden. Die Linie 42 weist deutlich mehr Abfahrten auf.

Anhand der Einfärbung der Punkte lässt sich die Ausstattung der Haltestellen ablesen. Es ist deutlich erkennbar, dass nur eine Haltestelle (Walther-Jacobs-Straße auswärts) dunkelrot gekennzeichnet ist. Das heißt, diese Haltestelle ist die einzige im GPH, die über ein Wartehäuschen und somit über eine Sitzgelegenheit und einen Witterungsschutz verfügt. Alle anderen Haltestellen weisen lediglich die gesetzliche Mindestausstattung auf.

Einige Haltestellen sind außerdem nicht barrierefrei, da die Busse nicht in der vorhandenen Haltebucht (Parkstreifen) halten können (siehe Abbildung 2). Die Fahrgäste müssen erst die mit Pollern besetzte Halte- beziehungsweise Parkbucht passieren, um in den Bus einsteigen zu können. Zudem befinden sich teilweise keine Bodenleitsysteme an den Haltestellen.

Abbildung 2: Bushaltestelle im GPH mit Pollern (Ludwig-von-Kapff-Straße)



Quelle: Eigene Aufnahme, Guido Nischwitz 2022

³ Unter anderem circa drei Kilometer bis Hemelingen, circa sechs Kilometer bis zur Östlichen Vorstadt, circa sieben Kilometer bis zur Vahr und bis Habenhausen sowie circa acht Kilometer bis Schwachhausen (SWAE/WFB 2021b).

Eine Empfehlung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV 2019) in Bezug auf Haltestelleneinzugsbereiche lautet, dass in Gebieten mit geringer Dichte die Bushaltestellen maximal 600 Meter voneinander entfernt sein sollten. Die gelbe Einfärbung der Straßen in der Karte 4 stellt einen 600-Meter-Radius um die Haltestellen dar. Sie verdeutlicht, dass die Haltestellen zwar nicht weiter als 600 Meter entfernt voneinander liegen, allerdings ist nicht die gesamte Fläche des GPH durch Haltestellen abgedeckt. Sowohl in der Bergener Straße (zum Beispiel Valeo Wischersysteme GmbH) als auch am westlichen Ende der Europaallee und in der Friedrich-List-Straße (zum Beispiel Brose Fahrzeugteile Bremen GmbH & Co. KG) liegen Unternehmen, die sich weiter als 600 Meter von der nächsten Bushaltestelle befinden. In der Bergener Straße sind auf dem Fußweg an vier Stellen (jeweils zwei auf der gegenüberliegenden Straßenseite) Bodenleitsysteme zu erkennen, die darauf schließen lassen, dass dort einmal der Bau von vier weiteren Haltestellen geplant gewesen ist.

Abbildung 3: Nicht bediente Bushaltestellen in der Bergener Straße (GPH)



Quelle: Eigene Aufnahme, Guido Nischwitz 2022

Radwege

In dem erschlossenen Bereich der Hansalinie (BA 0–2) verlaufen die Fahrradwege fast ausschließlich entlang der Hauptverkehrsstraße Europaallee. Dabei handelt es sich um überwiegend baulich getrennte Fahrradwege, die durch eine Markierung oder eine rote Pflasterung vom Fußweg abgetrennt sind (orangefarbene Linien in der Karte 4). Die blauen Linien in der Karte stellen gemeinsame Fuß- und Radwege dar.

Außer entlang der Anton-Zucher-Straße, dem Autobahnzubringer Hemelingen und beim Übergang der Walther-Jacobs-Straße zum Hemelinger Hafendamm gibt es keine Fahrradwege in den Nebenstraßen. Die Fahrradwege befinden sich zwar alle in einem guten bis sehr guten Zustand, die Anzahl der Fahrradwege im Gewerbegebiet Hansalinie ist aber als zu gering zu bewerten. Die (landwirtschaftlichen) Wege (in der Karte braun eingefärbt), die überwiegend für den Radverkehr freigegeben sind, ermöglichen eine gute Anbindung ans Umland.

Abbildung 4: Geteilter Fuß- und Radweg Europaallee (GPH)



Quelle: Eigene Aufnahme, Milena Preiter 2022

Bewertung der Ausgangslage und geplante Maßnahmen im GEP

Aus der aufgeführten Beschreibung der Anbindung und den Ergebnissen der Kartierung wird bereits ersichtlich, dass der GPH für die Beschäftigten jenseits des MIV mit anderen Verkehrsmitteln nur unzureichend erreichbar ist. Zudem erscheint die Verkehrsinfrastruktur innerhalb der Hansalinie als verbesserungswürdig.

Die entsprechenden Befunde sind nicht neu. So lassen sich aus den vorliegenden Strategien, Konzepten und Plänen ähnliche Bilanzierungen der Anbindung entnehmen. Zudem werden in den analysierten Dokumenten bereits konkrete Maßnahmen zur Verbesserung benannt.

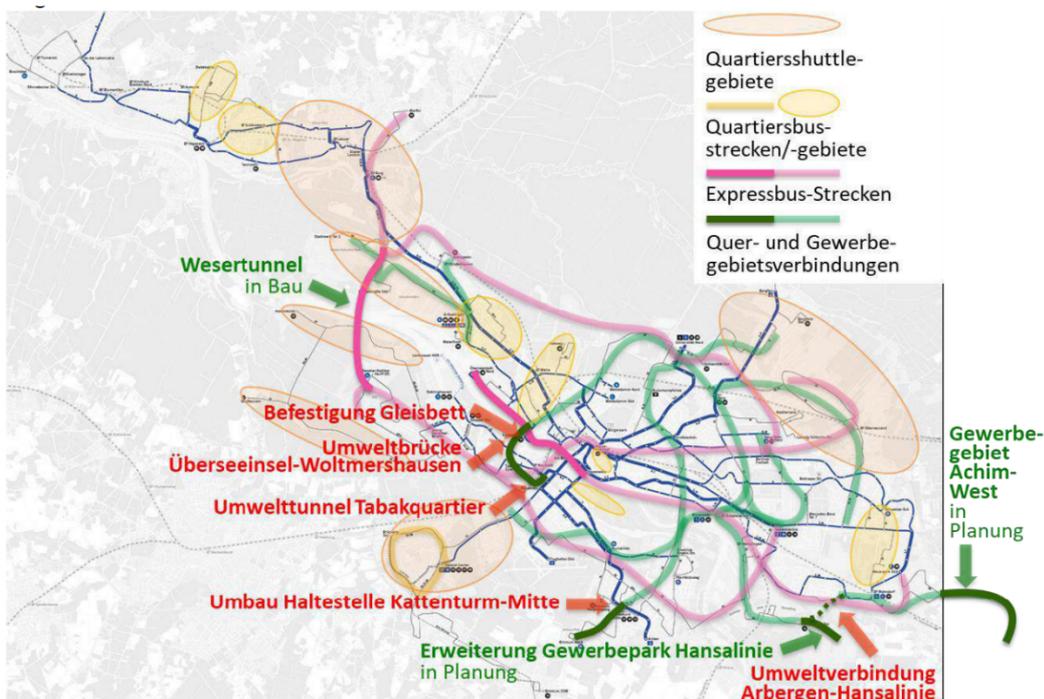
ÖPNV

Bei der Bewertung der Erreichbarkeit der Hansalinie gibt es in den analysierten Strategien und Konzepten (u. a. Bericht Klimastrategie, Zusatzstudie GEP 2030 zur Hansalinie, Fortschreibung des VEP 2025) eine hohe Übereinstimmung: Der GPH sei sehr gut mit dem Pkw erreichbar, nicht jedoch mit dem ÖPNV. Die beiden vorhandenen Buslinien würden zum einen nur die Taktrandzeiten (Buslinie 29) bedienen. Zum anderen gebe es viel Zeitverlust aufgrund von Umwegen, Umstiegen (zum Beispiel am Weserwehr) und von vielen Zwischenhalten (Buslinie 42). Von daher würden auch nur die Beschäftigten den ÖPNV nutzen, die zwingend darauf angewiesen seien (SWAE/WFB 2021b; Bremische Bürgerschaft 2021). Es fehle sowohl an innerstädtischen Querverbindungen und Expresslinien zum GPH als auch an direkten Verbindungen mit Regionalbussen (Umweltverbund) mit benachbarten Kommunen.

Im Rahmen einer Zusatzstudie zum GEP 2030 (SWAE/WFB 2021b) wurden für die Hansalinie konkrete Maßnahmen im Bereich „Leistungsfähige und nachhaltige Mobilitätslösungen“ aufgeführt und beschrieben. Diese gehen auf die Angebotsoffensive und den Maßnahmenplan der BSAG (2022) zurück, die in der Fortschreibung des VEP 2025 (SKUMS 2022b) enthalten sind:

- Verbesserung der Linienführung und Taktfrequenz der bestehenden Buslinien (der Linie 29 und insbesondere der Linie 42).
- Schaffung einer Anbindung an den Umstiegspunkt „Bahnhof Mahndorf“.
- Umsetzung von Expressverbindungen zu wichtigen Umstiegspunkten (zum Beispiel Weserwehr; Bahnhof Sebaldsbrück) mit weniger Zeitverlust.
- Prüfung einer Anbindung an das Regionalbusnetz.

Karte 5: Angebotsoffensive Stufe 7 – Erweiterung und Optimierung der Quer- und Expresslinien



Quelle: SKUMS (2022b: 138)

Inwieweit tatsächlich in den nächsten Jahren die entsprechenden Angebotsstufen 3 (Quer- und Gewerbelinie), 4 (Expressbuslinien) und 7 (Erweiterung und Optimierung, siehe Abbildung 7) (SKUMS 2022b) finanziert und umgesetzt werden, bleibt abzuwarten. Zur erforderlichen Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur (Ausstattung der Haltestellen) gibt es keine Aussagen.

Radverkehr

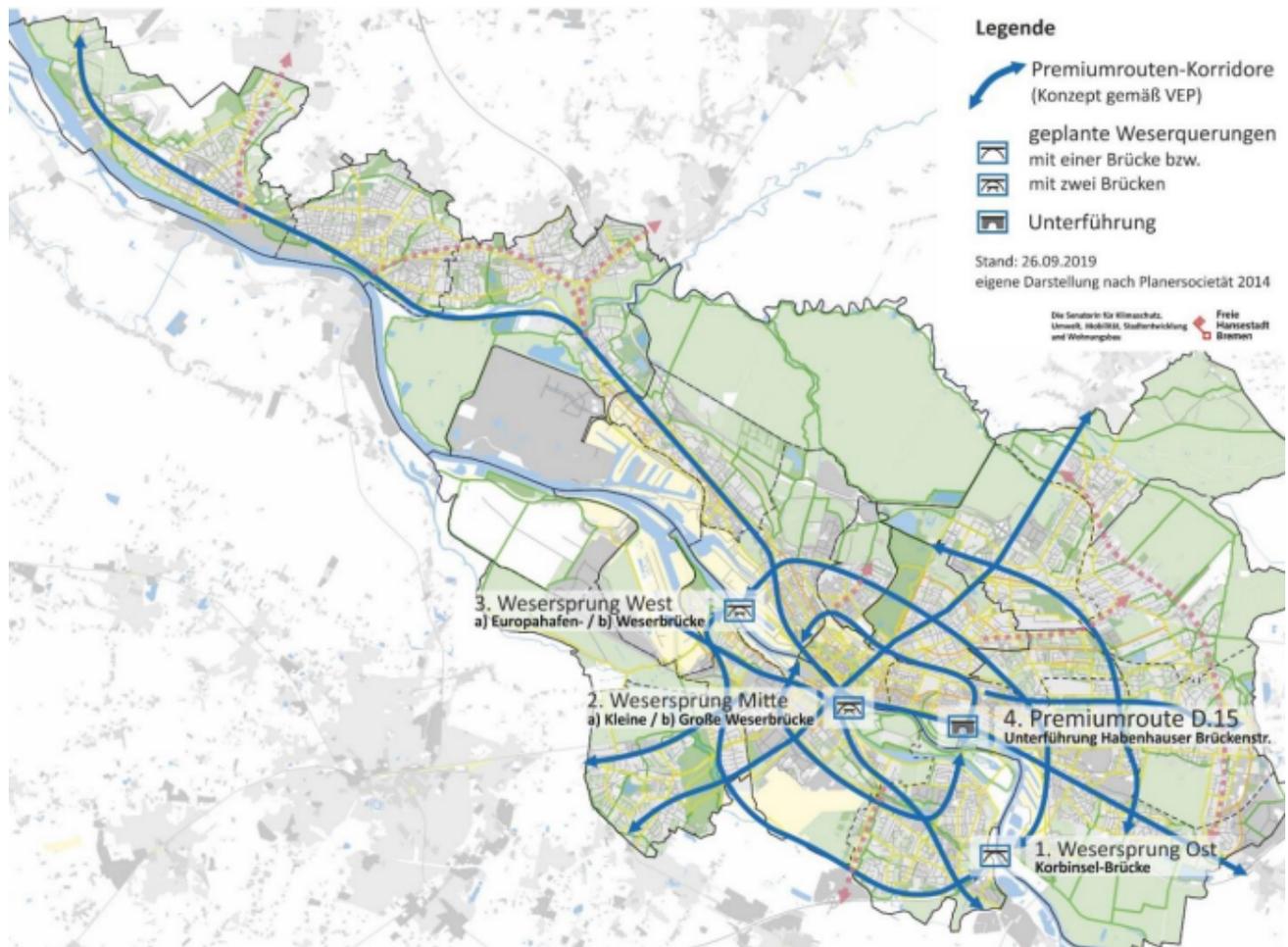
Die Anbindung der Hansalinie an den Radverkehr wird eher kritisch beurteilt. Es fehle im Gegensatz zum MIV an direkten und schnellen Verbindungen, unter anderem zu benachbarten Umstiegspunkten (zum Beispiel „*Bahnhof Mahndorf*“) und zu benachbarten Kommunen im Umland. Zudem sei der zentrale Radweg am Hemelinger Hafendamm „*in einem schlechten bis ausbaufähigen Zustand, einschließlich diverser Gefahrenstellen*“ (SWAE/WFB 2021b: 11). Beim Übergang von den landwirtschaftlichen Wegen zu den Betrieben im GPH wird ebenfalls eine schlechte Anbindung konstatiert (ADFC 2021).

Zum Radverkehr innerhalb der Hansalinie hat der ADFC in einem eigenen Positionspapier auf wesentliche Probleme hingewiesen. So sei die Europaallee zurzeit die einzige Straße im Gewerbegebiet mit einem straßenbegleitenden Radweg. Allerdings fehlten in Kreuzungsbereichen rote Markierungen, die aufgrund des Schwerlastverkehrs bei der Querung die Sicherheit für den Radverkehr erhöhen würden. In den Nebenstraßen wäre durch beengte Fahrbahnen und viel Schwerlastverkehr Radfahren auf der Fahrbahn gefährlich und unübersichtlich. Stattdessen würde irregulär auf den Gehweg ausgewichen.

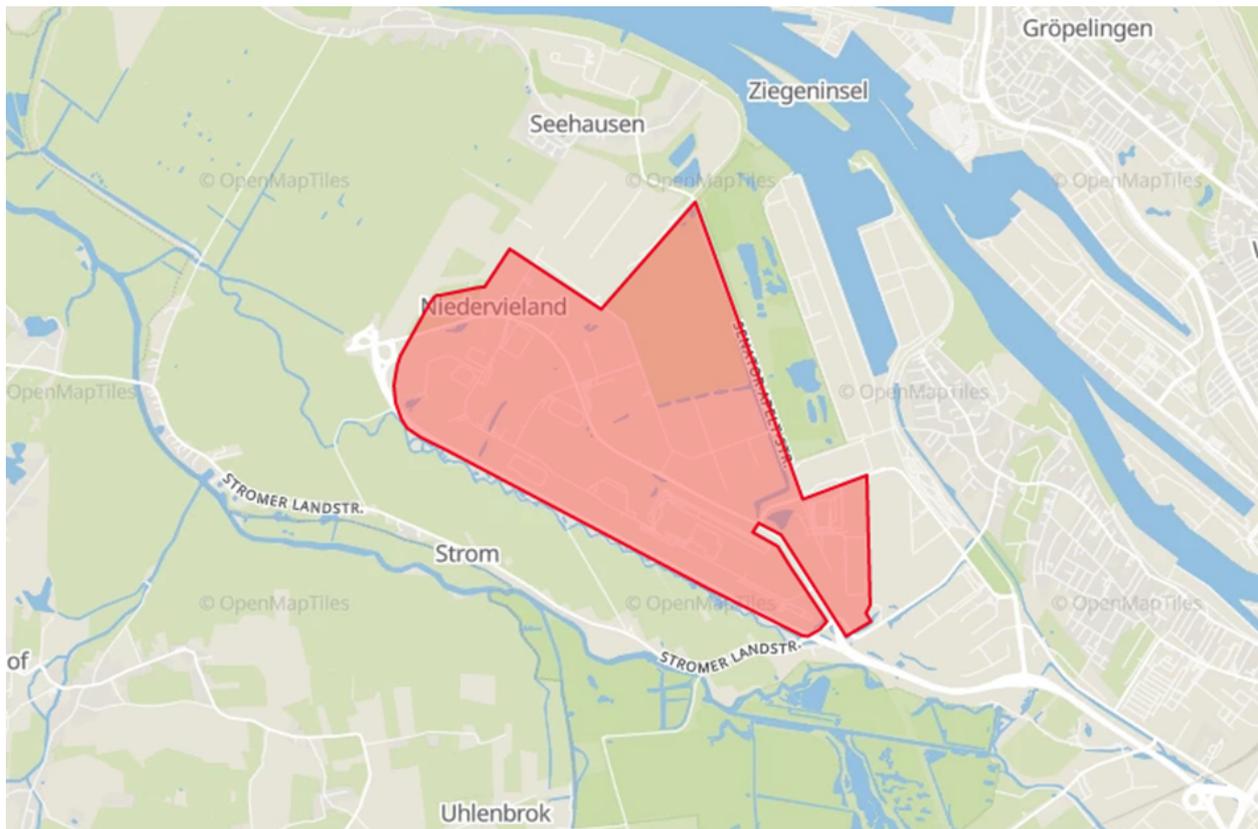
Folgende Maßnahmen sind geplant oder werden bereits vorbereitet:

- Umsetzung des Wesersprungs Ost: Die Planung für die Umsetzung der Weserbrücke sieht eine Fertigstellung bis Ende 2027 vor (Bremische Bürgerschaft 2022).
- Umsetzung der Fahrrad-Premiumroute D.15 Bremen-Nord–Innenstadt–Hemelingen, die mit der Hansalinie durch eine Direktverbindung verbunden werden kann.
- Ausbau und Verbesserung des Radwegs auf dem Hemelinger Hafendamm.
- Schaffung einer Direktverbindung Hansalinie und Bahnhof Mahndorf.
- Schaffung gesicherter Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Umstiegspunkten (Weserwehr, Bahnhof Sebaldsbrück und Mahndorf).
- Ausbau des Radwegenetzes innerhalb des GPH
SWAE/WFB (2021b), SKUMS (2022b), ADFC (2021)

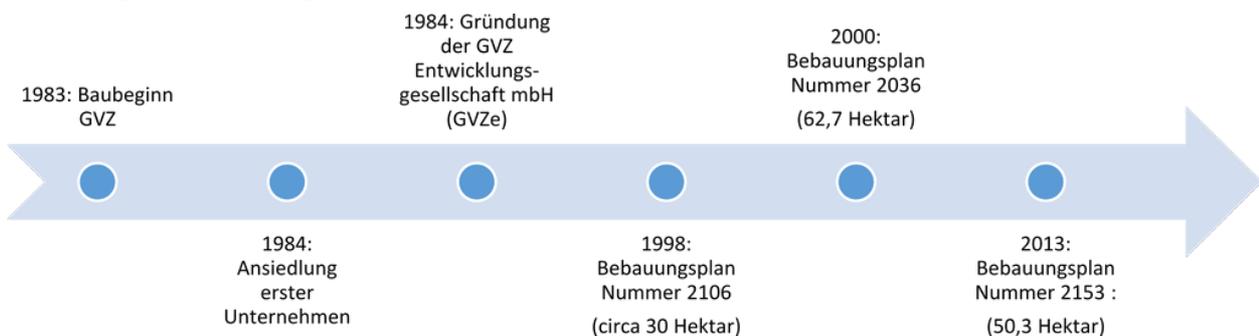
Karte 6: Maßnahmen zum Radverkehr mit geplanten Weserquerungen



Quelle: Bremische Bürgerschaft (2022: 2); eigene Darstellung des SKUMS nach Planersocietät (2014)

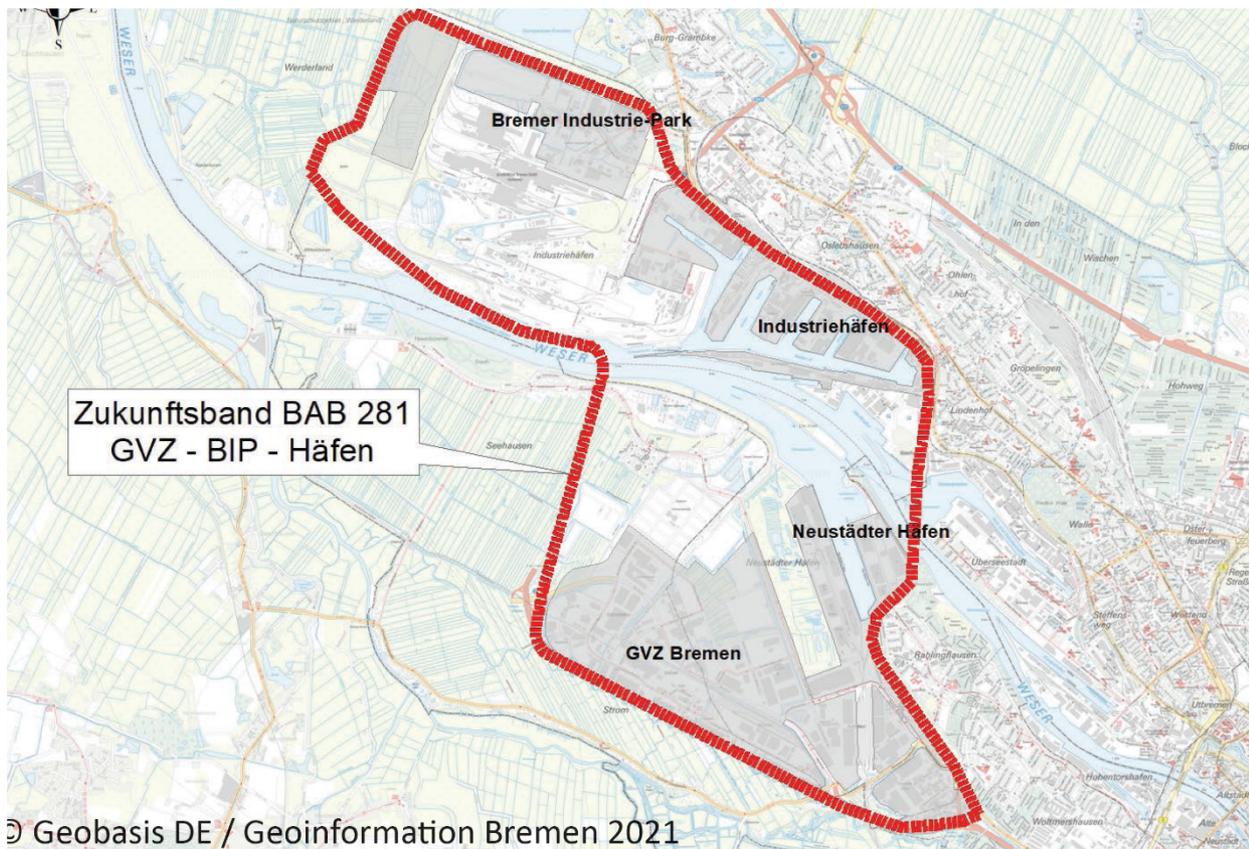
Karte 8: Raumzuschnitt des GVZ (Stand: 11/2022)

Quelle: WFB (2022d)

Abbildung 5: Erschließungsmaßnahmen im GVZ im Zeitablauf

Quellen: Eigene Darstellung nach Falk (2012); Nischwitz et al. (2017); SUBV (2013)

Erweiterungsmöglichkeiten für Gewerbeflächen sind für das GVZ sehr begrenzt. Im Zuge des Autobahn-Ringschlusses der BAB 281 (geplant ab 2025; SKUMS 2022b) wird daher die Bildung eines gemeinsamen Wirtschaftsstandortes benachbarter Gewerbegebiete geplant. Unter dem Titel „*Zukunftsband A281*“ (SWAE 2023a: 63) sollen der Bremer Industrie-Park (BIP), die Industriehäfen, der Neustädter Hafen und das GVZ funktional vernetzt, entwickelt und als gemeinsamer Wirtschaftsstandort vermarktet werden (siehe Karte 9). Hierfür ist ein ressortübergreifendes Entwicklungs- und Vermarktungskonzept vorgesehen (SWAE/WFB 2021a; SWAE 2023a). Dem GVZ könnten somit indirekt weitere Ergänzungsflächen durch die anderen Gebiete (zum Beispiel Neustädter Hafen) zur Verfügung gestellt werden.

Karte 9: Zukunftsband BAB 281

Quelle: SWAE (2023b: 15)

Profil und Branchen

Das GVZ Bremen ist in Deutschland und Europa das größte Güterverkehrszentrum und damit ein wichtiger Logistik-Hotspot. Branchenschwerpunkte liegen demnach in den Bereichen Transport und Logistik, aber auch in der Nahrungs- und Genussmittelwirtschaft. Aktuell sind rund 160 Betriebe mit circa 8.700 Beschäftigten angesiedelt (WFB 2022d). Tabelle 2 listet eine größere Auswahl der im GVZ angesiedelten Betriebe auf. Sie stehen für circa 3.200 Beschäftigte, was einen Anteil von fast 38 Prozent im Gewerbegebiet bedeutet.

Tabelle 2: Auswahl größerer Unternehmen im GVZ nach Beschäftigtenzahl (Stand: 11/2022)

Unternehmen	Branche	Anzahl der Beschäftigten
BLG Cargo Logistics GmbH	Logistik	circa 800
Nanu-Nana Joachim Hoepf GmbH & Co. KG	Einzelhandel	circa 410
Saturn Petcare GmbH	Nahrungsmittel	circa 400
Deutsche Post AG NL Oldenburg	Versand	circa 350
Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG	Logistik	circa 340
Werner Nutzfahrzeug-Service GmbH	Kfz-Service	circa 230
Amazon-Verteilzentrum	Logistik	circa 200
Kühne+Nagel (AG & Co.) KG	Logistik	circa 190
Dachser GmbH & Co. KG	Logistik	circa 180
TERRATRANS Internationale Spedition GmbH	Logistik	circa 175

Quelle: Eigene Darstellung nach eigener Recherche, iaw 2023

Die Gesamthallenfläche des GVZ Bremen beträgt rund 1,3 Millionen Quadratmeter und vereint damit über 50 Prozent aller Flächen in Bremen. Der Leerstand liegt knapp über einem Prozent (Fraunhofer SCS 2020). Über 50 Prozent der Gesamtflächen entfallen auf Logistikdienstleister. Daneben ist auch der Einzelhandel im Vergleich zur Gesamtstadt überdurchschnittlich ausgeprägt (Fraunhofer SCS 2020).

Im GVZ ist seit 1984 eine eigene Entwicklungsgesellschaft der Betriebe tätig: die GVZ Entwicklungsgesellschaft Bremen mbH (GVZe). Die GVZe agiert als Interessenvertretung des Gewerbegebiets und der angesiedelten Unternehmen, sie übernimmt Koordinierungs-, Service- und Kommunikationsaufgaben.

Aktuelle Anbindung des GVZ

Ein besonderes Charakteristikum des GVZ ist seine multimodale Verkehrsanbindung (Wirtschaftsgüterverkehr) über die Schiene, das Wasser und die Straße. Demgegenüber ist die Situation für die Beschäftigten verbesserungswürdig. So gibt es beispielsweise noch keine direkten Anbindungen an Bremen-Nord oder Gröpelingen und Walle.

Pkw/MIV

Das GVZ verfügt über direkte Autobahnanschlüsse (BAB 28, BAB 281), die eine Verbindung zu den Autobahnen BAB 1, BAB 27 und BAB 29 ermöglichen. Bislang fehlt noch eine Weserquerung (Ringschluss der BAB 281) in Richtung Bremen-Nord, um eine direkte Verbindung zwischen der BAB 1 und BAB 27 herzustellen.

SPNV

Das GVZ Bremen ist durch mehrere Schienenstränge für den Gütertransport erschlossen. Diese führen über den Bahnhof Bremen-Neustadt zum Hauptbahnhof Bremen und darüber hinaus nach Bremerhaven, Hamburg und den Jade-WeserPort sowie zu Verbindungen nach Süden (Loginvest 2022).

Der Bahnhof Bremen-Grolland agiert als Zugbildungseinrichtung für den angrenzenden Neustädter Hafen, den die ansässige BLG LOGISTICS GROUP als Umschlagterminal nutzt, sowie für das Industriestammgleis Güterverkehrszentrum. Das GVZ ist nicht direkt an den Schienenpersonennahverkehr angeschlossen (bremenports 2022).

ÖPNV

An den ÖPNV ist das GVZ innerhalb von Bremen durch die Buslinie 63 angebunden. Sie verbindet den Hauptbahnhof werktags ab 4:30 Uhr mit dem GVZ. Ab 5:00 Uhr fahren die Busse zum Schichtbeginn (6:00 Uhr) ab dem Hauptbahnhof alle fünf Minuten. Im Zuge der Corona-Pandemie und den neuen Anforderungen an den Infektionsschutz, wurde Ende 2020 die Einführung der Expresslinie 63S vorverlegt. Diese Linie ist Teil der Angebotsoffensive (Stufe 1) der BSAG (SKUMS 2022b). Mit Beginn des Jahres 2022 wurde diese Linie verstetigt.

Die Anbindung an das regionale Busnetz erfolgte ebenfalls zu Beginn des Jahres 2022. Die neue Buslinie 208 (Delbus GmbH & Co. KG) verbindet werktags zu drei Zeitpunkten (5:12, 13:12 und 21:12 Uhr) den ZOB in Delmenhorst mit dem GVZ in Bremen (und Rückfahrt jeweils eine Stunde später).

- Ringverkehr Buslinie 63/63S: Hbf. Bremen–GVZ/Zentralbereich.
- Endhaltestellen Buslinie 208: Bahnhof/ZOB Delmenhorst–GVZ (Endhaltepunkt Ludwig-Erhard-Straße, Start Rückfahrt Stromer Landstraße).

Radwegenetz

Die Anbindung des GVZ an benachbarte südlich gelegene Stadtteile (u. a. Woltmershausen und Neustadt) wird über den Radweg entlang der Senator-Apelt-Straße gewährleistet.

Verkehrsinfrastruktur innerhalb des GVZ – Ergebnisse der Kartierung und Begehung

Im Rahmen dieses Vorhabens wurde eine eigene Kartierung und Begehung des Güterverkehrszentrums vorgenommen (siehe Informationen zur Vorgehensweise in Kapitel 1). Die Karte 10 vermittelt wesentliche Informationen zur Erschließung und zur Verkehrsinfrastruktur im GVZ.

ÖPNV

Die Bushaltestellen, die sich im GVZ befinden, werden überwiegend von den Linien 63 und 63S bedient. Da ein Teil der Haltestellen von beiden Linien angefahren wird, weisen diese teilweise mehr als zehn Abfahrten pro Stunde auf. Die Buslinien 65 und 66 fahren unter der Woche nur sehr selten und sind daher für die Beschäftigten als

Verkehrsmittel eher zu vernachlässigen⁴. Die Regionalbuslinie 208 ist seit Anfang 2022 in Betrieb und stellt seitdem dreimal täglich (in beide Richtungen jeweils) eine direkte Verbindung zwischen dem ZOB in Delmenhorst und dem GVZ in Bremen her.

Die Größe der roten Punkte in der Karte 10 verdeutlicht die Anzahl der täglichen Abfahrten von Montag bis Freitag an der jeweiligen Haltestelle. Einige Haltestellen weisen im GVZ eine hohe Anzahl an Abfahrten (bis zu 107) pro Tag auf. Die meisten Punkte sind dunkelrot gefärbt, was bedeutet, dass die entsprechenden Haltestellen ein Wartehäuschen und somit einen Witterungsschutz und eine Sitzgelegenheit besitzen. An der Haltestelle Georg-Henschel-Straße (auswärts) befindet sich zusätzlich ein dynamischer Abfahrtsanzeiger.

Die Haltestellen, deren Punkt hellrot eingefärbt ist, weisen lediglich die gesetzliche Mindestausstattung auf. Die gelbe Markierung der Straßen stellt einen 600-Meter-Radius um die Haltestellen dar (siehe Erläuterung in Kapitel 2.2). Es wird deutlich, dass keine der Haltestellen mehr als 600 Meter von der nächsten Haltestelle entfernt liegt. Somit dürften die meisten Betriebe und damit der Weg der Beschäftigten auch in einem 600-Meter-Radius der Haltestellen liegen.

Allerdings verfügen einige Haltestellen wie der Neustädter Hafen (GVZ einwärts) oder die Georg-Henschel-Straße (GVZ einwärts) über keinen Zugang zu einem Fußweg. Zusätzlich existieren an vielen Haltestellen keine Bodenleitsysteme.

Abbildung 6: Bushaltestelle Georg-Henschel-Straße (Richtung GVZ)



Quelle: Eigene Aufnahme, Milena Preiter 2022

⁴ Buslinie 65: Nur drei Rufbusse am Abend an den Haltestellen Neustädter Hafen und Georg-Henschel-Straße.

Buslinie 66: Fährt nur am Wochenende als Rufbus die Haltestellen Neustädter Hafen, Georg-Henschel-Straße und Stromer Berg an.

Radverkehr

Der Karte 10 ist zu entnehmen, dass ein Großteil der Straßen im GVZ Fahrradwege aufweist. Dabei handelt es sich um überwiegend baulich getrennte Fahrradwege, die durch eine Markierung oder eine rote Pflasterung vom Fußweg abgetrennt sind. Allerdings gibt es auch im GVZ noch Nebenstraßen ohne einen eigenen Radweg.

Die Fahrradwege im GVZ sind fast durchgehend beschildert und befinden sich in einem guten Zustand. Teilweise sind die Fahrradwege jedoch mit Gras bewachsen oder es befinden sich Eicheln und Laub auf den Fahrradwegen. Dabei ist die Beschilderung jedoch teilweise widersprüchlich beziehungsweise stimmt nicht mit dem tatsächlichen Ausbau oder Verlauf des Fahrradweges überein⁵.

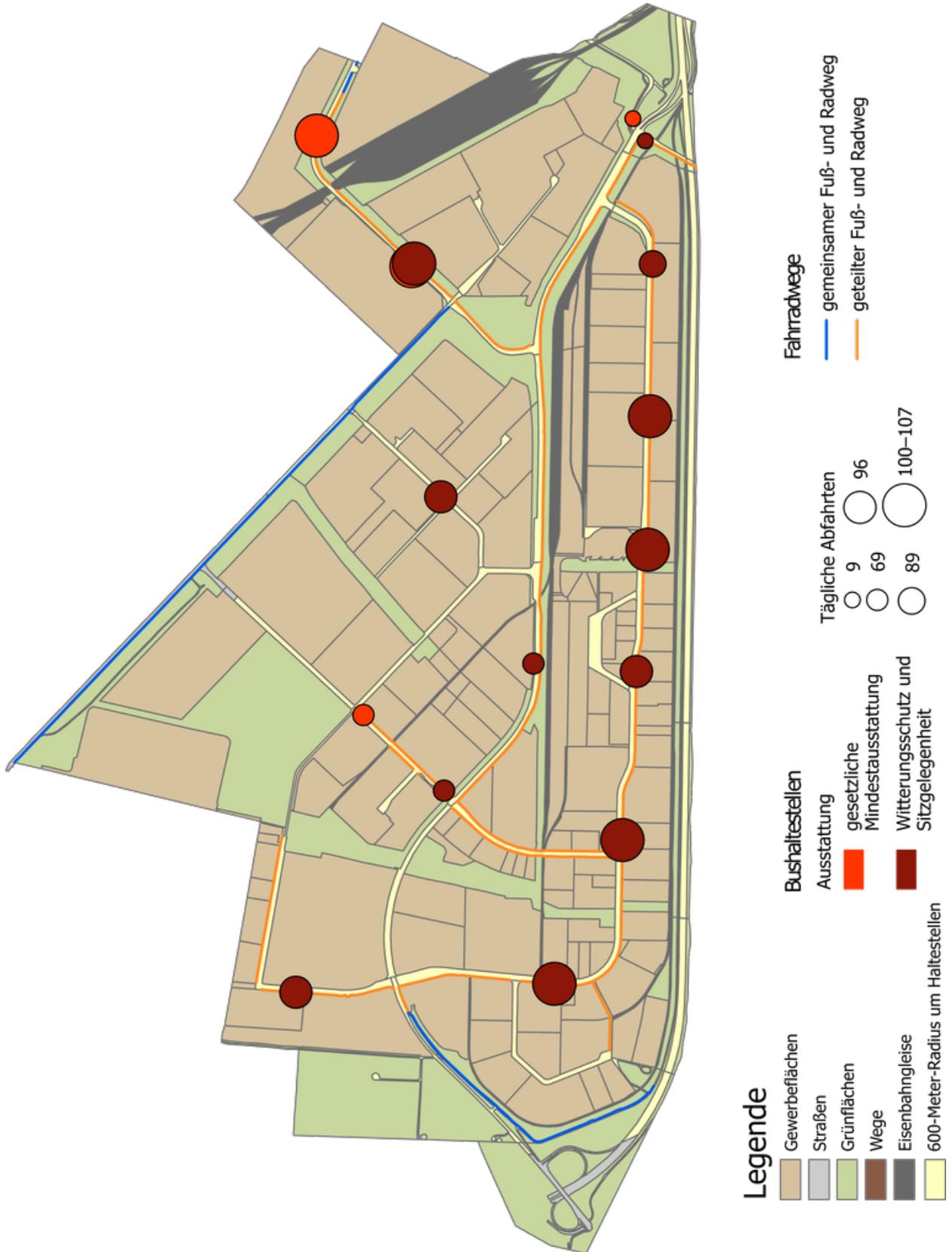
Abbildung 7: Fahrradweg an der Senator-Mester-Straße



Quelle: Eigene Aufnahme, Milena Preiter 2022

⁵ Ein Beispiel hierfür ist ein Fahrradweg an der Kreuzung Merkurstraße/Stromer Landstraße. Der entsprechende Fahrradweg führt um eine Kurve herum und ändert sich nicht. Jedoch ändert sich die Beschilderung. Das Schild vor der Kurve verweist auf einen gemeinsamen Fuß- und Radweg, während das Schild nach der Kurve einen getrennten Fuß- und Radweg aufzeigt.

Karte 10: ÖPNV und Radverkehrsinfrastruktur im GVZ



Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

Bewertung der Ausgangslage und geplanter Maßnahmen

Im Vergleich zur Bewertung der Hansalinie erscheint es, dass die Erreichbarkeit des GVZ, trotz seiner peripheren Lage, aktuell weniger Aufmerksamkeit erfährt. So wurde seitens des SWAE auch keine vergleichbare Studie im Rahmen des GEP 2030 zur Umsetzung eines klimafreundlichen und zukunftsweisenden GVZ erstellt.

ÖPNV

Mit der Einführung der Expressbuslinie 63S und der Linie 208 konnte die Erreichbarkeit des GVZ für die Beschäftigten in den vergangenen zwei Jahren deutlich verbessert werden.

Mit dem Ringschluss der BAB 281 erfolgt eine Straßenanbindung sowohl an Bremen-Nord und an die BAB 27 (Anfang 2025) als auch in Richtung Süden an die BAB 1 (2026). Dies beinhaltet nicht nur Verbesserungen für den Wirtschaftsverkehr und den MIV, sondern auch für den ÖPNV, da zukünftig die Einrichtung neuer Busverbindungen möglich ist. So soll Bremen-Nord nach der Fertigstellung des Wesertunnels im Rahmen der Angebotsoffensive der BSAG (Stufe 7) mit einem Expressbus unter anderem an das GVZ und den Bremer Süden angeschlossen werden (siehe Karte 5 in Kapitel 2.2)⁶.

Zusätzlich ist ein vierspuriger Neubau der Bundesstraße 212 neu zwischen dem GVZ (BAB 281) und der Landesgrenze Bremen/Niedersachsen Richtung Delmenhorst in Planung (SKUMS 2022b). Auch hier bietet sich die Möglichkeit, über das Regionalbusnetz eine direkte Anbindung an die benachbarten Kommunen einzurichten⁷.

Radverkehr

Die Anbindung des GVZ an das Umland und an die rechte Weserseite ist beim Radverkehr ausbaufähig. Das GVZ soll daher mit der Route D.17 an das Radwegenetz besser angebunden werden und seine Erreichbarkeit aus Obervieland, Woltmershausen, Neustadt und der Innenstadt erhöhen. Erwartet werden auch Verlagerungen bei den Pendelverkehren aus den Räumen Weyhe und Thedinghausen, indem vom Pkw auf das Fahrrad umgestiegen wird (SKUMS 2022b). Allerdings ist eine Fertigstellung der Premiumroute erst für das Jahr 2030 vorgesehen.

Parallel zum Wesersprung Ost (Hansalinie) wird von den geplanten Brücken zwischen Woltmershausen und der Überseestadt (siehe Karte 6 im Kapitel 2.2) sowie der Brücke über den Europahafen (Wesersprung West) eine erhebliche Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem Fahrrad von der nordöstlichen Weserseite erwartet. Eine Machbarkeitsstudie, die auch eine Nutzung der Brücken für den ÖPNV (Minibusse) überprüft, soll Ende 2022 vorliegen (Bremische Bürgerschaft 2022).

⁶ So sah bereits der vorherige VEP 2025 in einem Basisszenario „ausgewählte Maßnahmen im öffentlichen Verkehr“ (SUBV 2014: 95) eine Verlängerung der Buslinie 52 vom Bahnhof Burg über das GVZ zum Bahnhof Neustadt vor.

⁷ Hier sah der vorherige VEP 2025 die Einrichtung einer neuen Busverbindung zwischen dem Bahnhof Burg über das GVZ in Richtung Delmenhorst vor (SUBV 2014).

3 Ergebnisse der Beschäftigtenbefragung

Ein Schwerpunkt des Vorhabens lag in der Befragung von Beschäftigten in den beiden ausgewählten Gewerbegebieten Hansalinie und GVZ. Die Befragung zielte dabei auf die heutigen Arbeitswege sowie die zukünftigen Potenziale für eine nachhaltigere Verkehrsmittelwahl. Zu diesem Zweck wurden neben soziodemografischen Angaben, Fragen zu den Arbeitswegen der Beschäftigten, ihren Bewertungen der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur, zur Nutzung alternativer umweltfreundlicher Verkehrsmittel sowie zu den gewünschten Angeboten der Arbeitgeber gestellt. Die Ergebnisse werden in den folgenden Unterkapiteln im Einzelnen vorgestellt.

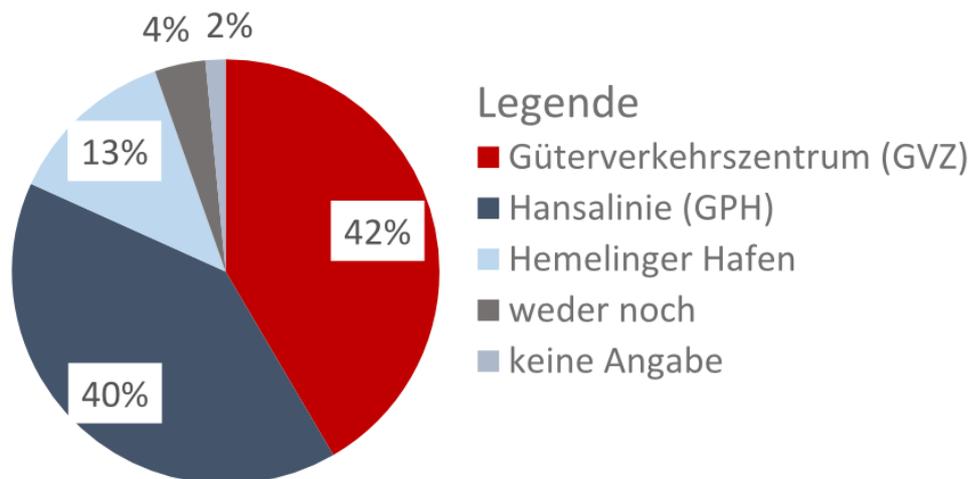
Die Befragung erfolgte einerseits durch gedruckte Fragebögen in den Betrieben und andererseits über eine Onlineumfrage. Die Durchführung wurde gemeinsam mit den Gewerkschaften IG Metall, NGG und ver.di organisiert. Unterstützt wurde die Befragung auch von der Wirtschaftsförderung Bremen (WFB) und der GVZ Entwicklungsgesellschaft Bremen mbH (GVZe), die den Unternehmen Aushänge zukommen ließen, damit auch die Betriebe ohne gewerkschaftliche Organisation erreicht werden konnten. Hierdurch wurde eine hohe Rückläuferquote gewährleistet. Insgesamt konnten 988 Fragebögen ausgewertet werden, davon 411 aus dem GVZ, 397 aus dem Gewerbepark Hansalinie und 127 aus dem Hemelinger Hafen (siehe Tabelle 3 und Abbildung 8).

Tabelle 3: Anzahl der befragten Beschäftigten

Gewerbegebiet	Print	Online	Gesamt
Güterverkehrszentrum (GVZ)	272	139	411
Hansalinie (GPH)	239	158	397
Hemelinger Hafen	102	25	127
weder noch	27	11	38
keine Angabe	0	15	15
Gesamt	640	348	988

Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

Abbildung 8: Anteil der Beschäftigten nach Gewerbegebiet



Quelle: : Eigene Darstellung, iaw 2023

Befragt wurden neben den Beschäftigten im Gewerbepark Hansalinie – auf Wunsch der durchführenden Gewerkschaften – auch Betriebe in dem angrenzenden Gebiet des Hemelinger Hafendamms. Diese Antworten wurden bei den nach Gewerbegebiet differenziert dargestellten Ergebnissen für das Gewerbegebiet Hansalinie nicht berücksichtigt. Da der Fokus des Vorhabens auf der Anbindung der Gewerbegebiete an sich liegt, hätte dies andernfalls zu möglichen Verzerrungen geführt. Die Ergebnisse, die nicht gewerbegebietspezifisch ausgewertet wurden, enthalten wiederum auch die Antworten der Beschäftigten des Hemelinger Hafens.

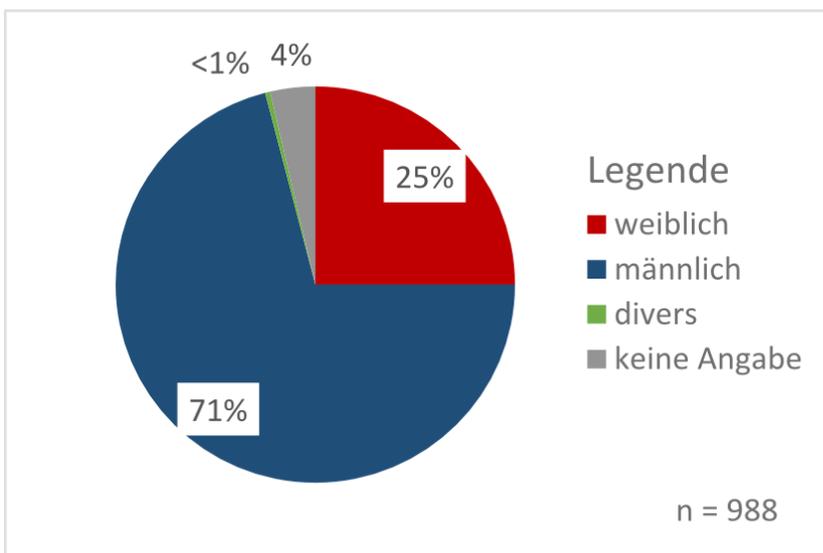
Bei den Ergebnissen und ihrer Interpretation ist zu berücksichtigen, dass die Auswahl der Befragten nicht als Zufallsstichprobe erfolgte. Trotz der vergleichsweise guten Rückläuferquote sind die Ergebnisse daher nicht zwangsläufig repräsentativ für die Gesamtheit der Beschäftigten in den Gewerbegebieten. Aus diesem Grund erfolgte die nachfolgende Auswertung nicht inferenzstatistisch, sondern ausschließlich deskriptiv. Die Ergebnisse können daher nur als Tendenz interpretiert werden.

3.1 Soziodemografie

Geschlecht

Das Geschlechterverhältnis der Befragten lag bei 71 Prozent männlich zu 25 Prozent weiblich. Vier Prozent der Angaben entfielen auf die Kategorie keine Angabe und unter ein Prozent auf die Kategorie „divers“ (siehe Abbildung 9). Der deutlich überwiegende Teil männlicher Befragter entspricht dem zu erwartenden Geschlechterverhältnis der in den Gewerbegebieten dominierenden Branchen Automobilindustrie, Logistik und Großhandel (siehe auch Kapitel 2.1 und Kapitel 2.2).

Abbildung 9: Geschlecht

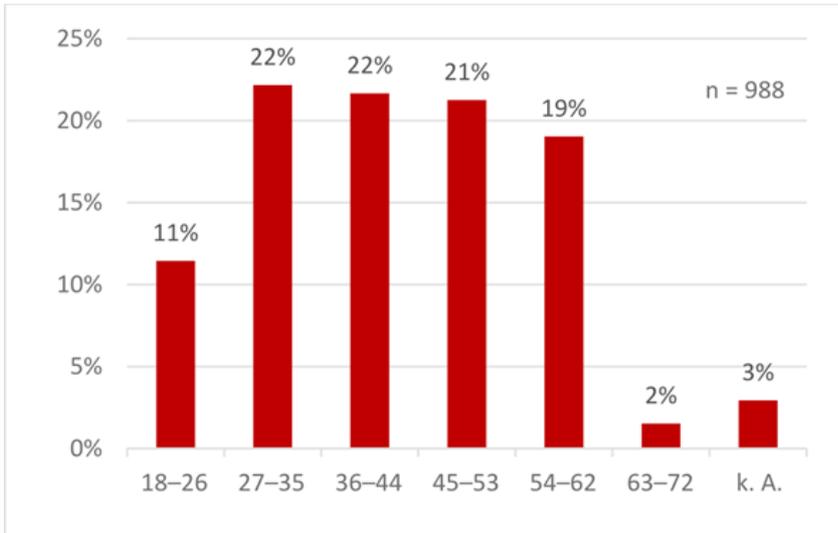


Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

Alter

Das Alter der Befragten verteilt sich gleichmäßig über die Altersgruppen von 27 bis 62 Jahre mit jeweils etwa 20 Prozent und leicht abnehmender Tendenz. Die Altersgruppe der 18- bis 26-Jährigen ist mit 11 Prozent deutlich kleiner. Der Anteil der über 63-Jährigen liegt bei zwei Prozent (siehe Abbildung 10).

Abbildung 10: Alter

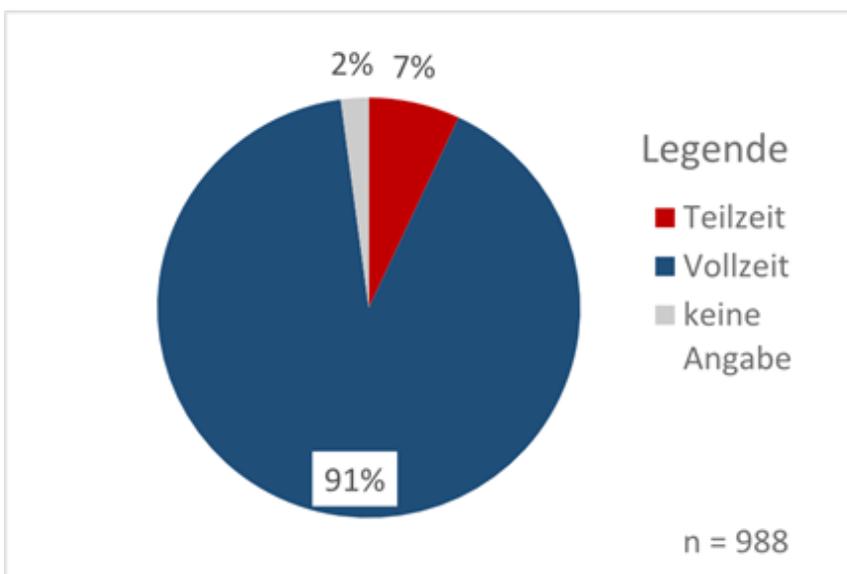


Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

Arbeitszeitanteil

Von den 988 Befragten arbeiten 91 Prozent in Vollzeit und sieben Prozent in Teilzeit (siehe Abbildung 11). Damit liegt der Anteil der Teilzeitbeschäftigten in den Gewerbegebieten deutlich unter dem Durchschnitt im Land Bremen von 33 Prozent (BMFSFJ 2022).

Abbildung 11: Arbeitszeitanteil

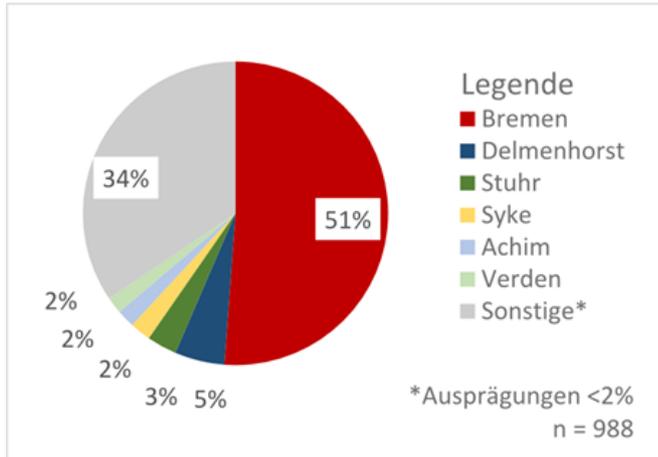


Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

Wohnorte

Etwas über die Hälfte der Beschäftigten gaben bei der Frage nach ihrem Wohnort Postleitzahlen an, die zur Stadt Bremen gehören. Weitere fünf Prozent nannten die Stadt Delmenhorst, drei Prozent Stuhr sowie jeweils zwei Prozent Syke, Achim und Verden. Die restlichen 34 Prozent gaben Postleitzahlen an, auf die weniger als zwei Prozent der Nennungen entfallen sind (siehe Abbildung 12).

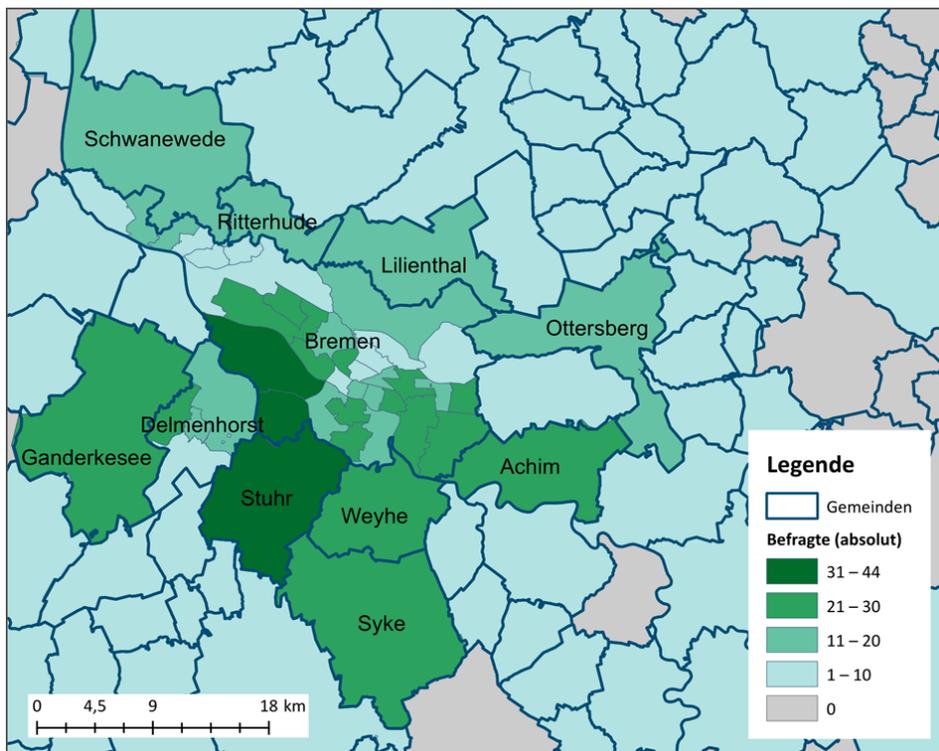
Abbildung 12: Verteilung der Wohnorte



Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

Eine Betrachtung der geografischen Verteilung veranschaulicht, dass ein Großteil der Befragten aus dem direkten Umland Bremens kommt. Der Schwerpunkt der Wohnstandorte entfällt dabei auf die Gemeinden südwestlich der Weser (siehe Karte 11).

Karte 11: Wohnstandorte der Befragten nach Postleitzahlbezirken



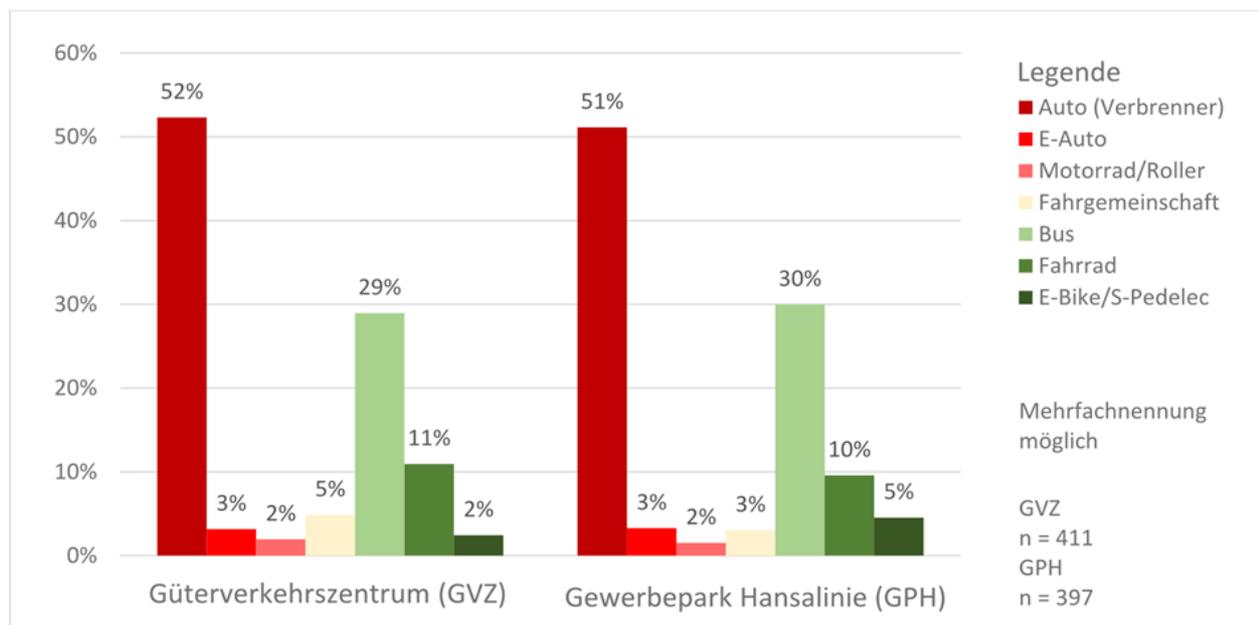
Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

3.2 Arbeitswege

Zuletzt genutztes Verkehrsmittel

Der Schwerpunkt des Forschungsvorhabens lag auf einer Analyse der Anbindung der ausgewählten Gewerbegebiete GVZ und GPH. Dabei wurde der Fokus bei der Fragestellung nach der aktuellen Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten auf das zuletzt genutzte Verkehrsmittel gelegt. Im Ergebnis zeigt sich, dass es nur geringe strukturelle Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl zwischen den beiden Gewerbegebieten gibt. Die Abweichungen bei den Antworten liegen bei maximal drei Prozent (siehe Abbildung 13). Der Pkw stellt dabei mit etwas über 50 Prozent nach wie vor das wichtigste Verkehrsmittel dar⁸, gefolgt vom ÖPNV mit knapp 30 Prozent. Der Anteil der Fahrrad- und E-Bike-Nutzer:innen liegt zusammengenommen bei circa 14 Prozent. Wobei der Anteil der E-Bikes im GPH mit fünf Prozent um drei Prozent höher ausfällt als im GVZ. Dafür überwiegt der Anteil der Fahrgemeinschaften im GVZ mit fünf Prozent den Anteil im GPH von drei Prozent

Abbildung 13: Zuletzt genutztes Verkehrsmittel für den Arbeitsweg – Anteil der (Fast-)Immer- und Häufig-Angaben



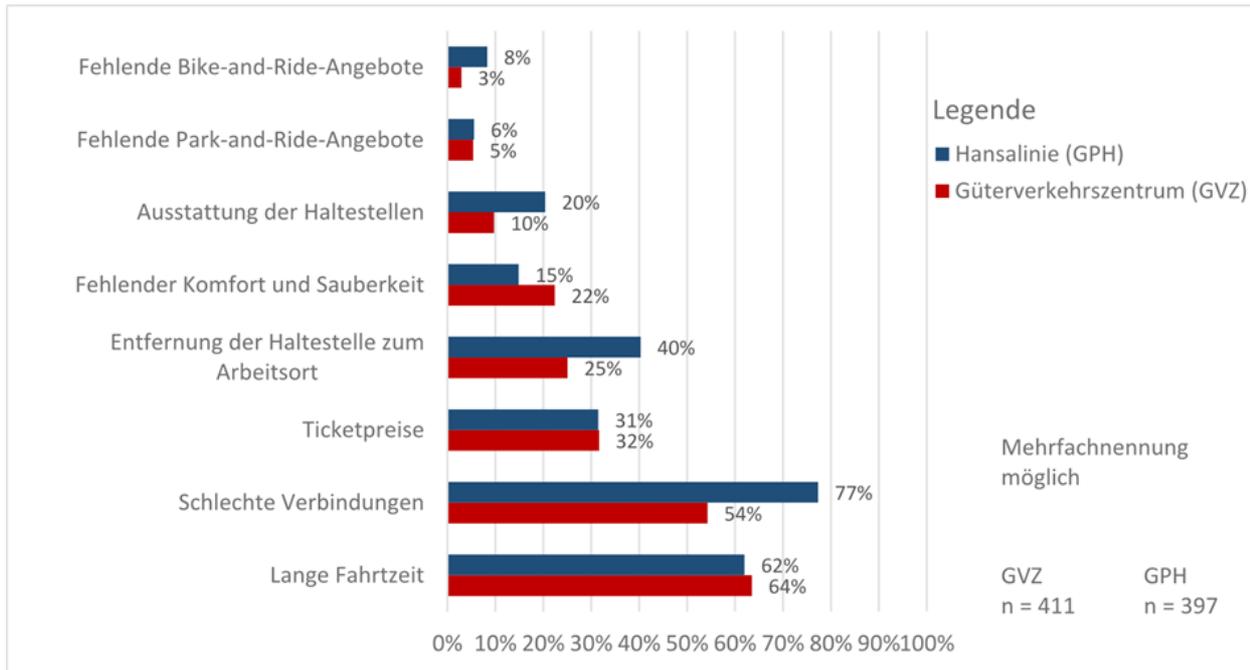
Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

⁸ Für die Stadt Bremen liegen keine Daten über den aktuellen Modal Split der Arbeitswege vor. Ein Vergleich ist daher nur eingeschränkt möglich. Allerdings ist dem Abschlussbericht der Enquetekommission zu entnehmen, dass der Anteil des MIVs bei den Bremer Beschäftigten 2018 bei 27 Prozent lag (Bremische Bürgerschaft 2021). Eine Beschäftigtenbefragung der Arbeitnehmerkammer Bremen von 2019 ergab bei den Einpendler:innen einen Anteil von 72 Prozent (Santner 2020). Über die Angaben der Wohnorte der Befragten (51 Prozent Bremen, 49 Prozent Umland) kann ein gewichteter Mittelwert errechnet werden, der bei 49 Prozent liegt. Die Angaben der befragten Beschäftigten liegen damit in den beiden Gewerbegebieten mit 56 und 57 Prozent etwas über dem Bremer Durchschnitt. Aufgrund der Datenlage können zu den anderen Verkehrsmitteln keine Aussagen getroffen werden.

Hindernisse für die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel

Bei der Abfrage, was die Beschäftigten daran hindert, andere nachhaltigere Verkehrsmittel für ihren Arbeitsweg zu wählen, wurden die Fragen zwischen Hindernissen für die ÖPNV-Nutzung und Hindernissen für die Fahrradnutzung unterschieden. Mit Blick auf den ÖPNV wurden lange Fahrtzeiten zum GVZ mit 64 Prozent als häufigster Grund angegeben. Für den GPH nennen 77 Prozent die schlechten Verbindungen und 40 Prozent die Entfernung der Haltestellen zum Arbeitsort. Auch die Ausstattung der Haltestellen wird im Gewerbepark Hansalinie mit 20 Prozent doppelt so oft wie im GVZ kritisiert. Die Ticketpreise werden mit circa 30 Prozent in beiden Gebieten gleichermaßen angeführt (siehe Abbildung 14).

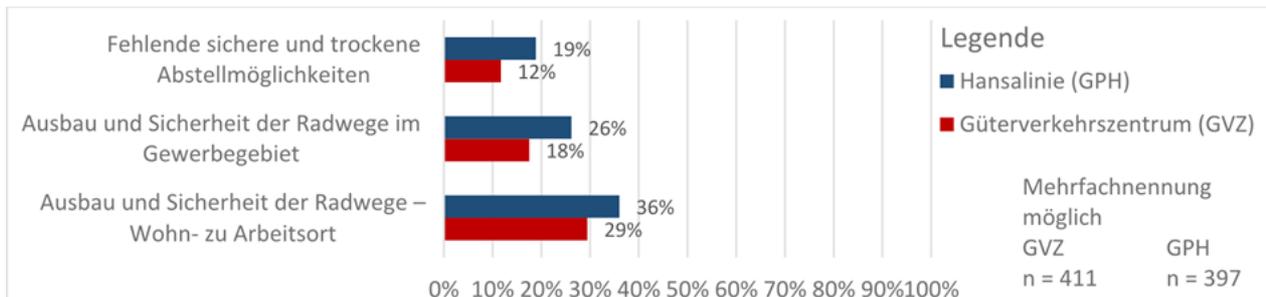
Abbildung 14: Hindernisse für die Nutzung des ÖPNV



Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

Die Hindernisse für die Nutzung des Fahrrads liegen in erster Linie beim Ausbau und der Sicherheit der Radwege. Hier gaben 29 Prozent der Befragten im GVZ und 36 Prozent im GPH als Grund die Radwege vom Wohn- zum Arbeitsort an. 18 Prozent der Befragten des GVZ und 26 Prozent des GPH nannten die Radwege in den Gewerbegebieten. Alle drei Optionen wurden für den Gewerbepark Hansalinie zwischen sieben und acht Prozent häufiger angegeben (siehe Abbildung 15)

Abbildung 15: Hindernisse für die Nutzung des Fahrrades



Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

3.3 Bewertungen

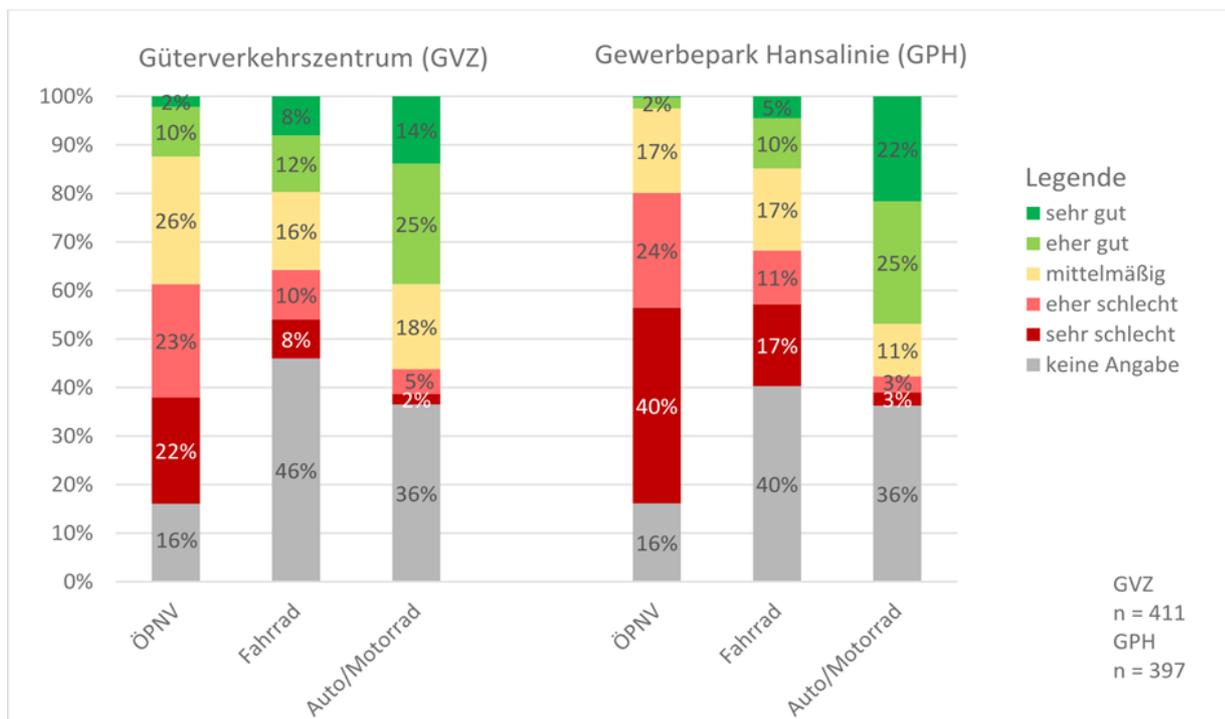
Bewertung der Verkehrsangebote

Die Bewertung der Anbindung der Gewerbegebiete in Bezug auf die Arbeitswege unterscheidet sich sowohl zwischen den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln als auch den Gewerbegebieten (siehe Abbildung 16):

- Der ÖPNV wird im GVZ von 45 Prozent als schlecht bewertet („eher“ oder „sehr schlecht“) und gerade einmal von zwölf Prozent als gut („eher“ oder „sehr gut“). Im Gewerbepark Hansalinie bewerten sogar 64 Prozent den ÖPNV als schlecht, nur zwei Prozent gaben „gut“ an.
- Den Radverkehr bewerten im GVZ 18 Prozent als schlecht und 20 Prozent als gut. Das Gewerbegebiet Hansalinie schneidet hier mit 28 Prozent schlecht und mit nur 15 Prozent gut schlechter ab.
- Die Erreichbarkeit für den MIV wird in beiden Gebieten deutlich besser beurteilt. Nur sieben Prozent gaben im GVZ „schlecht“ und 39 „gut“ an. Im GPH waren es sogar nur sechs Prozent „schlecht“ und 47 Prozent „gut“.

Die Ergebnisse der Frage nach der Bewertung zeigen generell eine deutliche Unzufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot und ein differenziertes Bild bei der Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur. Der Pkw hingegen ist nicht nur das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel, sondern wird auch mit Abstand am besten bewertet. Die Unterschiede zwischen den beiden Gebieten machen sich in erster Linie bei der deutlich negativeren Bewertung des ÖPNV und des Radverkehrs und durch das bessere Abschneiden des MIV im Gewerbepark Hansalinie bemerkbar.

Abbildung 16: Bewertung der Anbindung an die verschiedenen Verkehrsmittel



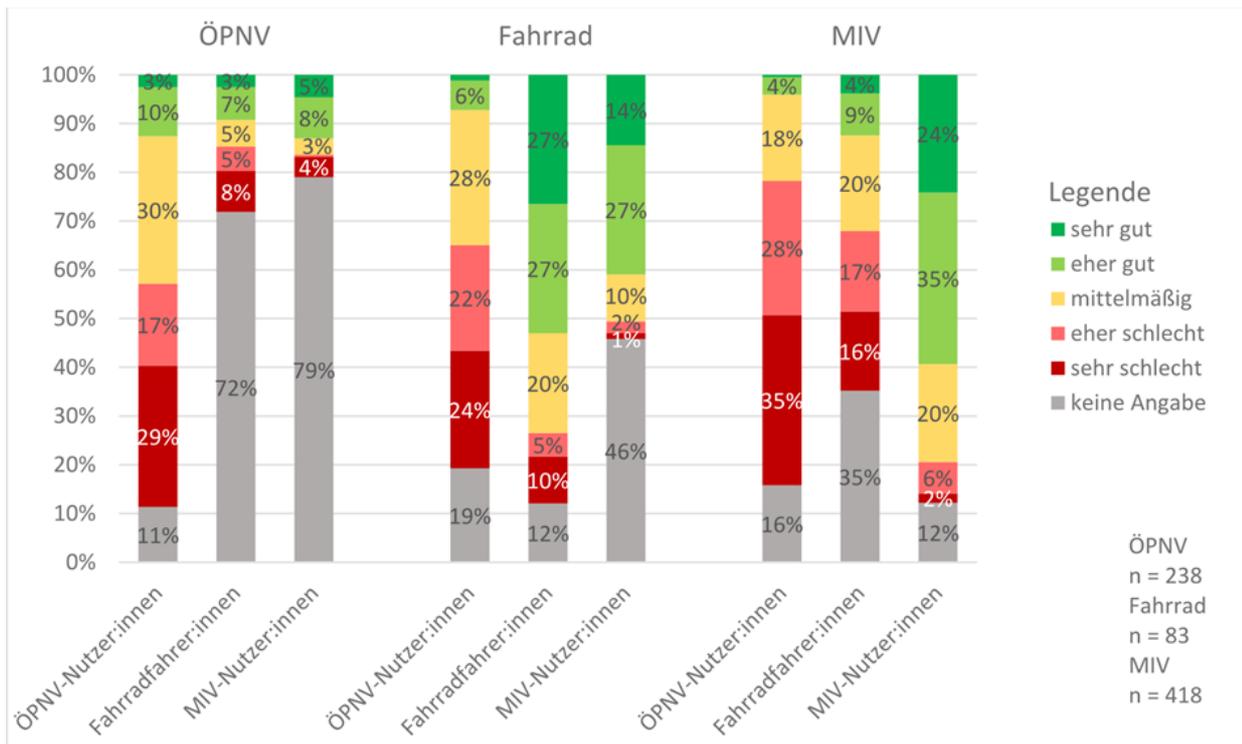
Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

Allerdings entfallen je nach Verkehrsmittel und Gewerbegebiet bis zu 46 Prozent der Antworten auf die „keine Angabe“-Kategorie. Dies ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass nicht alle Befragten alle Verkehrsmittelloptionen nutzen und/oder bewertet haben. Vor diesem Hintergrund ist eine differenzierte Betrachtung der Bewertungen nach den Nutzer:innengruppen sinnvoll (siehe Abbildung 17). Die Zuordnung nach MIV- und ÖPNV-Nutzer:innen sowie Fahrradfahrer:innen erfolgte über die in Abbildung 13 dargestellten Angaben des zuletzt genutzten Verkehrsmittels.

Auffallend ist, dass die Fahrradfahrer:innen und MIV-Nutzer:innen mit 72 und 79 Prozent mit Abstand am häufigsten keine Angabe zum ÖPNV machten (siehe Abbildung 17). Die Bewertung des ÖPNV erfolgt somit überwiegend nur

durch die ÖPNV-Nutzer:innen selbst. Die Fahrradinfrastruktur hingegen wird häufiger auch von den ÖPNV- und den MIV-Nutzer:innen bewertet. Hier unterscheiden sich die Angaben maßgeblich: Während 46 Prozent der ÖPNV-Nutzer:innen die Radinfrastruktur als schlecht oder eher schlecht einordneten, waren gerade einmal 15 Prozent der Fahrradfahrer:innen der gleichen Meinung. Noch stärker ist dieser Unterschied bei der MIV-Infrastruktur. Hier gaben sogar 63 Prozent der ÖPNV-Nutzer:innen „eher“ oder „sehr schlecht“ an, während gerade einmal acht Prozent der MIV-Nutzer:innen dies genauso sahen.

Abbildung 17: Bewertung der Anbindung an die verschiedenen Verkehrsmittel – differenziert nach Nutzer:innengruppen



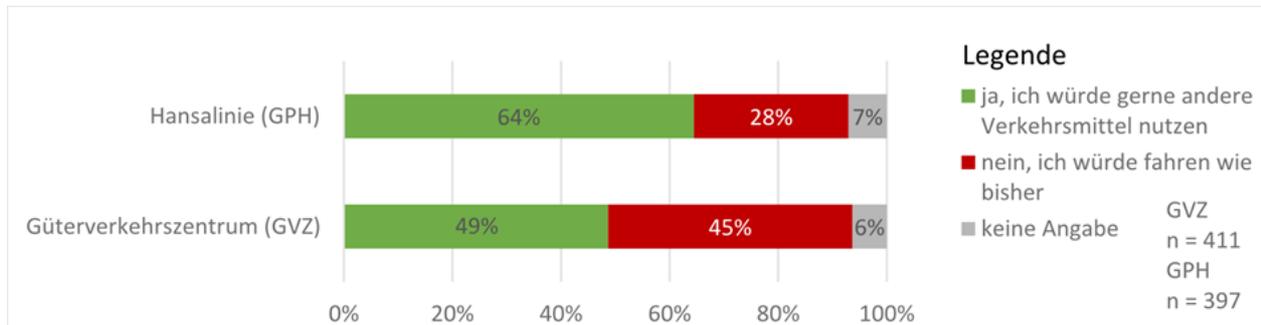
Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

Die Betrachtung der Antworten nach der Frage der Bewertung der jeweiligen Verkehrsmittel differenziert nach den drei Nutzer:innengruppen macht deutlich, dass die ÖPNV-Nutzer:innen ein schlechteres Bild von der Rad- und MIV-Infrastruktur haben als die jeweiligen aktiven Nutzer:innen. Es können jedoch keine Aussagen dazu getroffen werden, ob es sich hierbei um tatsächliche Erfahrungswerte der Befragten handelt oder aber ob hier ein entsprechend schlechtes Bild ohne Realitätsbezug wiedergegeben wird.

3.4 Umsteigepotenzial

Um das Umsteigepotenzial zugunsten einer umweltverträglicheren Mobilität zu untersuchen, wurde die Frage gestellt, ob die Beschäftigten bereit wären, nachhaltigere Verkehrsangebote wahrzunehmen, wenn sich das Angebot verbessern würde (siehe Abbildung 18).

Abbildung 18: Bereitschaft, zukünftig umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu nutzen

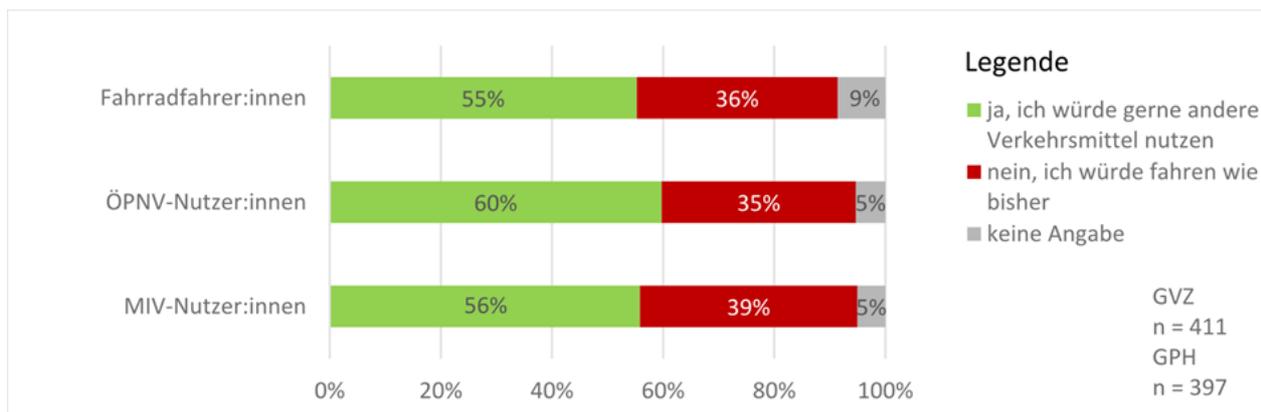


Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

Bemerkenswert ist, dass in diesem Zusammenhang ein Unterschied zwischen den beiden Gewerbegebieten auszumachen ist. So gaben 64 Prozent im Gewerbepark Hansalinie und 49 Prozent im GVZ an, andere Verkehrsmittel nutzen zu wollen. Berücksichtigt werden sollte dabei aber, dass sich beide Gebiete in der aktuellen Verkehrsmittelwahl nicht signifikant unterscheiden, die Bewertung des ÖPNV und des Radverkehrs im Gewerbegebiet Hansalinie aber erheblich schlechter ausfällt.

Um eine bessere Einordnung der Frage nach der Umsteigebereitschaft vornehmen zu können, erfolgten zwei weitere Differenzierungen. Zunächst nach den Nutzer:innengruppen, die jedoch lediglich eine geringfügig höhere Bereitschaft bei den ÖPNV-Nutzer:innen erkennen lässt (siehe Abbildung 19).

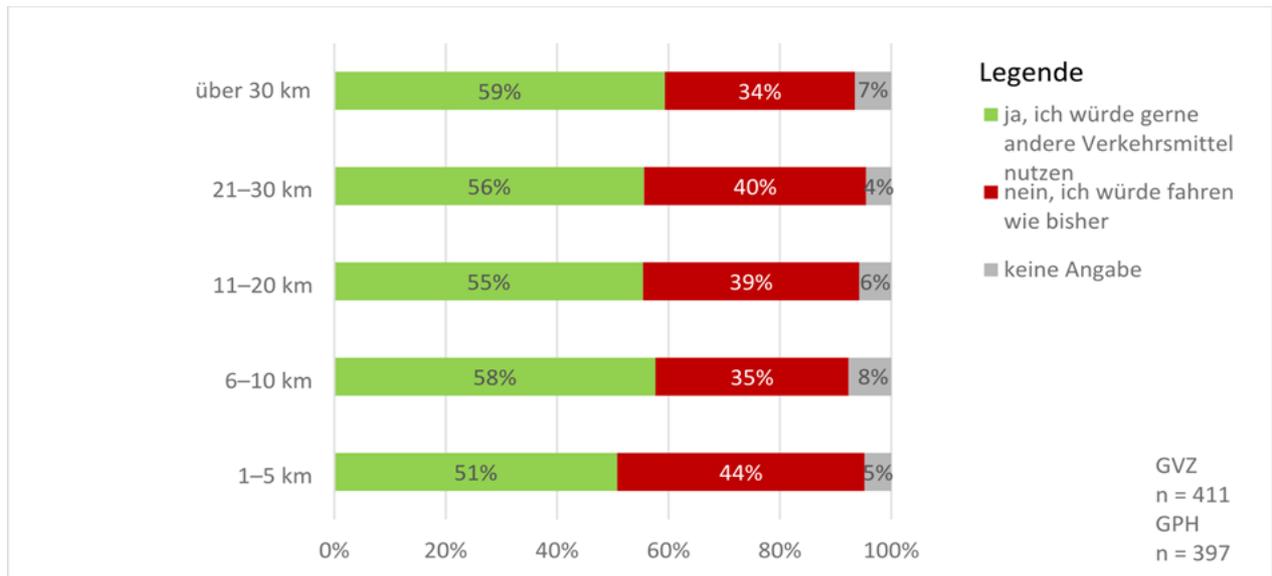
Abbildung 19: Bereitschaft, zukünftig umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu nutzen – differenziert nach Nutzer:innengruppen



Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

Anschließend erfolgte eine Differenzierung nach der Entfernung zum Wohnort, die ebenfalls nur geringfügige Unterschiede aufweist. Hier liegt die Veränderungsbereitschaft bei den Befragten, die bis zu fünf Kilometer vom Arbeitsort entfernt wohnen, mit 51 Prozent etwas niedriger als bei denjenigen, die über 30 Kilometer entfernt wohnen (59 Prozent) (siehe Abbildung 20).

Abbildung 20: Bereitschaft, zukünftig umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu nutzen – differenziert nach Distanz zum Wohnort

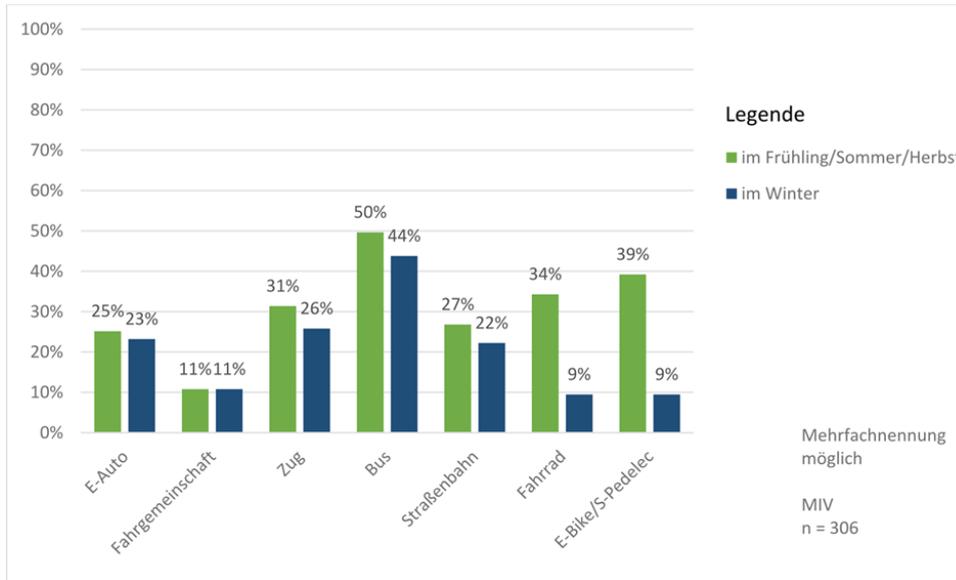


Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

Nicht nur die allgemeine Bereitschaft, sondern auch die Frage, welche Verkehrsmittel denn gerne häufiger genutzt werden würden, wurde abgefragt und differenziert nach den Nutzer:innengruppen ausgewertet. Zusätzlich wurde in der Abfrage zwischen Frühling/Sommer/Herbst einerseits und Winter andererseits unterschieden, um saisonale Effekte besser einschätzen zu können. Bei der Interpretation der Ergebnisse muss allerdings berücksichtigt werden, dass Mehrfachnennungen möglich waren und die verschiedenen Antwortoptionen nicht ohne Weiteres summiert werden können.

In der Gruppe der MIV-Nutzer:innen, die sich zukünftig den Umstieg auf ein nachhaltigeres Verkehrsmittel vorstellen können, wurde der ÖPNV mit bis zu 50 Prozent am häufigsten ausgewählt (siehe Abbildung 21). Das Fahrrad und das E-Bike mit 34 und 39 Prozent liegen direkt hinter dem ÖPNV. Während das E-Auto noch von 25 Prozent der Befragten angegeben wurde, liegen die Fahrgemeinschaften mit einem Potenzial von elf Prozent auf dem letzten Platz. Bei der Betrachtung der MIV-Nutzer:innen zeigt sich auch, dass der saisonale Effekt dazu führt, dass die Befragten in dem Frühling-/Sommer-/Herbst-Zeitraum häufiger umweltfreundlichere Verkehrsmittel nutzen wollen. Dies gilt sowohl für das Fahrrad als auch den ÖPNV. Allerdings ist der Effekt beim ÖPNV deutlich abgeschwächt.

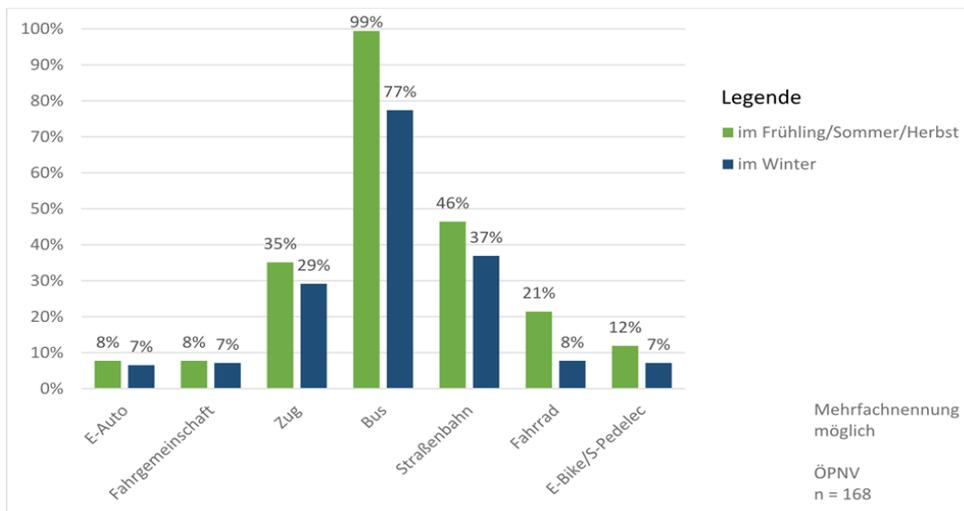
Abbildung 21: Bevorzugte zukünftige Verkehrsmittelwahl – differenziert nach MIV-Nutzer:innen



Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

Die Antworten der ÖPNV-Nutzer:innen konzentrieren sich trotz der Frage nach Alternativen zur aktuellen Verkehrsmittelwahl weiterhin auf den ÖPNV. Das Potenzial für Fahrrad und E-Bike liegt in dieser Gruppe mit bis zu 21 beziehungsweise zwölf Prozent in den wärmeren Monaten unverkennbar unterhalb des Umsteigepotenzials der MIV-Nutzer:innen. Allerdings werden auch das E-Auto und die Fahrgemeinschaften mit jeweils um die acht Prozent bei den ÖPNV-Nutzer:innen seltener als gewünschte Alternative angegeben (siehe Abbildung 2)

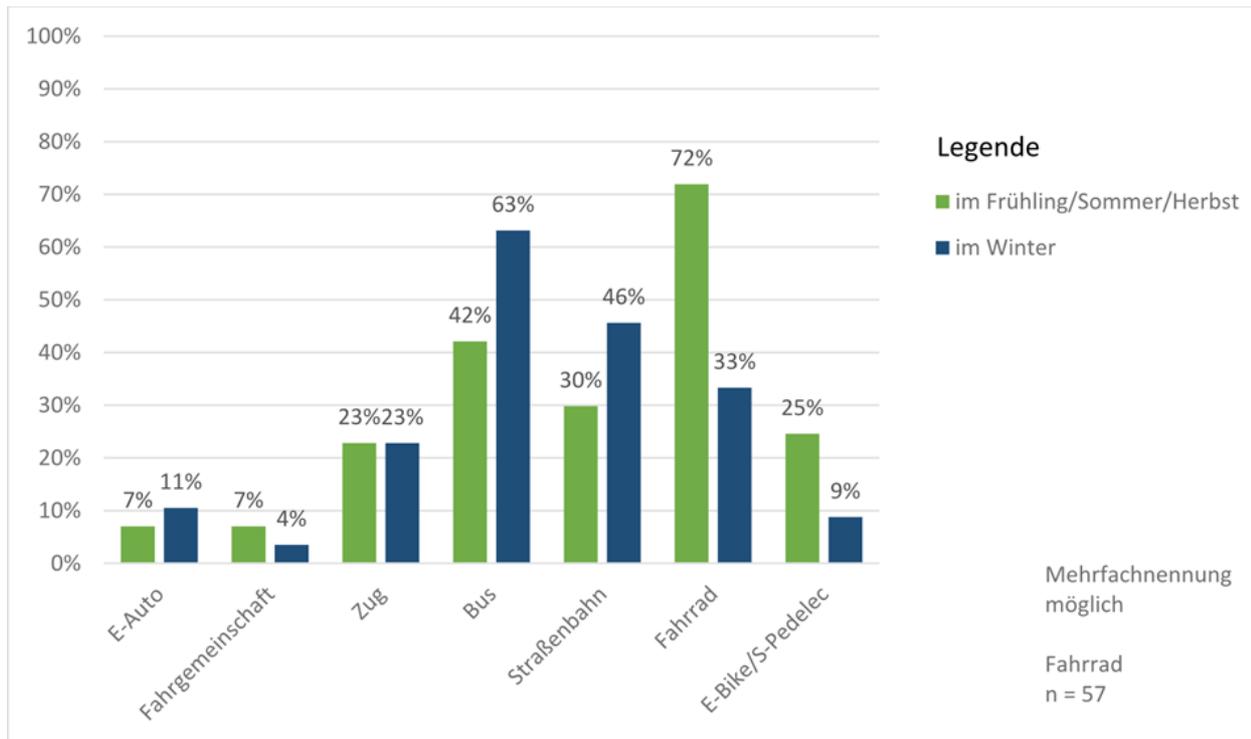
Abbildung 22: Bevorzugte zukünftige Verkehrsmittelwahl – differenziert nach ÖPNV-Nutzer:innen



Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

Ähnlich wie bei den ÖPNV-Nutzer:innen entfallen bei den Antworten die häufigsten Nennungen der Fahrradfahrer:innen auf das bisherige Verkehrsmittel, das Fahrrad (siehe Abbildung 23). In dieser Gruppe weicht aber die Tendenz des saisonalen Effektes ab. Während sowohl die MIV- als auch die ÖPNV-Nutzer:innen den ÖPNV und das Fahrrad in den wärmeren Monaten öfter als gewünschtes Verkehrsmittel angaben, ergibt sich bei den Fahrradfahrer:innen ein anderes Bild. Sie sehen den ÖPNV häufiger im Winter als Alternative.

Abbildung 23: Bevorzugte zukünftige Verkehrsmittelwahl – differenziert nach Fahrradfahrer:innen



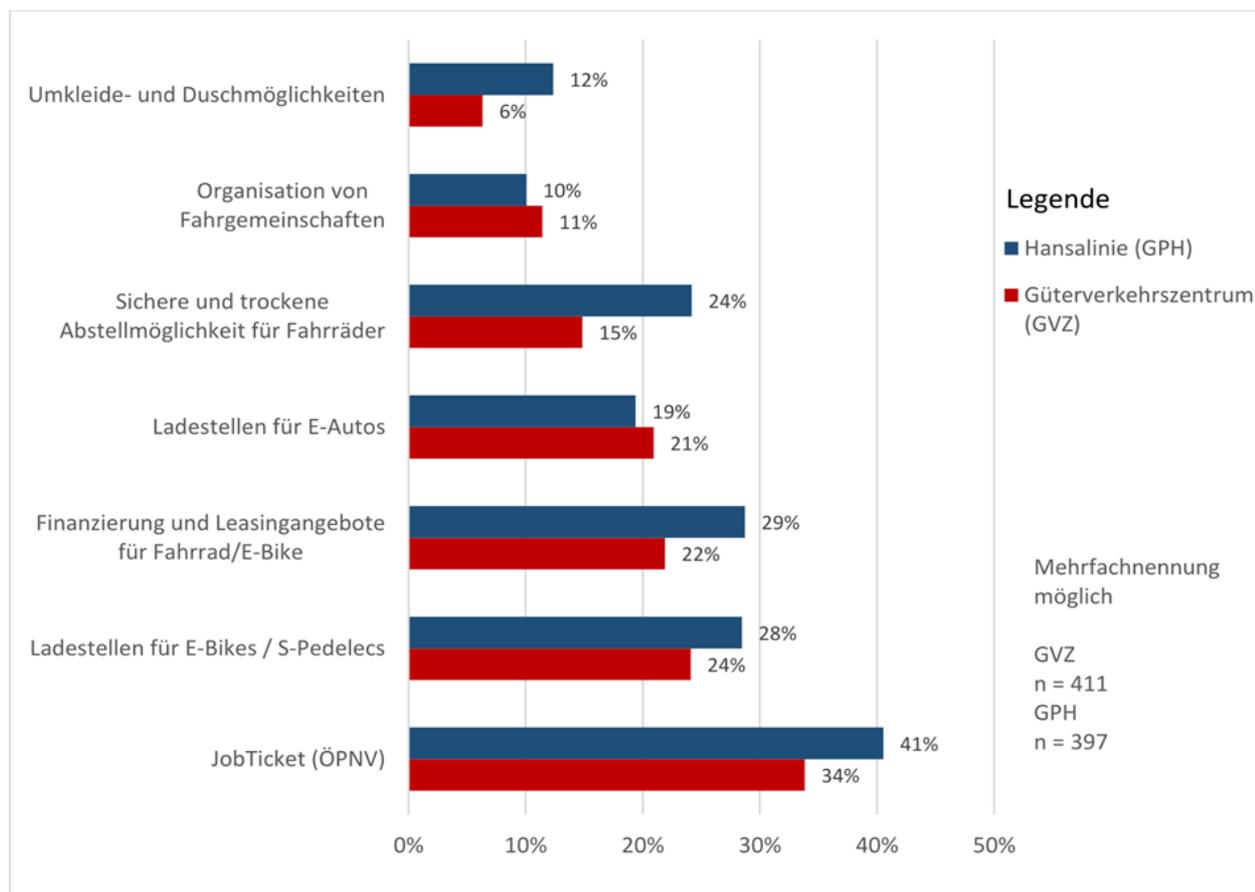
Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

3.5 Erwartungen

Die Beschäftigten wurden abschließend gefragt, welche Angebote sie sich von ihren Arbeitgeber:innen wünschen. Auch bei dieser Frage führen die Mehrfachnennungen dazu, dass die Antworten nicht sinnvoll aufsummiert werden können.

Die Antworten fallen bei den beiden Gewerbegebieten unterschiedlich aus (siehe Abbildung 24). So wurden fast alle Antwortoptionen von den Beschäftigten im Gewerbepark Hansalinie häufiger ausgewählt. In der Verteilung der Häufigkeit der Nennungen sind dagegen kaum Unterschiede auszumachen. Die populärsten Angebote sind im Bereich des ÖPNV das JobTicket⁹ und für Fahrräder einerseits die Lademöglichkeiten für E-Bikes sowie andererseits Finanzierungs- und Leasing-Angebote. Am seltensten dagegen wurden Maßnahmen wie die Schaffung von Umkleide- und Duschkmöglichkeiten oder die Organisation von Fahrgemeinschaften genannt.

Abbildung 24: Erwartungen an die Arbeitgeber:innen



Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

⁹ Die Einführung des 49-Euro-Tickets wurde erst nach Beendigung der Umfrage diskutiert. Das JobTicket ist aktuell für das Stadtgebiet Bremen mit 48,50 Euro geringfügig günstiger als das 49-Euro-Ticket (VBN 2022). Durch das erweiterte Einzugsgebiet dürfte das 49-Euro-Ticket damit nicht nur für die Pendler:innen aus dem Umland die attraktivere Alternative darstellen. Welche Auswirkungen dies auf das JobTicket und mögliche Zuschüsse der Arbeitgeber:innen haben wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar.

3.6 Zwischenfazit

Die Befragung im Gewerbepark Hansalinie und im GVZ zeigte eine deutlich festzustellende Unzufriedenheit der Beschäftigten mit der Anbindung an den ÖPNV und der Infrastruktur für den Radverkehr. Eine differenzierte Betrachtung der beiden Gewerbegebiete veranschaulicht eine erheblich stärkere Ausprägung dieser Unzufriedenheit im Gewerbegebiet Hansalinie. Dies äußert sich in einer Kritik an der Ausstattung der Haltestellen, der Entfernung zu den Haltestellen sowie der Radwegeinfrastruktur.

Werden die Ergebnisse der Befragung für die einzelnen Nutzer:innengruppen miteinander verglichen, lassen sich ebenfalls signifikante Unterschiede zwischen den Gruppen ausmachen. Die ÖPNV-Nutzer:innen bewerten den ÖPNV zwar ebenfalls als schlecht, aber besser als der Durchschnitt. Die Radfahrer:innen hingegen sehen die Radinfrastruktur deutlich positiver. Und auch die MIV-Nutzer:innen sind überwiegend mit der Erreichbarkeit sowohl mit dem Pkw als auch mit dem Fahrrad zufrieden. Der ÖPNV wird von den MIV-Nutzer:innen überhaupt nur in geringem Umfang bewertet (79 Prozent keine Angabe). Es bleibt dabei aber unklar, ob diese Unterschiede auf tatsächliche Erfahrungen zurückzuführen sind, die die Verkehrsmittelwahl beeinflusst haben, oder ob es sich hierbei lediglich um ein von der Realität abweichendes Bild der Verkehrsangebote handelt.

Unabhängig von den Unterschieden in den Bewertungen der Erreichbarkeit der Gewerbegebiete unterscheidet sich die aktuelle Verkehrsmittelwahl zwischen GPH und GVZ jedoch kaum. In beiden Gebieten dominiert der Anteil der MIV-Nutzer:innen mit jeweils knapp über 50 Prozent.

Das Potenzial, auf nachhaltigere Verkehrsmittel für den Arbeitsweg zurückzugreifen, ist mit 49 Prozent im GVZ und 64 Prozent im Gewerbepark Hansalinie erheblich. Ein Zusammenhang zwischen der ausgeprägteren Unzufriedenheit der Beschäftigten im Gewerbegebiet Hansalinie und der größeren Bereitschaft, bei einer verbesserten Infrastruktur andere Verkehrsmittel für den Arbeitsweg zu nutzen, scheint naheliegend. Eine nach den einzelnen Nutzer:innengruppen differenzierte Betrachtung zeigt jedoch keine nennenswerten Unterschiede. Das Umsteigepotenzial der MIV-Nutzer:innen mit 56 Prozent ist aber aufgrund der zu erwartenden Umwelteffekte hervorzuheben.

Die Frage danach, welche nachhaltigeren Verkehrsangebote die Befragten gerne nutzen würden, verdeutlicht einerseits das Potenzial des ÖPNV (auch bei den derzeitigen MIV-Nutzer:innen) und andererseits den ausgeprägten saisonalen Effekt des Fahrrads bei den ÖPNV- und den MIV-Nutzer:innen. Die Häufigkeit der Angaben ist aber auch beim ÖPNV in diesen beiden Nutzer:innengruppen im Sommer höher als im Winter. Die Fahrradfahrer:innen hingegen sehen den ÖPNV eher im Winter als Alternative.

Aber auch kleinteiligere Ansätze, die niedragschwelliger umzusetzen sind, wie beispielsweise Fahrgemeinschaften, sollten nicht aus dem Blickfeld geraten. So gaben immerhin elf Prozent der befragten MIV-Nutzer:innen an, Fahrgemeinschaften in Zukunft häufiger nutzen zu wollen.

Dies korrespondiert mit dem Anteil der Beschäftigten, die bei der Frage nach ihren Wünschen an die Angebote seitens der Arbeitgeber:innen, die Organisation von Fahrgemeinschaften angaben. Des Weiteren lässt sich an den Antworten erkennen, dass bis zu 40 Prozent der Befragten sich konkrete Angebote wie beispielsweise das JobTicket wünschen. Aber auch Ladestellen für E-Bikes und die Finanzierung oder Leasing-Angebote für Fahrräder sowie E-Bikes werden mit bis zu knapp 30 Prozent genannt.

Grundsätzlich lassen die Angaben zu den Wünschen gegenüber den Arbeitgeber:innen erkennen, dass viele Beschäftigte ein stärkeres Engagement der Unternehmen im Bereich der Mobilitätsangebote für ihre Mitarbeiter:innen begrüßen würden.

4 Ergebnisse der Unternehmensbefragung

Ergänzend zu der in Kapitel 3 vorgestellten Befragung der Beschäftigten wurde in den beiden Gewerbegebieten Hansalinie und GVZ auch eine Befragung der Geschäftsführungen der ansässigen Betriebe durchgeführt. Auch bei dieser Befragung standen die Arbeitswege der Beschäftigten im Mittelpunkt des Interesses. Neben der Erfassung von Angaben zu den Betrieben wurden die Arbeitswege der Beschäftigten, die Bewertung der Erreichbarkeit und mögliche Verbesserungsbedarfe abgefragt. Ein weiterer Schwerpunkt lag auf dem Themenkomplex betriebliches Mobilitätsmanagement. Die Ergebnisse werden in den folgenden Unterkapiteln im Einzelnen vorgestellt.

Anders als die Beschäftigtenbefragung wurden die Betriebe ausschließlich mittels einer Onlineumfrage befragt. Die Ansprache wurde im Gewerbepark Hansalinie von der Unternehmensbetreuung Bremen-Ost der WFB und im GVZ von der GVZe übernommen.

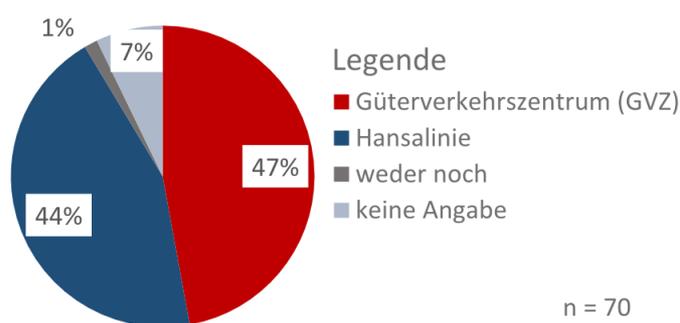
Insgesamt haben sich 33 der angeschriebenen Betriebe im GVZ an der Umfrage beteiligt, im Gewerbepark Hansalinie waren es 31. Betriebe im Hemelinger Hafen wurden nicht angefragt. Somit verteilen sich die Antworten mit 47 Prozent auf das GVZ und 44 Prozent auf das Gewerbegebiet Hansalinie (siehe Tabelle 4 und Abbildung 25).

Tabelle 4: Anzahl der befragten Betriebe

Gewerbegebiet	Print	Online	Gesamt
Güterverkehrszentrum (GVZ)	272	139	411
Hansalinie (GPH)	239	158	397
Hemelinger Hafen	102	25	127
weder noch	27	11	38
keine Angabe	0	15	15
Gesamt	640	348	988

Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

Abbildung 25: Anteil der Betriebe nach Gewerbegebiet



Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

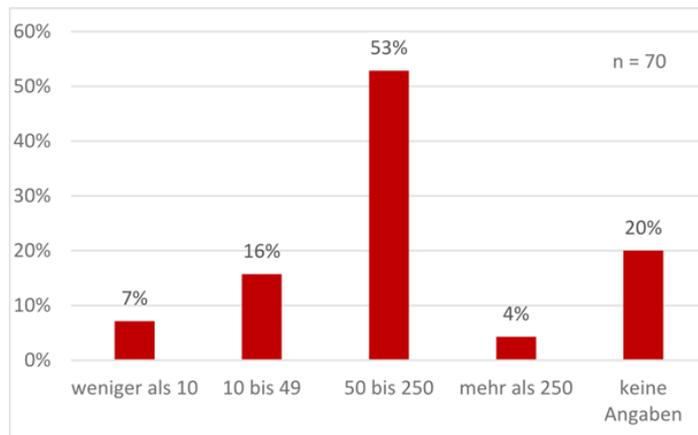
Auch bei der Unternehmensbefragung ist durch Ansprache der Betriebe über die WFB und die GVZe eine zufällige Auswahl nicht gewährleistet. Somit kann auch bei dieser Befragung nicht ohne Weiteres von repräsentativen Ergebnissen ausgegangen werden.

4.1 Betriebsangaben

Anzahl Beschäftigte

Ein Großteil der befragten Betriebe in den beiden Gewerbegebieten gab bei der Frage nach der Anzahl der Beschäftigten am Standort an, weniger als 250 Mitarbeiter:innen zu haben (siehe Abbildung 26). Daraus lässt sich aber nicht ableiten, dass es sich auch um kleine und mittlere Unternehmen (KMU) handelt, da die Frage auf die Niederlassungen (Betriebe) und nicht auf die rechtlichen Einheiten (Unternehmen) zielte. Insgesamt haben 76 Prozent der teilnehmenden Betriebe weniger als 250 Mitarbeiter:innen, darunter 53 Prozent zwischen 50 und 250. Nur vier Prozent der Betriebe gaben an, mehr als 250 Mitarbeiter:innen zu beschäftigen.

Abbildung 26: Anzahl der Beschäftigten

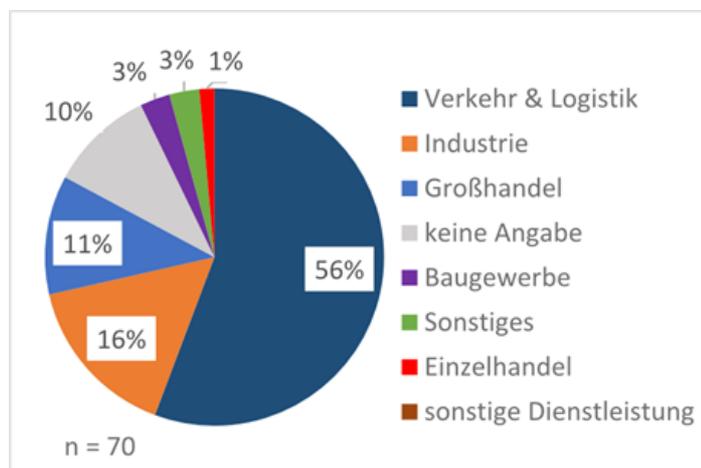


Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

Branchen

Die Branchenzuordnung der Betriebe zeigt einen großen Schwerpunkt der Befragten im Bereich Verkehr und Logistik (56 Prozent), gefolgt von der Industrie (16 Prozent) und dem Großhandel (elf Prozent). Die restlichen Angaben entfallen mit drei Prozent oder weniger auf das Baugewerbe, den Einzelhandel oder Sonstiges. Knapp zehn Prozent machten bei dieser Frage keine Angabe. Die dominierenden Anteile von Betrieben aus den Bereichen Verkehr und Logistik, Industrie sowie Großhandel entspricht weitestgehend der in Kapitel 2.1 und Kapitel 2.2 dargestellten Branchenstrukturen der beiden Gewerbegebiete.

Abbildung 27: Branchen

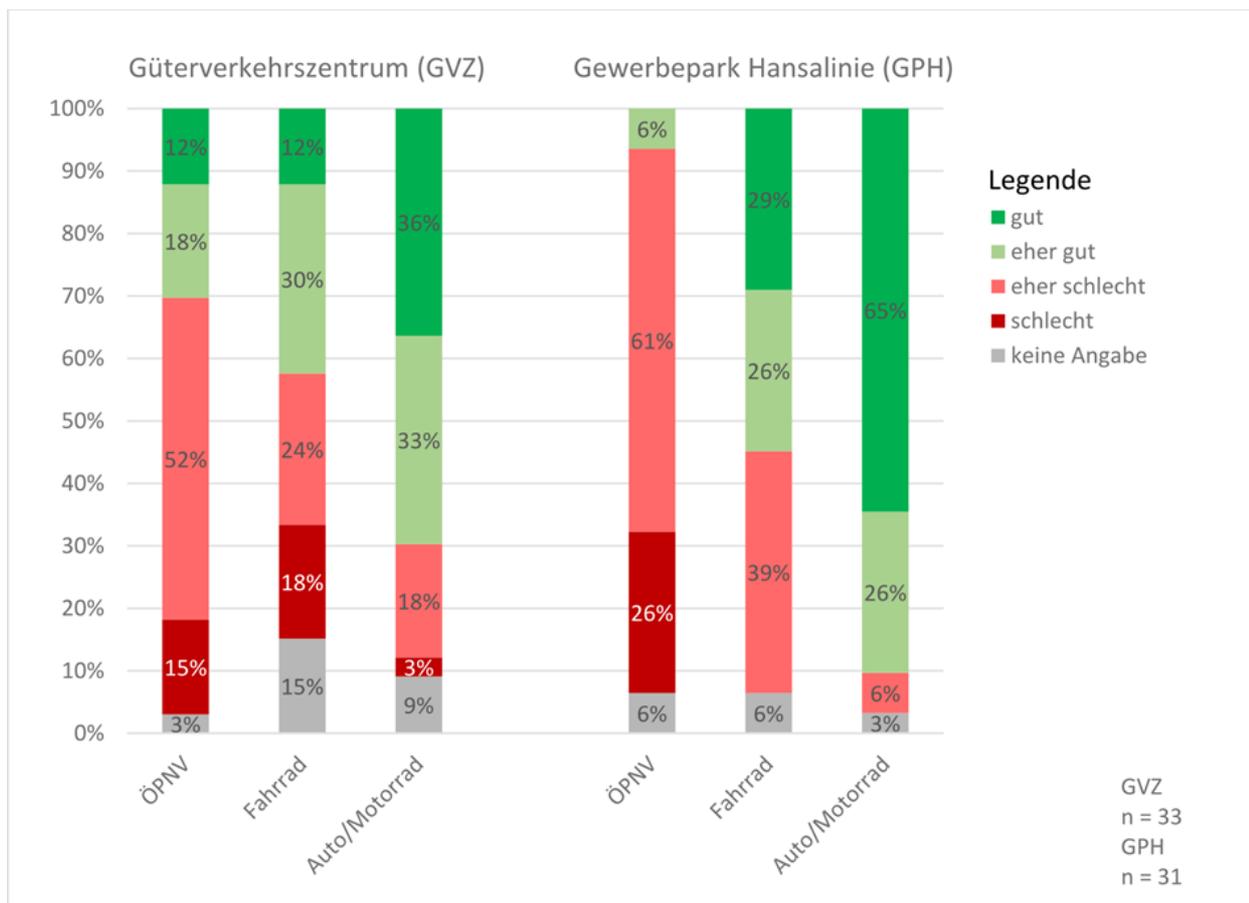


Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

4.2 Erreichbarkeit

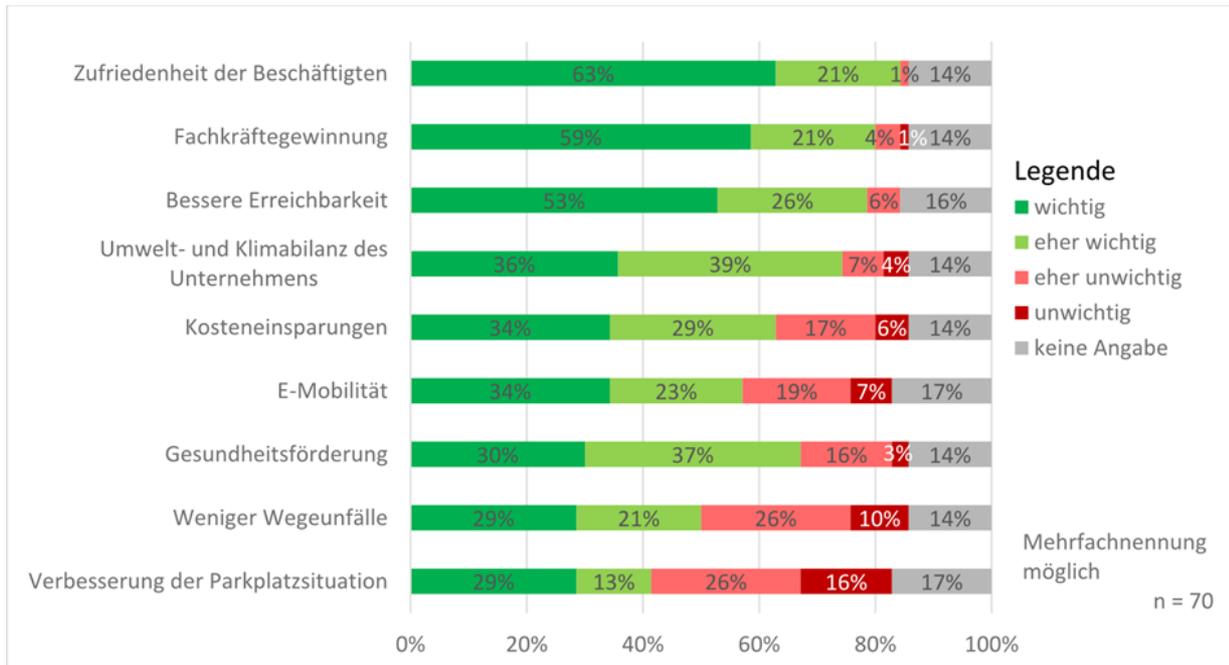
Die Vertreter:innen der Betriebe wurden nach ihrer Einschätzung der Erreichbarkeit ihres Standortes für die Beschäftigten gefragt. In der Tendenz ist auch hier eine unterschiedlich stark ausgeprägte Unzufriedenheit mit dem ÖPNV zu erkennen (siehe Abbildung 28). So gaben 67 Prozent der befragten Betriebe im GVZ und sogar 87 Prozent im Gewerbegebiet Hansalinie an, dass ihr Betrieb schlecht oder eher schlecht mit dem ÖPNV zu erreichen ist. Die Radwegeführstruktur schneidet zwar deutlich besser ab, aber im GVZ gaben immer noch 42 Prozent hier „schlecht“ oder „sehr schlecht“ an. Im Gewerbegebiet Hansalinie liegt der Anteil mit 39 Prozent in einer vergleichbaren Größenordnung, allerdings entfallen hier alle Angaben auf die Kategorie „eher schlecht“. Während bei der Befragung der Betriebe also die Radinfrastruktur im Gewerbegebiet Hansalinie besser abschneidet, sehen dies die befragten Beschäftigten genau andersherum (siehe Kapitel 3.3).

Abbildung 28: Einschätzung der Erreichbarkeit



Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

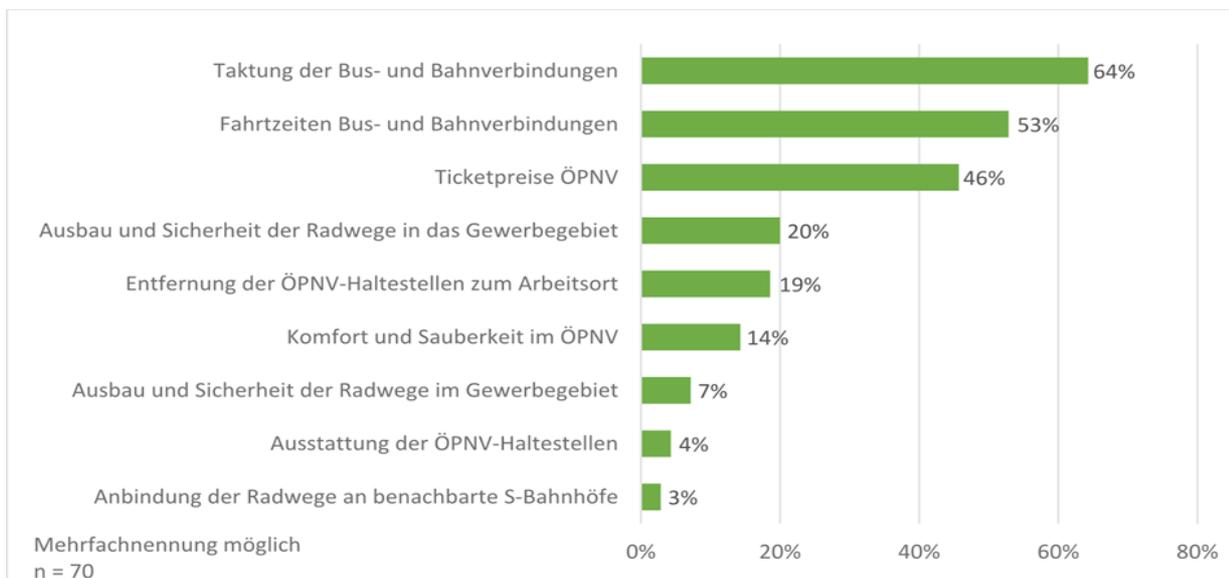
Die Erreichbarkeit ihres Standortes für die Beschäftigten schätzen die Betriebe allgemein als wesentliches Thema ein (siehe Abbildung 29). Bei der Frage nach der Bedeutung mobilitätsbezogener Aspekte steht die Zufriedenheit der Beschäftigten an erster Stelle (84 Prozent „wichtig“ oder „eher wichtig“). Unmittelbar gefolgt von der Fachkräftegewinnung mit 80 Prozent. Die geringste Bedeutung haben hingegen die Themen Vermeidung von Wegeunfällen mit 50 Prozent und die Verbesserung der Parkplatzsituation mit 42 Prozent.

Abbildung 29: Bedeutung mobilitätsbezogener Aspekte

Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

4.3 Verbesserungsbedarfe

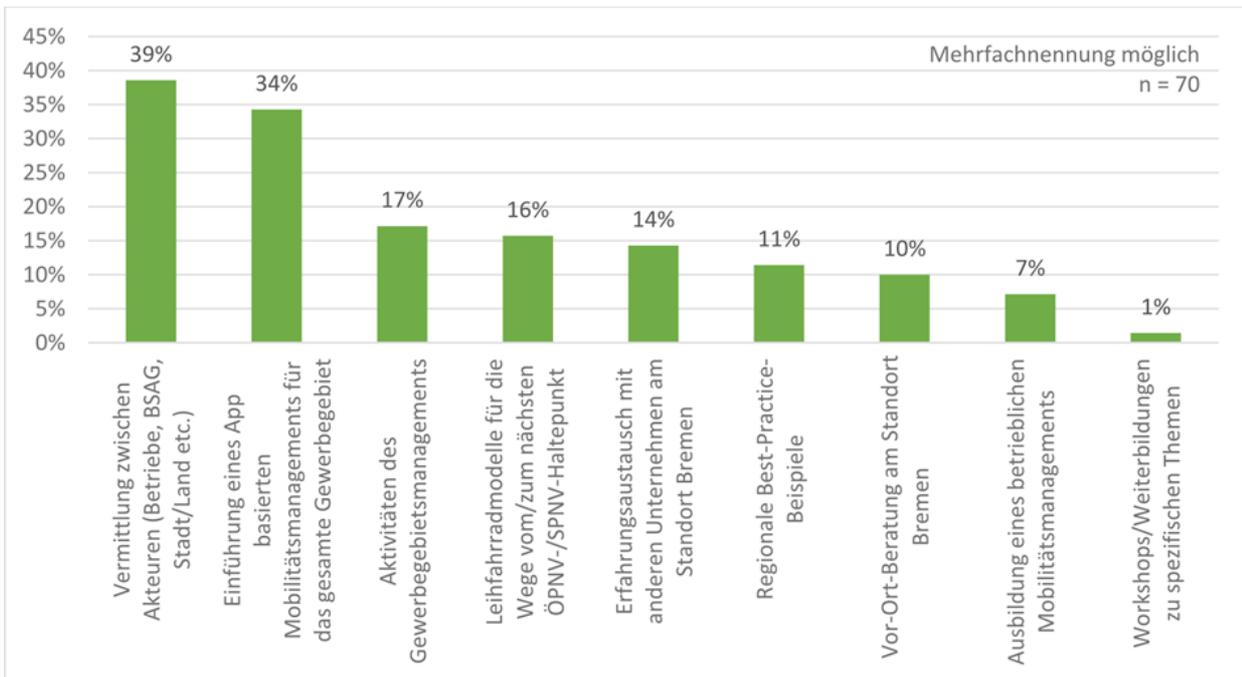
Entsprechend der negativen Bewertung des ÖPNV (siehe Kapitel 4.2) konzentrieren sich auch die Angaben der Verbesserungsbedarfe der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur auf die Taktung der Verbindungen (64 Prozent), die Fahrtzeiten (53 Prozent) und die Ticketpreise (46 Prozent). Erst an vierter Stelle, mit nur 20 Prozent, werden der Ausbau und die Sicherheit der Radwege in die Gewerbegebiete genannt. Direkt gefolgt von der Entfernung der ÖPNV-Haltestellen zum Arbeitsort (19 Prozent). Den Ausbau und die Sicherheit der Radwege innerhalb der Gebiete nennen nur noch sieben Prozent der Befragten (siehe Abbildung 30)

Abbildung 30: Verbesserungsbedarfe

Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

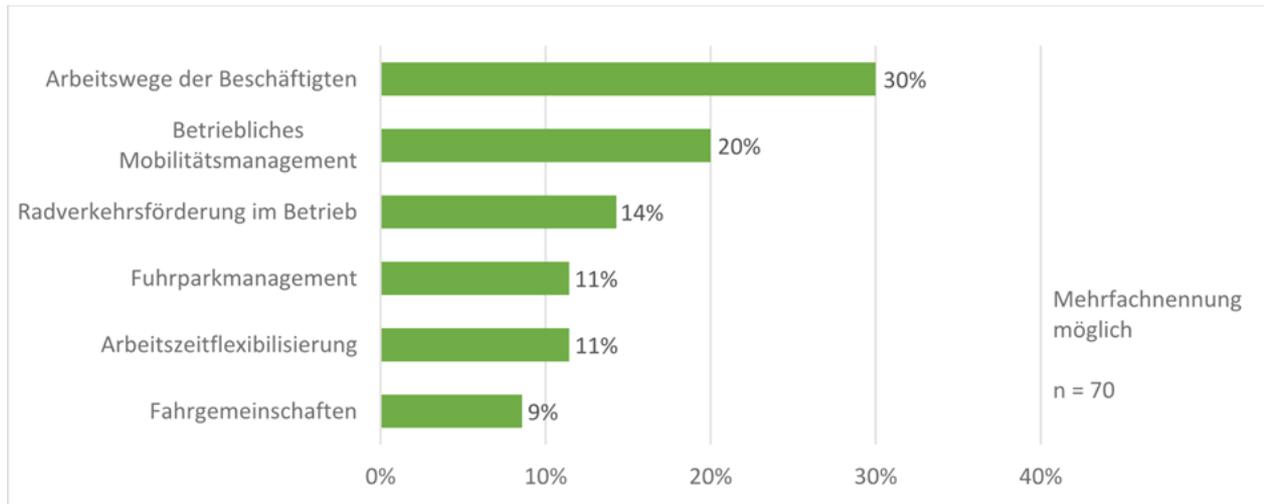
Neben den Verbesserungsbedarfen wurde auch abgefragt, welche konkreten Angebote sich die Betriebe zur Unterstützung einer nachhaltigen Mobilität ihrer Beschäftigten wünschen (siehe Abbildung 31). Die Befragten gaben mit Abstand am häufigsten die Vermittlung zwischen Akteuren (39 Prozent) und die Einführung von Mobilitäts-Apps für die Gewerbegebiete (34 Prozent) an. Angebote, die auf die Bereitstellung von Informationen für die Betriebe zielen, wie der Austausch mit anderen Unternehmen am Standort (14 Prozent) oder Workshops und Weiterbildungen (1 Prozent), sind deutlich weniger gefragt. Aber auch die Ausbildung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) wurde nur von sieben Prozent der Befragten genannt.

Abbildung 31: Angebotswünsche zur Unterstützung einer nachhaltigen Mobilität der Beschäftigten



Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

Ergänzend wurde auch dezidiert abgefragt, zu welchen mobilitätsbezogenen Themen mehr Informationen gewünscht werden (siehe Abbildung 32). 30 Prozent der Befragten wünschen sich Informationen zu den Arbeitswegen ihrer Mitarbeiter:innen und immerhin 20 Prozent zum Thema BMM. Die ansonsten recht niedrige Anzahl an Nennungen zwischen neun und 14 Prozent unterstreicht noch einmal das zuvor schon festgestellte geringe Interesse der Betriebe an Informationsangeboten.

Abbildung 32: Informationswünsche zu mobilitätsbezogenen Themen

Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

4.4 Betriebliches Mobilitätsmanagement

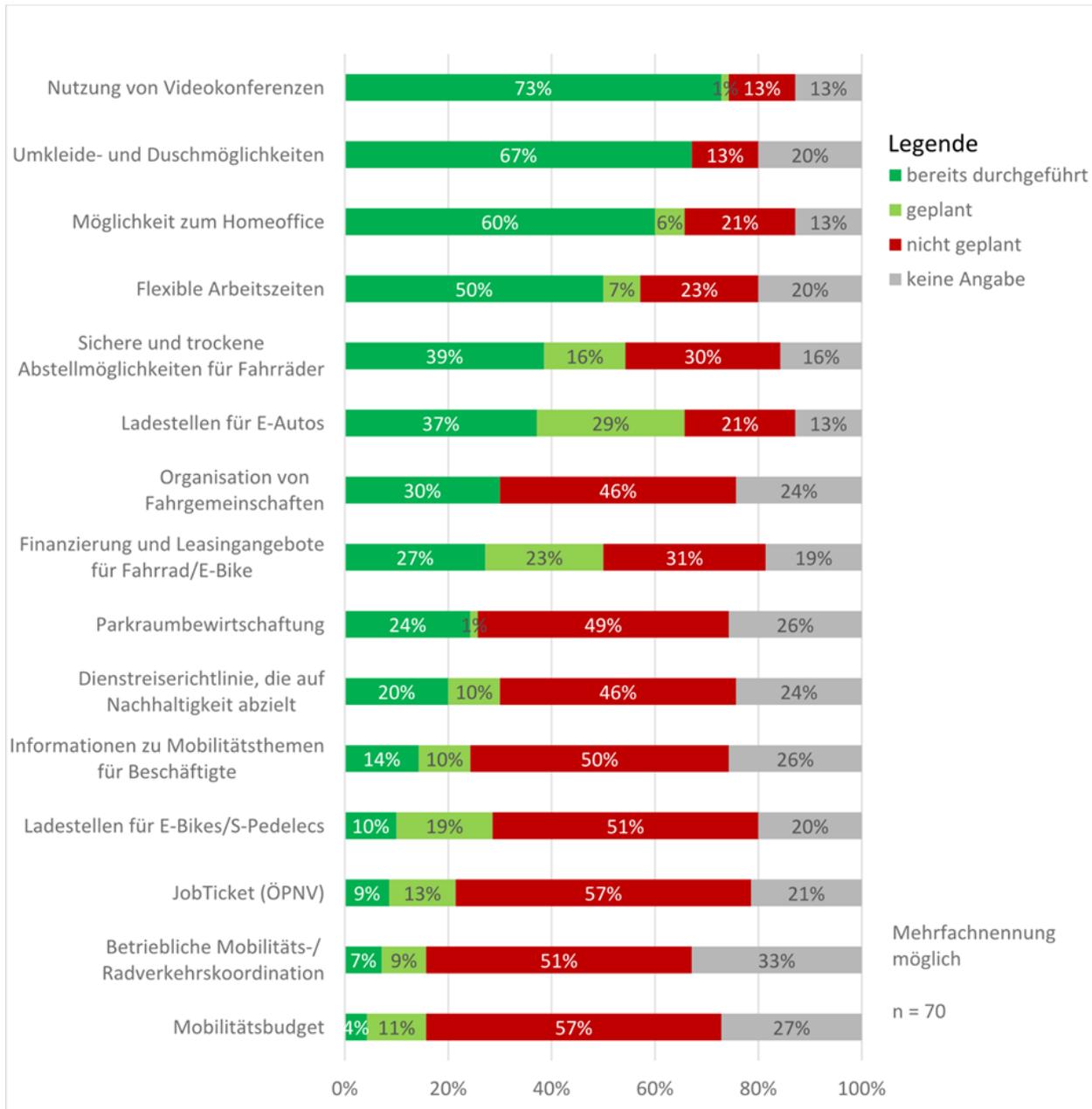
Als zentraler Beitrag, den Betriebe für eine nachhaltige Mobilität ihrer Mitarbeiter:innen leisten können, gilt die Implementierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements. Darunter werden im Allgemeinen Maßnahmen zur Lenkung der durch das Unternehmen verursachten Personenverkehre verstanden. Das Ziel ist „eine möglichst effiziente, sichere, sozial-, stadt- und umweltverträgliche Abwicklung“ (FIS 2022) der Verkehrsströme. Weil nicht davon ausgegangen werden kann, dass alle Betriebe ein umfassendes Verständnis davon haben, was unter einem BMM gefasst werden kann, wurde auch nach bereits umgesetzten oder in Planung befindlichen Maßnahmen gefragt (siehe Abbildung 33).

Die häufigsten bereits umgesetzten Maßnahmen sind die Nutzung von Videokonferenzen, Umkleide- und Duschköglichkeiten, Homeoffice und flexible Arbeitszeiten (siehe Abbildung 33). Damit gaben die Betriebe in erster Linie Maßnahmen an, deren mittelbare Auswirkungen positive Potenziale für eine nachhaltigere Gestaltung der Mobilität haben. Es ist aber davon auszugehen, dass dies in der Regel nicht das primäre Anliegen bei der Implementierung darstellt. Zudem handelt es sich überwiegend um Maßnahmen, von denen vermutlich nur ein kleiner Teil der Beschäftigten unter anderem aus den Verwaltungen der Unternehmen profitiert.

Maßnahmen, die in einem unmittelbaren Zusammenhang mit den Arbeitswegen der Beschäftigten stehen und von über 30 Prozent der Betriebe bereits umgesetzt wurden, sind sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, E-Auto-Ladestationen und die Organisation von Fahrgemeinschaften. Aussagen zu der Qualität und der Quantität der Maßnahmen wurden nicht abgefragt.

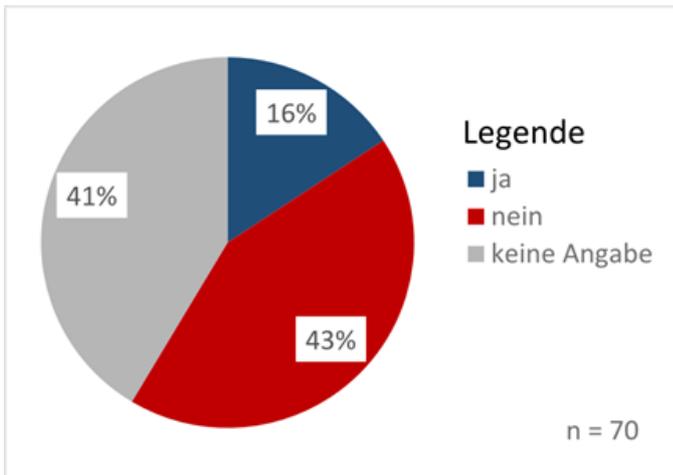
Bemerkenswert ist, dass das Thema E-Mobilität bei den Betrieben einen hohen Stellenwert einnimmt. Dies macht sich an den besonders hohen Anteilen der Nennung geplanter Maßnahmen bei den Ladestellen für E-Autos (29 Prozent), den Ladestellen für E-Bikes und S-Pedelecs (19 Prozent) sowie den Finanzierungs- und Leasing-Angeboten für Fahrräder und E-Bikes (23 Prozent) bemerkbar.

Abbildung 33: Umgesetzte oder geplante Maßnahmen der Betriebe



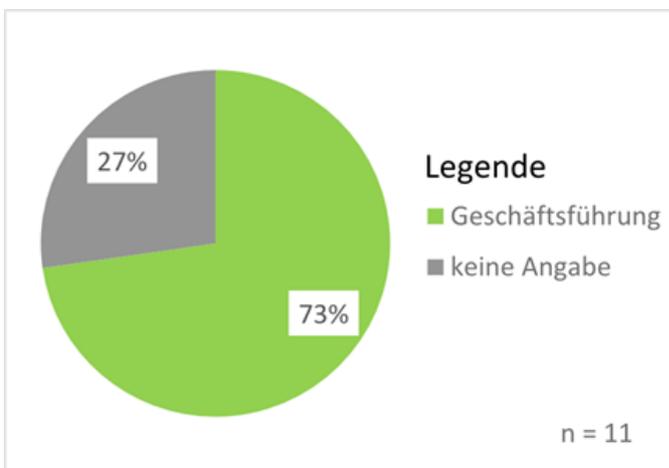
Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

Trotz der teilweise bereits häufig umgesetzten Einzelmaßnahmen gaben nur 16 Prozent der befragten Betriebe an, sich bereits mit dem Thema BMM beschäftigt zu haben (siehe Abbildung 34). Dem gegenüber stehen 43 Prozent der Betriebe, die sich noch nicht damit befasst haben. Der verbleibende, auffallend hohe Anteil von 41 Prozent, der keine Angabe gemacht hat, weist auf ein vermutlich fehlendes Verständnis hin, was definitorisch unter einem BMM zu verstehen ist.

Abbildung 34: BMM

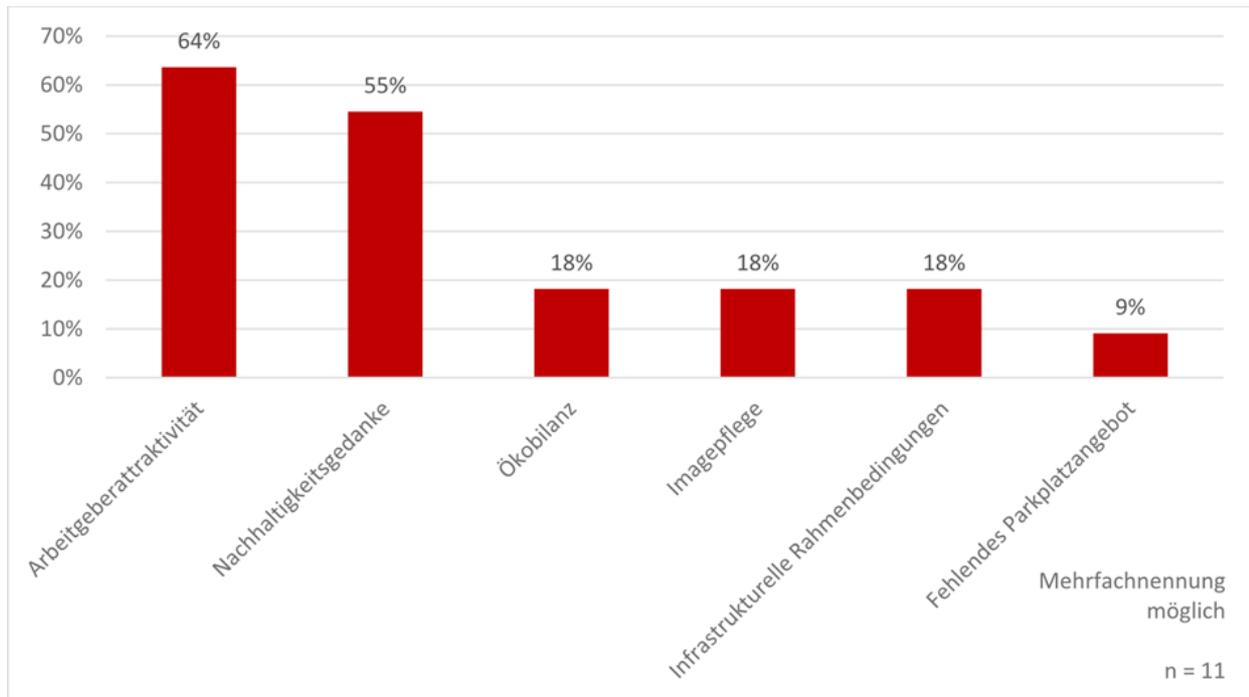
Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

Von den Betrieben, die bereits ein BMM eingeführt haben, gaben 73 Prozent an, dass dieses im Zuständigkeitsbereich der Geschäftsführung liegt (Abbildung 35). Weitere Antwortoptionen wie das Nachhaltigkeitsmanagement wurden von keinem Betrieb ausgewählt.

Abbildung 35: Zuständigkeit BMM

Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

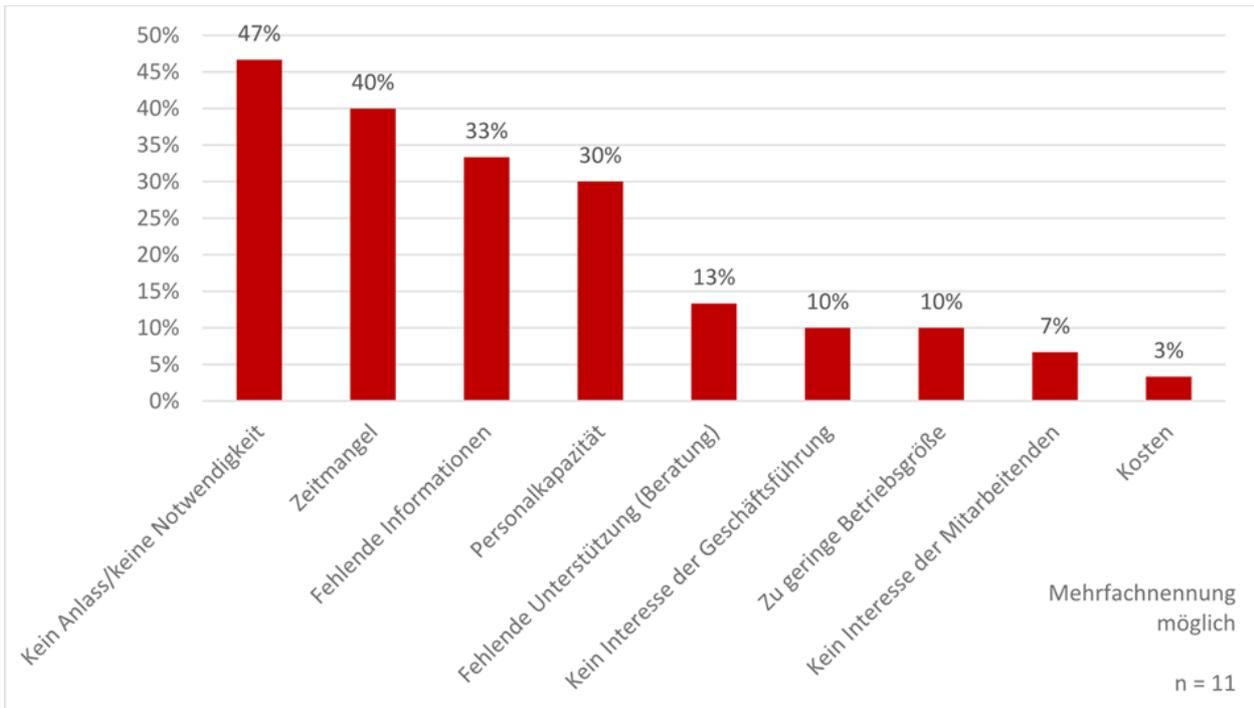
Als maßgeblich für die Einführung eines BMM waren für die Betriebe einerseits die Arbeitgeberattraktivität (64 Prozent) und andererseits (55 Prozent) der Nachhaltigkeitsgedanke (siehe Abbildung 36). Mit jeweils 18 Prozent wurden die Ökobilanz, Imagepflege und infrastrukturelle Rahmenbedingungen ausgewählt.

Abbildung 36: Motive, ein BMM im Betrieb eingeführt zu haben

Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

Von den Betrieben, die noch kein BMM haben, sahen 47 Prozent grundsätzlich keinen Anlass beziehungsweise keine Notwendigkeit für die Einführung (siehe Abbildung 37). Konkrete Umsetzungshindernisse waren für 40 Prozent der befragten Betriebe Zeitmangel, für 33 Prozent fehlende Informationen und für 30 Prozent die Personalkapazitäten. Auch wenn fehlende Informationen zwar als Begründung für die Nichteinführung eines BMM angegeben wurden, nannten nur 13 Prozent fehlende Unterstützung in Form von Beratung als Grund.

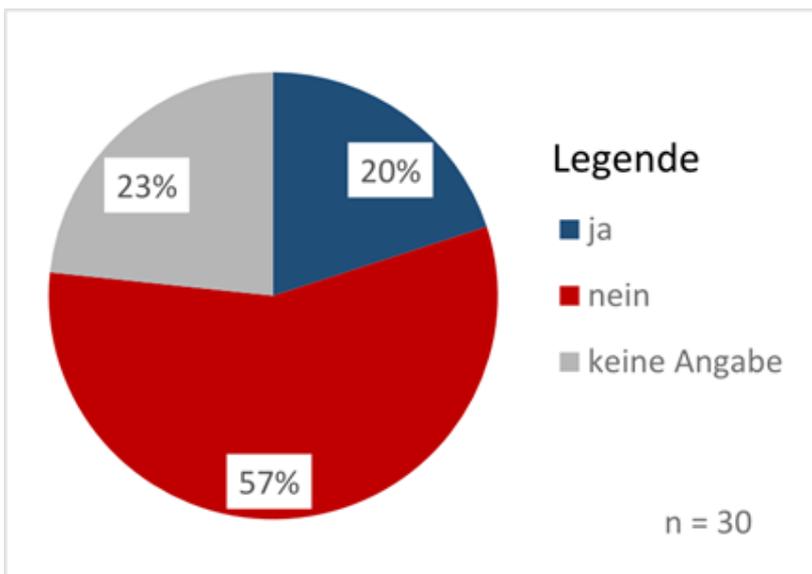
Abbildung 37: Gründe, warum noch kein BMM eingeführt wurde



Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

20 Prozent der Betriebe, die noch kein BMM haben, beabsichtigen zukünftig eine Einführung (siehe Abbildung 38). Demgegenüber gaben 57 Prozent an, kein BMM einführen zu wollen. Vor dem Hintergrund, dass 47 Prozent keinen Anlass für eine Einführung gesehen haben, kein überraschendes Ergebnis.

Abbildung 38: Absicht, BMM einzuführen



Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

4.5 Zwischenfazit

Die Befragung der Betriebe im Gewerbepark Hansalinie und im GVZ macht deutlich, dass die Betriebe die Erreichbarkeit für ihre Beschäftigten mit dem ÖPNV überwiegend als schlecht oder eher schlecht bewerten. Die Betriebe bestätigen zudem die signifikanten Unterschiede zwischen den beiden Gebieten. Allerdings treten auch Unterschiede zwischen den Ergebnissen der beiden Befragungen auf. Während die Betriebe die Radinfrastruktur im Gewerbegebiet Hansalinie besser bewerten als im GVZ, ist dieses Verhältnis bei den Beschäftigten andersherum. Davon unabhängig verdeutlicht die Befragung der Betriebe den dringenden Handlungsbedarf in den beiden Gebieten und insbesondere im Gewerbepark Hansalinie.

Der Erreichbarkeit für die Beschäftigten messen die Betriebe große Bedeutung bei. Verschiedene Aspekte wie die Attraktivität für die Beschäftigten oder die Fachkräftegewinnung stehen in diesem Zusammenhang im Mittelpunkt. Nachhaltige Mobilitätsangebote sind für die Betriebe daher ein wichtiger Bestandteil der Attraktivität des Unternehmensstandorts.

Entsprechend der Einschätzung der Bedeutung der Erreichbarkeit auf der einen Seite und der schlechten Bewertung auf der anderen Seite benennen die Betriebe zahlreiche Verbesserungsbedarfe. Hier konzentrieren sich die Angaben – den Bewertungen der Betriebe entsprechend – in erster Linie auf den ÖPNV (Taktung, Fahrzeiten und Ticketpreise). Multimodale Ansätze oder der Radverkehr spielen für die Betriebe nur eine untergeordnete Rolle.

Konkrete Angebote, die sich die Betriebe wünschen, sind die Vermittlung zwischen den Akteuren (Betriebe, BSAG, Stadt ...) und die Einführung eines App-basierten Mobilitätsmanagements für die Gewerbegebiete. Darüber hinaus besteht nur ein geringer Informations- und Unterstützungswunsch.

Die bereits umgesetzten Maßnahmen der Betriebe konzentrieren sich auf Angebote, die zwar positive Wirkungen im Bereich der nachhaltigen Mobilität entfalten (u. a. Homeoffice, flexible Arbeitszeiten), deren Einführung in der Regel aber andere Gründe haben dürften. So ist bei den meisten Aktivitäten davon auszugehen, dass die Attraktivität als Arbeitgeber das Hauptmotiv für die Einführung ausschlaggebend war und auch nur ein kleiner Teil der Beschäftigten diese in Anspruch nehmen kann. Bei den Angeboten, die sich konkreter auf die Mobilität der Beschäftigten beziehen, handelt es sich in der Regel um niedrigschwellige und kostengünstige Maßnahmen (Fahrradabstellanlagen, Organisation von Fahrgemeinschaften). Von den Beschäftigten gewünschte Angebote wie das JobTicket (siehe Kapitel 3.5) werden von den Unternehmen eher selten angeboten. Dies steht im direkten Widerspruch zu der Aussage, dass 63 Prozent der befragten Betriebe mobilitätsbezogene Aspekte für die Zufriedenheit der Beschäftigten wichtig finden. Die E-Mobilität gewinnt dagegen offensichtlich an Bedeutung: Viele Betriebe planen bereits Ladestationen für E-Autos und E-Bikes sowie Finanzierungs- und Leasing-Angebote für Fahrräder und E-Bikes. Wie viele Arbeitnehmer:innen von den jeweiligen Maßnahmen profitieren (werden) und in welcher Quantität oder Qualität die Angebote umgesetzt wurden beziehungsweise werden, ist aus der Umfrage heraus nicht ersichtlich.

Auch wenn einige Betriebe mit einzelnen Maßnahmen für ihre Mitarbeiter:innen bereits aktiv geworden sind, gaben nur 16 Prozent der Befragten an, sich mit dem Thema BMM bereits beschäftigt zu haben. Für die Betriebe, die bereits ein BMM implementiert haben, waren die Arbeitgeberattraktivität und der Nachhaltigkeitsgedanke die am häufigsten ausgewählten Motive für die Einführung. Demgegenüber sehen fast die Hälfte der Betriebe, die sich noch nicht mit einem BMM befasst haben, grundsätzlich keinen Anlass für die Einführung. Wenig überraschend haben auch nur 20 Prozent dieser Gruppe angegeben, eine Einführung zu beabsichtigen. Die Bereitschaft, ein BMM einzuführen, ist als eher gering einzustufen.

Allerdings haben auf die Frage nach dem Bestehen eines BMM über 40 Prozent keine Angaben gemacht. Dieser hohe Anteil deutet darauf hin, dass in diesem Zusammenhang ein nicht unerhebliches Informationsdefizit besteht. Dem steht aber ein geringes Interesse an Informationen zu dem Thema gegenüber. Lediglich ein Fünftel der befragten Betriebe äußert einen Bedarf an mehr Informationen zum BMM.

5 Gesamtfazit und Bilanzierung

Der Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel erfordern eine deutliche Reduktion der CO₂-Emissionen. Ein wesentlicher Ansatzpunkt zur Zielerreichung eröffnet die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätswende, die die Mobilitätsbedarfe der Beschäftigten und ihre Arbeitswege einbindet und berücksichtigt. Das Land und die Stadtgemeinde Bremen haben dies erkannt und versuchen, die erforderlichen Veränderungsprozesse mit verschiedenen strategischen Ansätzen und Maßnahmenpaketen einzuleiten. Hierzu gehören unter anderem die Klimastrategie 2038 mit vier Schwerpunkten, der sogenannte Klimafonds sowie verschiedene handlungsfeldbezogene Konzepte wie das GEP 2030 oder die Fortschreibung des VEP 2030.

Ein wichtiger Baustein für eine erfolgreiche Mobilitätswende ist die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Immerhin entfällt nach dem Abschlussbericht der Enquetekommission „Klimaschutzstrategie für das Land Bremen“ innerhalb der Stadtgemeinde Bremen rund ein Viertel der Fahrten auf die Arbeitswege. Darüber hinaus pendeln viele Beschäftigte aus dem Umland zu ihrem Arbeitsort nach Bremen mit einem (eigenen) Pkw. Auch die großen, meist peripher gelegenen Gewerbegebiete Bremens wie das GVZ, der Gewerbepark Hansalinie oder der Bremer Industrie-Park (BIP) verursachen ein hohes Verkehrsaufkommen mit entsprechenden Umweltbelastungen.

Klimarelevante Einsparpotenziale ließen sich demnach durch eine Verbesserung der verkehrlichen Anbindung und der infrastrukturellen Erschließung (u. a. ÖPNV, Radwegenetz) der Gewerbegebiete für die Beschäftigten erzielen. Impulse zur Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität von Beschäftigten in Bremer Gewerbegebieten müssen daher auch immer bei den Mobilitätsbedarfen der Arbeitnehmer:innen ansetzen. Allerdings fehlten bislang fundierte Untersuchungen zur Erreichbarkeit und Infrastrukturausstattung der Gebiete, um konkrete Handlungsbedarfe und -empfehlungen ableiten zu können.

Das Forschungsvorhaben versucht, diese Lücke zu schließen, indem es für ausgesuchte Gewerbegebiete die Ausgangslage aufbereitet, die Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsbedarfe der Beschäftigten ermittelt und die mobilitätsbezogenen Aktivitäten der ansässigen Betriebe erfasst. Ausgewählt wurden hierfür zwei peripher gelegene Gewerbegebiete: das Güterverkehrszentrum (GVZ) und der Gewerbepark Hansalinie (GPH). Zusammengenommen stehen die beiden größten bremischen Gewerbegebiete aktuell für rund 517 Hektar Gewerbefläche (netto)¹⁰, knapp 14.000 Beschäftigte und circa 280 Betriebe. Dabei unterscheiden sich beide Gebiete, was unter anderem das Flächenentwicklungspotenzial und die Branchenstruktur und damit auch die Zusammensetzung der Beschäftigten betrifft.

Neben einer Dokumentenanalyse wichtiger konzeptioneller Grundlagen, einer eigenen Bestandsaufnahme und Kartierung beider Gebiete sowie der Durchführung von Expert:innengesprächen bildeten zwei Umfragen den Kern des Vorhabens. Dabei handelte es sich um eine Beschäftigtenbefragung (Sommer 2022) und eine Befragung der Geschäftsführung der Betriebe (Herbst 2022) in beiden Gewerbegebieten. Mit einer Teilnahme von fast 1.000 Beschäftigten und 70 Betrieben war der Rücklauf bei den Befragungen mehr als zufriedenstellend.

- Bei der Bilanzierung der Ergebnisse gilt es, verschiedene Analyseebenen zu unterscheiden:
- Eine gebietsübergreifende und eine gebietsspezifische Bilanzierung für den Gewerbepark Hansalinie und das GVZ.
- Eine Differenzierung zwischen den Themenkomplexen Erreichbarkeit und Anbindung der Gebiete sowie infrastrukturelle Ausstattung.

Eine Unterscheidung zwischen den Ergebnissen und daraus resultierenden Erkenntnissen zu den beiden Akteursgruppen Beschäftigte und Unternehmen.

Im Folgenden werden für die wichtigsten Aufgabenstellungen des Vorhabens die wesentlichen Ergebnisse gebündelt:

Verkehrsmittelwahl

- Bei der Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten gibt es gebietsübergreifend eine sehr hohe Übereinstimmung. Trotz erheblicher gebietsspezifischer Unterschiede in der Bewertung der Anbindung und Infrastruktur ist die Verteilung der jeweiligen Nutzungsanteile bei den Verkehrsmitteln fast identisch.
- In beiden Gewerbegebieten dominiert der MIV mit jeweils knapp 52 Prozent. Es folgen der ÖPNV (Bus) mit circa 29 Prozent und das Fahrrad (inkl. E-Bike) mit fast 15 Prozent.

¹⁰ Ohne die Bauabschnitte drei und vier im GPH.

Erreichbarkeit/Anbindung

- Die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete mit dem MIV (Pkw und Motorrad) wird sowohl von den Beschäftigten als auch von den Vertreter:innen der Unternehmen als sehr positiv eingestuft. Dies gilt insbesondere für den Gewerbepark Hansalinie.
- Eine schlechte Bewertung erhält hingegen die Anbindung durch den ÖPNV. Dabei stufen die Betriebe das Angebot für ihre Beschäftigten noch einmal deutlich schlechter ein als die befragten Arbeitnehmer:innen. Auch hier hebt sich das Gewerbegebiet Hansalinie gegenüber dem GVZ ab. Rund drei Viertel der Beschäftigten kritisieren im GPH die schlechte Verbindung. Eine Bewertung, die auch von den zuständigen Ressorts und dem zuständigen Verkehrsmittelträger geteilt wird und den Ergebnissen der durchgeführten Dokumentenanalyse entspricht.
- Etwas besser fällt insgesamt die Bewertung der Anbindung mit dem Fahrrad aus. Auffällig ist in beiden Gebieten der hohe Anteil (über 40 Prozent) an Beschäftigten, die keine Angaben zum Fahrrad machen. Dies könnte auf fehlende Erfahrungen mit dem Radverkehr hinweisen.
- Interessante Ergebnisse aus der Beschäftigtenbefragung bietet eine Differenzierung nach Nutzer:innengruppen: Generell bewerten die Nutzer:innen ihre persönliche Verkehrsmittelwahl positiver als alle Befragten zusammen.
- Beiden Gewerbegebieten fehlt bislang eine ausreichende Verknüpfung mit dem Regionalbusnetz, obwohl ein hoher Anteil der Beschäftigten aus den umliegenden Kommunen in beide Gewerbegebiete einpendelt. So haben über 40 Prozent der erfassten Beschäftigten einen Arbeitsweg (einfach) von über 20 Kilometern. Nur im GVZ gibt es seit Anfang des Jahres 2022 die Regionalbuslinie 208, die Delmenhorst mit dem Gewerbegebiet verbindet, wenn auch nur mit einer sehr eingeschränkten Taktung. Jenseits der konzeptionellen Überlegungen im Klimabericht der Enquetekommission und der Fortschreibung des VEP 2025 gibt es keine konkreten Aktivitäten, eine konsistente Anbindung der Gewerbegebiete an das Regionalbusnetz aufzubauen.
- Die erkennbare Unzufriedenheit unter den Beschäftigten mit der Anbindung beider Gewerbegebiete hat auch die Ebene der Geschäftsführungen in den angesiedelten Betrieben erreicht. Mobilitätsbezogene Themen wie die Erreichbarkeit ihres Standortes wirken sich nach Auskünften der Betriebe auf ihre Attraktivität für Arbeits- und Fachkräfte sowie auf die Zufriedenheit der Mitarbeitenden aus. Allerdings sind bislang nur einzelne größere Unternehmen aktiv geworden, um die Erreichbarkeit und Infrastrukturausstattung zu verbessern. Auch durch den direkten Austausch mit den zuständigen Fachverwaltungen oder Verkehrsmittelträgern konnten einige Verbesserungen erreicht werden (zum Beispiel die Einführung der Linie 208; Einführung und Sicherung der Expressbuslinie 63S).

Umsteigepotenzial bei den Beschäftigten

- Bemerkenswert ist bei den Beschäftigten das hohe Potenzial, bei einer Angebotsverbesserung das Verkehrsmittel wechseln zu wollen. Im Gewerbepark Hansalinie sind dies fast zwei Drittel der Arbeitnehmer:innen und im GVZ über die Hälfte.
- Immerhin 56 Prozent aller MIV-Nutzer:innen können sich einen Umstieg bei ihrer Verkehrsmittelwahl vorstellen. Dabei gibt es durchaus saisonale Unterschiede: Außerhalb der Wintermonate signalisieren die MIV-Nutzer:innen eine höhere Umsteigebereitschaft auf den Bus (50 Prozent), das E-Bike (39 Prozent) und das Fahrrad (34 Prozent).

Hindernisse und Handlungsbedarfe beim Umstieg

- Es sind zwei Bereiche, die beim ÖPNV als Hindernisse mehrheitlich seitens der Beschäftigten und Betriebe genannt werden und die sich auch mit den eigenen Kartierungen und Analysen decken. Dies betrifft die langen Fahrtzeiten und die schlechten Verbindungen (Taktfrequenz). Insbesondere die Anbindung der Gebiete außerhalb der Schichtwechselzeiten bedarf einer Verbesserung.
- Des Weiteren wurden die zu hohen Ticketpreise und innerhalb der Gewerbegebiete die Entfernung der Haltestellen zum Arbeitsort genannt.
- Im Gewerbegebiet Hansalinie fällt neben der Kritik an der Erreichbarkeit des Gebietes (zu schlechte Verbindungen, siehe oben) die vergleichsweise hohe Rückmeldung zur Haltestelleninfrastruktur (Ausstattung, Entfernung) innerhalb des Gebietes auf, die vor allem in den Expert:inneninterviews als besondere Hindernisse benannt wurden.

- Auch bei der Radverkehrsinfrastruktur offenbart der Gewerbepark Hansalinie einen erhöhten Handlungsbedarf. Sowohl die Anbindung an die benachbarten Stadtteile als auch die Ausstattung mit Radwegen (Nebenstraßen) und deren Kennzeichnung im Gewerbegebiet erscheinen für die Beschäftigten und Betriebe unzureichend und sicherheitsgefährdend.
- Allerdings haben die Hindernisse und die daraus resultierenden Handlungsbedarfe im Bereich Radverkehr bei den Beschäftigten und insbesondere bei den Betrieben gegenüber dem ÖPNV einen deutlich geringeren Stellenwert.
- Dementsprechend spielt die Multimodalität, das heißt die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel gerade bei den Umstiegspunkten (zum Beispiel Bahnhöfe zum Umstieg auf das Fahrrad) in den Befragungen keine große Rolle. Ein Blick auf die vorliegenden Konzepte und das erfolgreiche Mobilitätsprojekt AzweiO in benachbarten Kommunen verweist jedoch auf entsprechende Potenziale.
- Ein weiterer wichtiger Punkt ist das Sicherheitsempfinden von Frauen, insbesondere im Gewerbepark Hansalinie. Sowohl in den offenen Antwortmöglichkeiten innerhalb der Beschäftigtenbefragung als auch in den Expert:innengesprächen wurde wiederholt und explizit auf ein eingeschränktes Sicherheitsempfinden (Weg zwischen Arbeitsort und Haltestellen) hingewiesen.

Erwartungen an die Betriebe und deren Angebote

- Seitens der Beschäftigten gibt es Erwartungen an ihre Arbeitgeber:innen, eigene Angebote für eine nachhaltige Mobilität zu unterbreiten. Diese werden in der Regel im Gewerbegebiet Hansalinie im Vergleich zum GVZ deutlicher, was sich in einer höheren Nennung ausdrückt.
- Die Einführung eines JobTickets durch die Unternehmen wird bei den Beschäftigten mit 41 (GPH) beziehungsweise 34 Prozent (GVZ) an erster Stelle genannt. Die Befragung wurde zwar im Sommer 2022 vor der Diskussion um das 49-Euro-Ticket durchgeführt. Allerdings hatte auch nur ein geringer Anteil der Unternehmen bislang ein solches Angebot bereits eingeführt. Zudem gaben 57 Prozent der befragten Betriebe an, dass eine solche Maßnahme auch nicht in Zukunft vorgesehen ist.
- Im Bereich Radverkehrsinfrastruktur gibt es verschiedene Angebotsbereiche, die für die Beschäftigten von Relevanz sind: Ladestellen für E-Bikes, Leasing-angebote und Abstellmöglichkeiten. Diese Erwartungen treffen durchaus auf ein höheres Engagement der Betriebe, die nach eigenen Aussagen zu über 50 Prozent schon entsprechende Angebote umgesetzt oder geplant haben (= Leasing, Abstellmöglichkeiten). Bei den gewünschten Ladestellen sind es immerhin 30 Prozent, die ein solches Angebot bereits realisiert oder in der Planung haben.

Unterstützungsbedarfe der Betriebe

- Seitens der befragten Betriebe wird nur ein geringer Unterstützungswunsch in Form von Informationen oder einer externen Beratung (zum Beispiel der öffentlichen Hand) signalisiert.
- Dies gilt auch für Informationen zur Einführung eines „betrieblichen Mobilitätsmanagements“, das bislang nur elf der 70 erfassten Betriebe eingeführt haben. Darüber hinaus haben nur wenige Betriebe angegeben, sich in Zukunft mit dieser Thematik zu beschäftigen.
- Immerhin gibt es ein höheres Interesse der Betriebe an zwei konkreten Angeboten: Dies bezieht sich zum einen auf die Koordination einer Vermittlung zwischen verschiedenen Akteuren (Ressorts, Fachämter, BSAG, andere Betriebe etc.), um die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes und damit des Unternehmensstandortes zu verbessern (39 Prozent). Zum anderen gibt es den Wunsch, sich mit der Einführung eines App-basierten Mobilitätsmanagements für das gesamte Gewerbegebiet zu beschäftigen (34 Prozent). Dies dürfte gerade für kleinere und mittlere Unternehmen von Vorteil sein, die nicht über die Kapazitäten verfügen, eigene betriebliche Apps zum Beispiel zur Gründung und Abstimmung von Fahrgemeinschaften anzubieten.

Wichtige und engagierte Akteure in den Gewerbegebieten

In beiden Gebieten stehen mit der WFB und im GVZ zusätzlich mit der Entwicklungsgesellschaft unternehmensnahe Institutionen zur Verfügung, die bereits in der Vergangenheit Aktivitäten zur Verbesserung der Anbindung und Infrastruktur angestoßen haben. Mit der IG Metall gibt es zudem im Gewerbepark Hansalinie einen Akteur, der über die Betriebsräte seit vielen Jahren aktiv versucht, für die Beschäftigten eine umweltfreundliche, sichere und gute Erreichbarkeit ihrer Arbeitsplätze zu erzielen

Insgesamt betrachtet zeigen die Ergebnisse der Studie, dass für beide Gewerbegebiete signifikante Verbesserungen der Erreichbarkeit und der verkehrsinfrastrukturellen Ausstattung notwendig sind, um einen Beitrag für eine umweltfreundliche und nachhaltige Mobilitätswende leisten zu können. Dabei dürfte nach Auswertung aller Analyseschritte der Handlungsbedarf im Gewerbepark Hansalinie deutlich höher liegen als im GVZ. Dies unterstreichen auch die vorliegenden Strategien und Konzepte der Ressorts zum Gewerbegebiet Hansalinie, die durchgängig eine schlechte Anbindung an den ÖPNV und das Fahrrad konstatieren.

Die vorgelegten Erkenntnisse und Ergebnisse liefern eine fundierte Grundlage zur Einleitung von erforderlichen Anpassungs- und Veränderungsprozessen, die vor Ort von den Beschäftigten und den Betrieben schon länger eingefordert werden. Nun eröffnet sich die Möglichkeit, zum einen für die Beschäftigten die Anbindung und infrastrukturelle Ausstattung der Gewerbegebiete sowie für die Unternehmen die Standortattraktivität zu verbessern. Zum anderen können wichtige Beiträge zur Erreichung der bremischen Zielsetzung einer Klimaneutralität bis 2038 geleistet werden.

6 Empfehlungen

Aus den Ergebnissen der vorliegenden Studie lassen sich verschiedene Empfehlungen ableiten, die auf eine Unterstützung einer nachhaltigen Mobilität von Beschäftigten in Bremer Gewerbegebieten zielen. Diese Empfehlungen haben einerseits einen eher übergreifenden Charakter, was zum Beispiel die Organisations-, Koordinations- und Kommunikationsaufgaben betrifft. Andererseits beziehen sich die Empfehlungen konkret auf die beiden untersuchten Gewerbegebiete und auf die wesentlichen umweltverträglichen Verkehrsmittel ÖPNV/SPNV und Radverkehr. Dabei gibt es viele Ansatzpunkte und Erkenntnisse, die eine Übertragbarkeit der Ergebnisse der Bilanzierung und vor allem der Empfehlungen auf weitere Gewerbegebiete in der Stadtgemeinde Bremen als sinnvoll erscheinen lassen.

Der Handlungsbedarf zur Unterstützung einer nachhaltigen Mobilität der Beschäftigten ist erheblich und seit einiger Zeit auch mehr als offensichtlich. Hierfür sprechen nicht nur die vorliegenden Forschungsergebnisse, sondern auch die hohe und positive Resonanz, die die Betriebe, Beschäftigten, Gewerkschaften und Wirtschaftsförderung der Studie entgegengebracht haben. Dabei wurde auch deutlich, dass alle Beteiligten weniger an der Erstellung neuer Strategien und Konzepte interessiert sind. Stattdessen haben sich alle Akteure übereinstimmend für eine zeitnahe und konsistente Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung und Infrastrukturausstattung ausgesprochen.

Im Folgenden werden die Empfehlungen (E) im Einzelnen inhaltlich etwas näher beschrieben und erste Hinweise zur Beteiligung, Zuständigkeit und Umsetzung formuliert. In einer separaten Übersicht (Tabelle 5) werden noch einmal für jede Empfehlung diese wichtigen Aspekte präzisiert.

6.1 Übergreifende Empfehlungen (E 1)

In den untersuchten Gewerbegebieten (Gewerbepark Hansalinie und GVZ) gibt es seitens der Betriebsräte einzelner Betriebe und der WFB/GVZe immer wieder Aktivitäten zur Verbesserung der Anbindung der Gebiete und der Ausstattung der Verkehrsinfrastruktur. Sie reagieren auf akute Problemlagen (zum Beispiel überfüllte Busse, schlechte Busverbindungen), sind aber in ihren Initiativen zum Teil nicht abgestimmt.

Von daher bietet sich für eine konsistente Bearbeitung dieses Handlungsfeldes – mit dem Ziel, zeitnah Maßnahmen für Problemlösungen zu erarbeiten und umzusetzen – eine Zusammenführung der wichtigsten Akteursgruppen in den einzelnen Gewerbegebieten an. Hierzu gehören Vertreter:innen der Beschäftigten (Betriebsräte, Gewerkschaften), der betroffenen Betriebe (und deren Interessenvertretung), der zuständigen Ressorts und Fachämter (u. a. SKUMS, SWAE, ASV, ZVBN), der Verkehrsgesellschaften (VBN, BSAG) sowie die Wirtschaftsförderung und das Gebietsmanagement (WFB, GVZe).

E 1.1 Initiierung und Durchführung von Mobilitätsgesprächen in den Gewerbegebieten

In einem „überschaubaren“ Teilnehmer:innenkreis sollen die zentralen Akteure (siehe oben) eines Gewerbegebietes zusammengeführt werden. Die Zielsetzung: einen Erfahrungsaustausch zur Ausgangslage bei der Anbindung und Infrastrukturausstattung sowie zu bereits umgesetzten (zum Beispiel betrieblichen) Maßnahmen einzuleiten. Es sind konkrete Handlungsbedarfe abzuleiten sowie zentrale Maßnahmen und erforderliche Umsetzungsschritte (unter anderem Bereitstellung von Ressourcen, Zuständigkeit, Zeitrahmen et cetera) abzustimmen. Für die Koordination der vorgeschlagenen Mobilitätsgespräche bieten sich die WFB (zuständige Projektleitungen der Unternehmensbetreuung Süd und Ost) und die GVZe an.

E 1.2 Initiierung und Umsetzung von gewerbegebietsspezifischen Gemeinschaftsprojekten

Aus den durchgeführten Mobilitätsgesprächen können nicht nur Maßnahmen, zum Beispiel zur Erhöhung der Taktfrequenz beim ÖPNV oder zur Ausstattung von Haltestellen mit Fahrgastunterständen, angeregt werden, für deren Umsetzung unter anderem das Verkehrsressorts und die BSAG zuständig sind. Innerhalb der einzelnen Gewerbegebiete lassen sich auch Maßnahmen in Eigenregie und -initiative, zum Beispiel durch die ansässigen Betriebe mit Unterstützung der WFB und weiteren Partnern, umsetzen beziehungsweise initiieren. Hierzu gehören:

- E 1.2.a: Die Einführung von On-Demand-Angeboten, die flexibel außerhalb der üblichen Schichtwechselzeiten eine sichere und verlässliche Anbindung der Beschäftigten von den Betrieben an die Umstiegspunkte (zum Beispiel Weserwehr, Bahnhof Sebaldsbrück, Hauptbahnhof) gewährleisten.
- E 1.2.b: Die Einführung eines betriebsübergreifenden Bikesharing-Systems für ein Gewerbegebiet, das ebenfalls eine Anbindung an die wesentlichen Umstiegspunkte gewährleistet (siehe oben). Hier kann auf die

Expertise und die Erfahrungen von AzweiO¹¹ zurückgegriffen werden, was die Organisation und Umsetzung eines solchen Angebots der Wirtschaftsförderung gemeinsam mit ansässigen Betrieben betrifft.

- E 1.2.c: Die Umsetzung eines Pilotvorhabens „Mobilitäts-App Hansalinie“, modellhaft für eine Umsetzung in ganz Bremen. Auch hier bietet sich ein Blick zum Projekt AzweiO und eine regionale Kooperation im Gewerbepark Hansalinie an. In einer Mobilitäts-App können verschiedene Angebote (zum Beispiel on demand, Bikesharing, Fahrgemeinschaften) betriebsübergreifend und gemeinsam für ein Gebiet gebündelt und angeboten werden. Für eine niedrighschwellige Umsetzung und Koordination bietet sich in Anlehnung an die Struktur von AzweiO die Wirtschaftsförderung (WFB) an.
- E 1.2.d: Die Bereitschaft, sich als Gewerbegebiet (modellhaft) für eine nachhaltige Anbindung an das Regionalbusnetz und die Regio-S-Bahn im Kontext des zu erstellenden stadtreionalen Verkehrskonzepts zu beteiligen. Hierbei ist ein breiteres Spektrum an Mitwirkenden gefragt: unter anderem Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen, ZVBN, SKUMS, Betriebe, WFB.

E 1.3 Kommunikations- und Serviceangebote

Eine nachhaltige Mobilitätswende ist gerade in Gewerbegebieten mit einem hohen Anteil an Schichtarbeit kein Selbstläufer. Dies gilt sowohl für die Bereitstellung und Anpassung der Mobilitätsangebote als auch für die erforderlichen Verhaltensänderungen im Rahmen der Mobilitätsbedarfe bei den Beschäftigten.

Neben der dringend erforderlichen Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbegebiete und der Verkehrsinfrastruktur innerhalb der Gebiete braucht es konkrete Informationen und Serviceleistungen, um die Beschäftigten zu einem Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu bewegen.

Eine Verbesserung des Mobilitätsangebots muss auch immer mit zielgruppenorientierten Kommunikationsmaßnahmen und Dienstleistungen flankiert werden. Dies ist eine Aufgabe, der sich sowohl die Betriebe mit Blick auf ihre Beschäftigten als auch die öffentliche Hand stellen müssen. Die Unternehmensbefragung hat gezeigt, dass hierfür die Betriebe noch stärker sensibilisiert werden müssen (im Rahmen von E 1.1 und E 1.2). Zur Mobilisierung und Motivierung eines Umstiegs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel bieten sich folgende kommunikations- und serviceorientierte Maßnahmen an:

- E 1.3a: Die Einführung einer einfach zu bedienenden Mobilitäts-App (siehe E 1.2.c).
- E 1.3b: Die Organisation von innerbetrieblichen Zusammenkünften und Austauschformaten zur Gründung von Fahrgemeinschaften.
- E 1.3c: Das Angebot einer individuellen Arbeitsweg-Streckenberatung.
- E 1.3d: Das Angebot eines Mentoringsystems (zum Beispiel ein Fahrradbegleitservice), das den Umstieg auf das Fahrrad/E-Bike aktiv betreut.
- E 1.3e: Die Bereitstellung von Materialien (Karten, Infoblätter), um auf die Angebote und Beratung für einen Umstieg hinzuweisen.
- E 1.3f: Sensibilisierung der (größeren) Betriebe für die Einführung und Weiterentwicklung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM).

¹¹ Siehe hierzu die Aktivitäten von AzweiO in den Nachbarkommunen Achim, Ottersberg und Oyten; <https://azweio.de/>.

6.2 Verbesserung des ÖPNV/SPNV (E 2)

Die Verbesserung des ÖPNV/SPNV ist in erster Linie eine öffentliche Aufgabe. Sie zielt auf die Gewährleistung einer angemessenen und verlässlichen Anbindung der Gewerbegebiete und auf eine ausreichende Infrastrukturausstattung in den Gebieten. Die Ergebnisse der Studie haben die Defizite der beiden Gewerbegebiete aufbereitet, bisherige Anpassungsmaßnahmen aufgegriffen (neue Buslinien 63S und 208; Verlängerung der Linie 42) und neue Planungen (Angebotsoffensive der BSAG) berücksichtigt.

So liegt mit der Angebotsoffensive der BSAG und ihrer Aufgliederung in elf Stufen im Rahmen der Fortschreibung des VEP 2025 ein ambitioniertes Maßnahmenpaket vor. Dessen sukzessive Umsetzung würde für beide Gewerbegebiete eine erhebliche Verbesserung der Erreichbarkeit für die Beschäftigten bedeuten. Dies gilt insbesondere für folgende drei Stufen, für die bislang keine Finanzierung gesichert ist:

- Angebotsoffensive Stufe 3: Kreuz, quer und zum Job: Quer- und Gewerbelinien.
- Angebotsoffensive Stufe 4: Schnell durch und in die Stadt mit Expressbuslinien.
- Angebotsoffensive Stufe 7: Erweiterung und Optimierung der Quer- und Expresslinien.

Allerdings steht und fällt die Realisierung der stärker gewerbegebietsbezogenen Maßnahmen mit der finanziellen Absicherung der notwendigen Investitionen der BSAG (u. a. Fahrzeugbeschaffung, Ausbildung zusätzlichen Personals, Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen) und den Folgekosten im Regelbetrieb. Neben der Sicherung der Finanzierung durch einen Beschluss des Senats (Vorlage SKUMS) müsste die BSAG mit den Veränderungen ihres ÖPNV-Angebots beauftragt werden. Dabei ist angesichts der konstatierten Ausgangslage in den Gewerbegebieten eine Beschleunigung in der Umsetzung der gewerbegebietsrelevanten Stufen (s. o.) gegenüber der bisherigen Planung zu empfehlen.

E 2.1 Anbindung und Linienführung

Zusätzlich zur Angebotsoffensive der BSAG lassen sich die Empfehlungen zu erforderlichen Maßnahmen im Bereich der Anbindung auch aus den durchgeführten Befragungen, Kartierungen und Expert:innengesprächen ableiten. Sie werden nach den beiden Gewerbegebieten differenziert aufgeführt:

Gewerbepark Hansalinie

- E 2.1a: Für die verspätungsanfällige Linie 29 soll eine verkürzte neue Buslinie V7 (Stufe 3) eingeführt werden: Neue Vahr Nord–Föhrenstraße–Weserwehr–GPH, Einführung eines 20-Minuten-Takts (werktags). Gleichzeitig sollte die Anbindung in Richtung Kattenturm weiterhin gewährleistet bleiben.
- E 2.1b: Umsetzung einer neuen, schnelleren Linienführung und Taktung bei der Linie 42 (Stufe 3): Umstiegspunkt Weserwehr–Bahnhof Sebaldsbrück–GPH; Ausbau der Anbindung am Wochenende, Einführung eines 20-Minuten-Takts (werktags).
- E 2.1c: Anbindung der Bergener Straße (nicht der gleichnamigen Haltestelle an der Europaallee) durch die Ertüchtigung und Nutzung der vorhandenen Haltestellen-Infrastruktur.
- E 2.1d: Frühzeitige Planung einer adäquaten Busanbindung für die ab 2023 erfolgende Erweiterung des Gewerbeparks Hansalinie (Bauabschnitt 3).
- E 2.1e: Verbesserung und/oder Schaffung einer Anbindung an die Umstiegspunkte der Regio-S-Bahn: Bahnhof Sebaldsbrück; Bahnhof Mahndorf (Stufe 7) und zum geplanten Neubau eines Haltepunkts der Regio-S-Bahn in Arbergen (Elisabeth-Selbert-Straße).

GVZ

- E 2.2d: Flächendeckende Ausstattung mit Fußwegen, um die Bushaltestellen sicher erreichen zu können (zum Beispiel Senator-Blase-Straße).

E 2.3 JobTicket und betriebliches Mobilitätsbudget

Für die befragten Beschäftigten ist die Bereitstellung eines JobTickets eine zentrale Anforderung an die Unternehmen, die dies allerdings bislang nur sehr eingeschränkt anbieten. Der VBN hat im Nachgang zum 9-Euro-Ticket im Herbst 2022 die Konditionen für die Teilnahme der Unternehmen am JobTicket (Großkundenabonnement) verändert. Demnach werden die Möglichkeiten für Unternehmen erweitert, unter anderem um sich für die Teilnahme zusammenzuschließen. Angesichts der Einführung des bundesweiten 49-Euro-Tickets („Deutschland-Ticket“) zum 1. Mai 2023 verändern sich abermals die Rahmenbedingungen¹². Der VBN und die Unternehmen sind daher gefordert, auf diese Veränderungen und die formulierten Bedarfe der Beschäftigten zu reagieren und konkrete Angebote zu unterbreiten:

- E 2.3a: Anpassung des VBN-JobTickets an die veränderten Rahmenseetzungen, um den Unternehmen und Beschäftigten weiterhin ein attraktives Angebot unterbreiten zu können, das sich gegenüber dem 49-Euro-Ticket abhebt.
- E 2.3b: Die Unternehmen bezuschussen direkt bei den Beschäftigten (zusätzlich zum Arbeitslohn) die Nutzung nachhaltigerer Mobilitätsangebote (u. a. ÖPNV). Sie stellen ein eigenes betriebliches Mobilitätsbudget bereit und garantieren eine Steuer- und Abgabefreiheit für die Beschäftigten. Hierfür bieten sich verschiedene Varianten an:
 - ein pauschaler Fahrtkostenzuschuss vom Arbeitgeber zu den entstandenen Fahrtkosten „Wohnung–Arbeitsstätte“,
 - die Überlassung eines verbilligten oder unentgeltlichen JobTickets.

6.3 Radinfrastruktur (E 3)

Neben der Verbesserung der Anbindung der Gewerbegebiete durch den ÖPNV gewinnt auch das Radwegenetz zunehmend an Bedeutung. Ein Aspekt ist dabei die wachsende Zahl der E-Bike- und S-Pedelec-Nutzer:innen, was auch die Chance einer höheren Pendelentfernung zum Arbeitsort mit dem Fahrrad impliziert. Auch in diesem Themenkomplex hat die vorliegende Studie einen hohen Handlungsbedarf ermittelt, der sich sowohl an die öffentliche Hand als auch an die Betriebe richtet.

E 3.1 Anbindung und Linienführung

Eine attraktive Anbindung der Gewerbegebiete mit dem Fahrrad ist auf ein durchgängiges, hochwertiges und umweltgefreies Radverkehrsnetz angewiesen. Dies ist eine wesentliche Grundlage, um weitere Beschäftigte zu einem Umstieg auf dieses umweltfreundliche Verkehrsmittel zu bewegen. Aus den durchgeführten Befragungen, Kartierungen und Expert:innengesprächen sowie aus der Fortschreibung des VEP 2025 lassen sich folgende Handlungsempfehlungen – differenziert nach beiden Gewerbegebieten – herausfiltern:

Gewerbepark Hansalinie

- E 3.1a: Modernisierung und Ausbau des zentralen „Zubringer“-Radweges auf dem angrenzenden Hemelinger Hafendamm.
- E 3.1b: Zügige Umsetzung der geplanten Fahrradbrücke „Wesersprung Ost“ (Korbinsel-Brücke); Sicherstellung der vorgesehenen Fertigstellung spätestens im Jahr 2027.
- E 3.1c: Schaffung einer direkten Radverbindung Gewerbepark Hansalinie–Bahnhof Mahndorf.
- E 3.1d: Umsetzung einer direkten Radwegverbindung zur geplanten Premiumroute D.15 Bremen-Nord–Innenstadt–Hemelingen.
- E 3.1e: Prüfung einer Ertüchtigung der an den Gewerbepark Hansalinie angrenzenden landwirtschaftlichen Wege; unter anderem Beschilderung, Beleuchtung und Wintertauglichkeit.

¹² Bund und Länder haben sich im Februar 2023 auf eine gemeinsame Finanzierung des 49-Euro-Monatstickets und dessen Start zum 1.5.2023 geeinigt. Dabei wird auch im Nahverkehr ein Rabatt auf JobTickets ermöglicht. Wenn Arbeitgeber:innen mindestens 25 Prozent der Kosten des JobTickets übernehmen, gewähren Bund und Länder einen Rabatt von fünf Prozent. Dadurch würden Arbeitnehmer:innen 30 Prozent der Kosten des 49-Euro-Tickets sparen (Deutsche Bahn 2023).

GVZ

- E 3.1.f: Verbesserung der Anbindung des GVZ an die benachbarten Stadtteile, insbesondere Huchting.
- E 3.1.g: Schnellere Umsetzung der geplanten und zum Teil in Umsetzung befindlichen Premiumroute D.17: Obervieland–Neustadt–Woltmershausen–GVZ
- E 3.1.h: Umsetzung der geplanten Weser- und Europahafenbrücke („Wesersprung West“), die das GVZ über Woltmershausen mit den Stadtteilen Überseestadt und Walle verbindet.

Beide Gewerbegebiete

- E 3.1.i: Für beide Gewerbegebiete empfiehlt sich eine attraktive Anbindung an multimodale Umstiegspunkte. Dabei handelt es sich um Bahnhöfe der Regio-S-Bahn (u. a. Neustadt, Mahndorf, Sebaldsbrück) und Haltestellen der Straßenbahn-/Bus-Haltestellen (u. a. Weserwehr, Föhrenstraße).
- E 3.1.j: Die wichtigsten Umstiegspunkte sollten gesicherte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhalten und gegebenenfalls Ausgangspunkt für ein Bikesharing-Angebot sein (siehe E 1.2.b).

E 3.2 Radwege-Infrastrukturausstattung

Innerhalb der beiden Gewerbegebiete und insbesondere im Gewerbepark Hansalinie sind weitere bauliche Maßnahmen im Straßenraum erforderlich, da durch den MIV und insbesondere den Schwerlastverkehr viele Gefahrenpunkte bestehen:

Gewerbepark Hansalinie

- E 3.2.a: Ausbau und gegebenenfalls Ausweisung von geschützten Radwegen in allen Nebenstraßen, um ausgeprägte Gefahrenbereiche zu entschärfen.
- E 3.2.b: Schaffung von Fahrbahnmarkierungen (Erhöhung der Sichtbarkeit) in Querungsbereichen der Radwege (Europaallee–Nebenstraßen).
- E 3.2.c: Verbesserung des Übergangs (ehemaliger) landwirtschaftlicher Wege zu den Betrieben in den Nebenstraßen

GVZ

- E 3.2.d: Ausbau von geschützten Radwegen in einigen Nebenstraßen.

Beide Gewerbegebiete

- E 3.2.e: Pflege des Radwegenetzes (u. a. Grünschnitt) und Verbesserung der Beschilderung.

E 3.3 Förderung der Fahrradnutzung durch die Betriebe

Auch die in den Gewerbegebieten ansässigen Betriebe können einen eigenen Beitrag zur Erhöhung der Fahrradnutzung leisten. Neben baulichen Maßnahmen können auch verschiedene Anreize und eine finanzielle Unterstützung die Attraktivität des Radfahrens für die Beschäftigten erhöhen. Neben der Gesundheitsförderung und Betriebsbindung erhöhen diese Maßnahmen auch die Attraktivität des Standortes und der Betriebe:

- E 3.3.a: Angebot von Dusch- und Waschräumen mit Umkleidemöglichkeiten.
- E 3.3.b: Bereitstellung von sicheren (Diebstahlschutz) und trockenen Abstellplätzen auf dem Betriebsgelände.
- E 3.3.c: Unterbreitung eines Bike-Leasing-Angebots für die Beschäftigten (JobBike), gegebenenfalls in Kooperation mit anderen Betrieben im Gewerbegebiet (siehe E 1.1 und E 1.2).
- E 3.3.d: Beteiligung an einem betriebsübergreifenden Bikesharing-Angebot für das Gewerbegebiet (siehe E 1.2b).

- E 3.3.e: Unterbreitung eines Incentive-Pakets für die Beschäftigten, das an eine verbindliche Nutzung des Fahrrads geknüpft ist: zum Beispiel Gutscheine für ein gesundes Mittagessen; Gutscheine für Serviceleistungen (u. a. für eine Fahrradinspektion, Zubehör/Ersatzteile), Give-aways zum Fahrrad (unter anderem Fahrradpumpe, Sattelschoner) oder die Bereitstellung von Reparatursets und Ersatzteilen im Betrieb.
- E 3.3.f: Beteiligung an einem Mentoringsystem (Fahrradbegleitservice, Radwegeerkundung zur Arbeit), um den Umstieg der Beschäftigten zu erleichtern (siehe E 1.3d).

Von besonderer Bedeutung für die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität von Beschäftigten ist die Einbettung dieses Handlungsfeldes in die neue Klimastrategie 2038 des Landes und der Stadtgemeinde Bremen. Das beinhaltet eine Verankerung der hier vorgeschlagenen Empfehlungen in die mit Finanzmitteln hinterlegten Schwerpunktmaßnahmen der Klimastrategie. Denn es gilt: Ohne eine zusätzliche Bereitstellung von Ressourcen zur Umsetzung und Finanzierung auf der Grundlage von Beschlüssen des Senats ist eine Mobilitätswende in diesem Bereich kaum realisierbar. Ein Beispiel hierfür sind die geplanten Angebotsstufen drei bis sieben der BSAG, unter anderem zur besseren Anbindung der Gewerbegebiete an den ÖPNV.

Tabelle 5: Übersicht der Empfehlungen und Maßnahmen

E-Nr.	Kurztitel der Empfehlung / Maßnahme	Gebiet	Zeitraum	Zuständigkeit	Initiierung / Koordination	Beteiligte
E 1	Allgemeine Empfehlungen					
E 1.1	Mobilitätsgespräche in den Gewerbegebieten	beide	K	SWAE/SKUMS	WFB/GVZe	Betriebe, Betriebsräte/ Gewerkschaften, ZVBN, BSAG, WFB/GVZe, SKUMS, SWAE
E 1.2	Gewerbegebietspezifische Gemeinschaftsprojekte					
E 1.2a	On-Demand-Angebote	beide	K–M	SWAE/SKUMS Betriebe	WFB/GVZe Betriebe	Betriebe, Betriebsräte/ Gewerkschaften, SWAE, SKUMS, WFB/GVZe, BSAG
E 1.2b	Betriebsübergreifendes Bikesharing-System	beide	M	SWAE	WFB/GVZe	siehe oben und gegebenenfalls AzweiO
E 1.2c	Pilotprojekt Mobilitäts-App Gewerbepark Hansalinie	GPH	M	SWAE	WFB	siehe oben und gegebenenfalls AzweiO
E 1.2d	Modellvorhaben Anbindung an Regionalbus- und Regio-S-Bahn-Netz	beide	M	Kommunalverbund/ZVBN	WFB/GVZe	siehe oben zuzüglich Kommunalverbund
E 1.3	Kommunikations- und Serviceangebote					
E 1.3a	Mobilitäts-App Gewerbepark Hansalinie oder GVZ (siehe E 1.2c)	GPH	M			
E 1.3b	Organisation von Fahrgemeinschaften	beide	K	Betriebe	Betriebe	Betriebe und Betriebsräte
E 1.3c	Individuelle Arbeitsweg-Streckenberatung	beide	K–M	Betriebe	Betriebe	Betriebe, Betriebsräte, ADFC
E 1.3d	Mentoringsystem/Fahrradbegleitservice	beide	K–M	Betriebe	Betriebe/ADFC	Betriebe, Betriebsräte/ Gewerkschaften, WFB/GVZe, ADFC
E 1.3e	Bereitstellung von Informationsmaterialien	beide	K–M	SWAE	WFB/GVZe	Betriebe, Betriebsräte/ Gewerkschaften, WFB/GVZe, SKUMS, ADFC
E 1.3f	Sensibilisierung der Betriebe für ein BMM	beide	K–M	SWAE	WFB/GVZe	WFB/GVZe, SKUMS, SWAE, ADFC

E-Nr.	Kurztitel der Empfehlung / Maßnahme	Gebiet	Zeit- rahmen	Zuständigkeit	Initiierung / Koordination	Beteiligte
E 2	Empfehlungen zur Verbesserung des ÖPNV/SPNV					
E 2.1	Anbindung und Linienführung					
E 2.1a	Einführung einer neuen Buslinie V7 Vahr–Gewerbepark Hansalinie	GPH	M	SKUMS	BSAG	--
E 2.1b	Direktere Linienführung und bessere Taktung der Buslinie 42 Weserwehr–Gewerbepark Hansalinie		K	SKUMS	BSAG	--
E 2.1c	Anbindung der Bergener Straße an die Buslinien		K–M	SKUMS	BSAG	--
E 2.1d	Frühzeitige Planung einer Anbindung an die Erweiterung des Gewerbeparks Hansalinie		K–L	SKUMS/SWAE	SKUMS	--
E 2.1e	Verbesserte Anbindung an Umstiegspunkte der Regio-S-Bahn		M	SKUMS	BSAG	--
E 2.1f	Sicherung, Verstärkung und Erhöhung Taktfrequenz der Buslinie 63S	GVZ	K–M	SKUMS	BSAG	--
E 2.1g	Umsetzung Metrobuslinie E GVZ–Überseestadt		K–M	SKUMS	BSAG	--
E 2.1h	Zeitnahe Umsetzung von Expresslinien (X1) nach Bremen-Nord		M	SKUMS	BSAG	--
E 2.1i	Anbindung an das Regionalbusnetz (siehe E 1.2.d)	beide	K–M	SKUMS	ZVBN	SKUMS, SWAE, Betriebe, Betriebsräte/Gewerkschaften, ZVBN, BSAG, WFB/GVZe, ...
E 2.2	Haltestellen-Infrastruktur					
E 2.2a	Bergener Straße – bestehende Haltestelle in die Linienführung übernehmen	GPH	K	BSAG	BSAG	SKMUS, ASV, SWAE, WFB
E 2.2b	Bestehende Park- durch Haltebuchten für Busse ersetzen		K	SWAE	BSAG	SKMUS, ASV, SWAE, WFB
E 2.2c	Flächendeckende Ausstattung mit Fahrgastunterständen		M	BSAG	BSAG	SKMUS, ASV, SWAE, WFB
E 2.2d	Flächendeckende Ausstattung mit Gehwegen zu den Bushaltestellen	GVZ	M	SWAE	ASV	SKMUS, ASV; SWAE, WFB/GVZe
E 2.3	JobTicket und betriebliches Mobilitätsbudget					
E 2.3a	Anpassung des VBN-JobTickets an das 49-Euro-Ticket	beide	K	VBN	VBN	VBN, SKUMS, Betriebe, Betriebsräte/Gewerkschaften
E 2.3b	Einführung eines betrieblichen Mobilitätsbudgets (u. a. Fahrtkostenzuschuss; Überlassung verbilligter/unentgeltlicher JobTickets)	beide	K–M	Betriebe	Betriebe	Betriebe, Betriebsräte/Gewerkschaften

E-Nr.	Kurztitel der Empfehlung / Maßnahme	Gebiet	Zeit- rahmen	Zuständigkeit	Initiierung / Koordination	Beteiligte
E 3	Radinfrastruktur					
E 3.1	Anbindung und Linienführung					
E 3.1a	Modernisierung Zubringer-Radweg Hemelinger Hafendamm	GPH	K	SKUMS	ASV	--
E 3.1b	Umsetzung Wesersprung Ost (Korbinsel-Brücke)		M	SKUMS	ASV	--
E 3.1c	Schaffung direkter Radweg Gewerkepark Hansalinie-Bahnhof Mahndorf		M	SKUMS	ASV	--
E 3.1d	Schaffung direkte Verbindung zur Premiumroute D15		M	SKUMS	ASV	--
E 3.1e	Ertüchtigung angrenzender landwirtschaftlicher Wege		M	SKUMS	ASV	--
E 3.1f	Verbesserung Anbindung an Huchting	GVZ	M	SKUMS	ASV	--
E 3.1g	Schnellere Umsetzung der Premiumroute D.17		M	SKUMS	ASV	--
E 3.1h	Umsetzung des Wesersprungs West (Weser- und Europahafenbrücke)		M-L	SKUMS	ASV	--
E 3.1i	Schaffung attraktiver Anbindungen an multimodale Umstiegspunkte	beide	M	SKUMS	ASV	--
E 3.1j	Umstiegspunkte – gesicherte Abstellmöglichkeiten und Bikesharing-Angebot (siehe E 1.2b)		K-M	SKUMS	ASV	--
E 3.2	Radwege-Infrastrukturausstattung					
E 3.2a	Ausbau geschützter Radwege in allen Nebenstraßen	GPH	M	SWAE		SKUMS, ASV, SWAE, WFB
E 3.2b	Schaffung von Fahrbahnmarkierungen für Radverkehr		K	SWAE		SKUMS, ASV, SWAE, WFB
E 3.2c	Verbesserung Übergangsbereiche in Nebenstraßen		K	SWAE		SKUMS, ASV, SWAE, WFB
E 3.2d	Ausbau geschützter Radwege in Nebenstraßen	GVZ	M	SWAE		SKUMS, ASV, SWAE, WFB/GVZe
E 3.2e	Pflege des Radwegenetzes und der Beschilderung	beide	K	SWAE		SKUMS, ASV, SWAE, WFB
E 3.3	Förderung Fahrradnutzung durch die Betriebe					
E 3.3a	Angebot von Dusch- und Waschräumen	beide	M	Betriebe	Betriebe	Betriebsräte
E 3.3b	Sichere und trockene Abstellplätze		K	Betriebe	Betriebe	Betriebsräte
E 3.3c	Unterbreitung eines Bike-Leasing-Angebots		K	Betriebe	Betriebe	Betriebsräte
E 3.3d	Beteiligung an einem Bikesharing-Angebot (siehe E1.2b)		M			
E 3.3e	Beschäftigten ein Incentive-Angebot unterbreiten		K	Betriebe	Betriebe	Betriebsräte
E 3.3f	Beteiligung an einem Mentoringssystem (Fahrradbegleitservice) (siehe E 1.3d)		K			

Legende Zeiträume K = kurzfristig, M = mittelfristig, L = langfristig

Quelle: Eigene Darstellung, iaw 2023

7 Literaturverzeichnis

- ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (2021): Radverkehr im Gewerbegebiet Hansalinie. Erkenntnisse des Ortstermins im Juli 2021. Bremen.
- BMFSFJ – Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (2022): Teilzeitquote von sozialversicherungspflichtig beschäftigten Frauen und Männern im Alter von 15 bis unter 65 Jahren nach Ländern. Text abrufbar unter: <https://www.daten.bmfsfj.de/daten/daten/teilzeitquote-von-sozialversicherungspflichtig-beschaeftigten-frauen-und-maennern-im-alter-von-15-bis-unter-65-jahren-nach-laendern-131862>; Zugriff am 20.12.2022.
- bremenports (2022): Eine leistungsstarke Verbindung. Bremische Hafeneisenbahn. Abrufbar unter: <https://www.bremenports.de/hinterland/hafeneisenbahn>; Zugriff am 20.12.2022.
- Bremische Bürgerschaft/Stadtbürgerschaft (2018a): Mitteilung des Senats vom 27. November 2018. Gewerbeflächenangebot, Bestandspflege und urbane Gebiete weiterentwickeln! Drucksache 19/880 S Stadtbürgerschaft (zu Drs. 19/839 S). Bremen.
- Bremische Bürgerschaft/Stadtbürgerschaft (2018b): Antrag der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen. Job-Ticket ausweiten – Gewerbegebiete besser anbinden: Den Umstieg auf Bus und Bahn für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer attraktiver machen! Drs. 19/833 S. Bremen.
- Bremische Bürgerschaft (2021): Abschlussbericht der Enquetekommission „Klimaschutzstrategie für das Land Bremen“. Bremen.
- Bremische Bürgerschaft (2022): Bericht der Verwaltung für die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung am 28. April 2022 zum aktuellen Sachstand der Fuß- und Radwegebrücken über die Weser. Abrufbar unter: https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/Fuss-_und_Radwegebruecken_Weser.pdf; Zugriff am 20.12.2022.
- Bremische Bürgerschaft/Stadtbürgerschaft (2022): Flächennutzungsplan Bremen. 10. Änderung – Bremen Hemelingen – (Gewerbepark Hansalinie, 3. BA) (Bearbeitungsstand: 19.07.2021). Mitteilung des Senats an die Stadtbürgerschaft vom 4. Oktober 2022. Bremen. Abrufbar unter: <https://www.amtliche-bekanntmachungen.bremen.de/amtliche-bekanntmachungen/bekanntmachung-des-flaechennutzungsplanes-bremen-10-aenderung-bremen-hemeligen-gewerbepark-hansalinie-3-ba-16570?asl=bremen02.c.730.de>; Zugriff am 20.12.2022.
- BSAG – Bremer Straßenbahn AG (2022): Anlage 2 Planungskonferenz Ost Aus- und Umbau der Beiräte Hemelingen und Osterholz vom 15.09.2022. Präsentation. Abrufbar unter: <https://www.ortsamt-hemeligen.de/sixcms/media.php/13/Anlage%202%20-Pr%C3%A4sentation%20Planungskonferenz%20Ost%20BSAG.pdf>; Zugriff am 20.12.2022.
- Deutsche Bahn (2023): Deutschland-Ticket Jobticket. Abrufbar unter: <https://www.bahn.de/angebot/pendler/deutschland-ticket-jobticket>; Zugriff am 20.04.2023.
- Falk, C. (2012): Renaissance Güterverkehrszentrum – Der Fall und Wiederaufstieg deutscher GVZ. Schriftenreihe des Lehrstuhls für ABWL und Logistikmanagement. Bremen.
- Fraunhofer SCS (2020): Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS: Studie zur Untersuchung und Ermittlung der Bedeutung der Logistik insgesamt, deren Wertschöpfungsketten und Zusammenhänge in Bremen und der Region. Nürnberg.
- FIS – Forschungs-Informationssystem (2022): Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM). Abrufbar unter: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/18218/>; Zugriff am 20.12.2022.
- Logivest (2022): GVZ Bremen. Abrufbar unter: <https://www.logivest.de/logistikstandorte/gvz/bremen>; Zugriff am 20.12.2022.

- Nischwitz, Guido/Böhme, René/Fortmann, Fabian (2017): Kommunale Wirtschaftsförderung in Bremen. – Handlungsrahmen, Programme und Wirkungen – Schriftenreihe Institut Arbeit und Wirtschaft, Nr. 23. Bremen.
- Santner, Dominik (2020): KammerKompakt: Pendlerzahlen: Kurve flacht ab. Arbeitnehmerkammer Bremen. Bremen.
- Santner, Dominik (2022): KammerKompakt: Pendelzahlen 2021: neues Wachstum nach Corona-Knick. Arbeitnehmerkammer Bremen. Bremen.
- SKUMS – Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Städtebau und Wohnungswesen (2022a): Vorlage für die Sitzung des Senats am 15.11.2022. Klimaschutzstrategie 2038 der Freien Hansestadt Bremen. Bremen. Abrufbar unter: https://www.rathaus.bremen.de/sixcms/media.php/13/top%2043_20221115_Klimaschutzstrategie_2038.pdf; Zugriff am 20.12.2022.
- SKUMS – Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Städtebau und Wohnungswesen (2022b): Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 – Bericht Maßnahmen und Handlungskonzept. Bremen. Abrufbar unter: https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/top%2010_20220920_Verkehrsentwicklungsplan_Bericht_Massnahmen_Handlungskonzept.pdf; Zugriff am 20.12.2022.
- SUBV – Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (2013): Deputationsvorlage. Bebauungsplan 2153 für ein Gebiet in Bremen-Niedervieland zwischen Senator-Apelt-Straße (einschließlich), Vorfluter, Senator-Blase-Straße und der Baggergutdeponie (Bearbeitungsstand: 08.01.2013) Vorlage Nr. 18/217 (S) Bremen. Abrufbar unter: https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/18_217_S_DV2153_Endf.pdf; Zugriff am 20.12.2022.
- SUBV – Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (2014): Verkehrsentwicklungsplan 2025. Bremen. Abrufbar unter: https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/VEP_Bremen_2025_Leseversion.zip; Zugriff am 20.12.2022.
- SUBV – Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (2019): Bericht der Verwaltung für die Sitzung der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft am 21.03.2019. Job-Ticket ausweiten – Gewerbegebiete besser anbinden: Den Umstieg für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer attraktiver machen. Bremen.
- SWAE – Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa (2020): Vorlage für die Sitzung am 16. Juni 2020. Sonstiges Sondervermögen Gewerbeflächen (Stadt). Gewerbepark Hansalinie (Erweiterung) – Erschließung der Baustufe 3. Bremen.
- SWAE – Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa (2023a): Gewerbeentwicklungsprogramm der Stadt Bremen 2030 (GEP 2030). Stadtentwicklungsplan Wirtschaft. Abrufbar unter: https://www.bremen-innovativ.de/wp-content/uploads/2023/03/02_20_538_S-Anlage-4-GEP2030.pdf; Zugriff am 31.03.2023.
- SWAE (2023b): Gewerbeentwicklungsprogramm der Stadt Bremen (GEP). GEP 2030 – Zielsystem. Abrufbar unter: <https://www.bremen-innovativ.de/wp-content/uploads/2023/02/20220903Zielsystem-GEP-2030.pdf>; Zugriff am 31.03.2023.
- SWAE/WFB – Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa/WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (2021a): Zukunftsweisende Wirtschaftsstandorte. Klimaschutz, Klimaanpassung und Biodiversität im Rahmen des GEP 2030 der Stadt Bremen. Bremen.
- SWAE/WFB – Die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa/WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (2021b): Gewerbepark Hansalinie. Entwicklung eines nachhaltigen Gewerbebestands. Maßnahmenpaket für Klimaschutz, Klimaanpassung und Biodiversität im Rahmen des GEP 2030. Bremen. Abrufbar unter: https://www.wfb-bremen.de/sixcms/media.php/49/Broschu%CC%88re_nachhaltig_Hansalinie_Web_2021.pdf; Zugriff am 20.12.2022.

- VBN – Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (2022): JobTicket. Abrufbar unter: <https://www.vbn.de/tickets/ticketangebot/jobticket>; Zugriff am 20.12.2022.
- VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2019): Verkehrsschließung, Verkehrsangebote und Netzqualität im ÖPNV. Köln.
- WFB – WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (2022a): Gewerbeflächenentwicklung in der Stadtgemeinde Bremen. Bremen unveröffentlicht.
- WFB – WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (2022b): Gewerbegebiete und Gewerbeflächen in Bremen. Abrufbar unter: <https://www.wfb-bremen.de/de/page/grundstuecke-und-immobilien/gewerbeflaechen-bremen>; Zugriff am 20.12.2022.
- WFB – WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (2022c): Gewerbepark Hansalinie. Logenplatz für die Automobilwirtschaft. Abrufbar unter <https://www.wfb-bremen.de/de/page/grundstuecke-und-immobilien/gewerbeflaechen-bremen/gewerbepark-hansalinie>; Zugriff am 20.12.2022.
- WFB – WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (2022d): GVZ Bremen. Die VIP-Lounge der Logistik. Abrufbar unter: <https://www.wfb-bremen.de/de/page/grundstuecke-und-immobilien/gewerbeflaechen-bremen/gvz-bremen>; Zugriff am 20.12.2022.

Arbeitnehmerkammer Bremen
Bürgerstraße 1
28195 Bremen
Telefon 0421.3 63 01-0
Telefax 0421.3 63 01-89
info@arbeitnehmerkammer.de
www.arbeitnehmerkammer.de

iaw – Institut Arbeit und Wirtschaft
Universität Bremen
Wiener Straße 9
28359 Bremen
Telefon 0421.2 18-6 17 04
Telefax 0421.2 18-6 17 07
iaw-info@uni-bremen.de
www.iaw.uni-bremen.de



Nachhaltige Mobilität von Beschäftigten in Bremer Gewerbegebieten — Eine exemplarische Untersuchung im Güterverkehrszentrum und im Gewerbegebiet Hansalinie

Rund ein Viertel aller Fahrten mit dem Pkw innerhalb der Stadt Bremen entfällt auf Arbeitswege. Auch aus dem Umland pendeln viele Beschäftigte zu ihrem Arbeitsplatz nach Bremen mit einem (eigenen) Auto. Die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätswende als Beitrag zur Bremer Klimastrategie 2038 muss daher immer die Bedarfe der Arbeitnehmer:innen beachten. Die Arbeitnehmerkammer Bremen hat gemeinsam mit der Handelskammer, dem Wirtschafts- und Verkehrsressort eine Beschäftigten- und Unternehmensbefragung in den zwei größten Bremer Gewerbegebieten in Auftrag gegeben. Die am Institut Arbeit und Wirtschaft (iaw) erstellte Studie untersuchte das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten, die Potenziale zum Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel und analysierte Erreichbarkeit und Verkehrsinfrastruktur, um Handlungsbedarfe und -empfehlungen ableiten zu können. Die Studie zeigt, welche Nachbesserungen nötig sind, um den Beschäftigten den Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel zu ermöglichen – von der Ausstattung der Haltestellen über den Ausbau von Radwegen und vor allem des ÖPNV in den Gebieten. Zudem werden Empfehlungen für die betriebliche Ebene formuliert, um die Attraktivität des Standortes für Arbeits- und Fachkräfte zu verbessern.