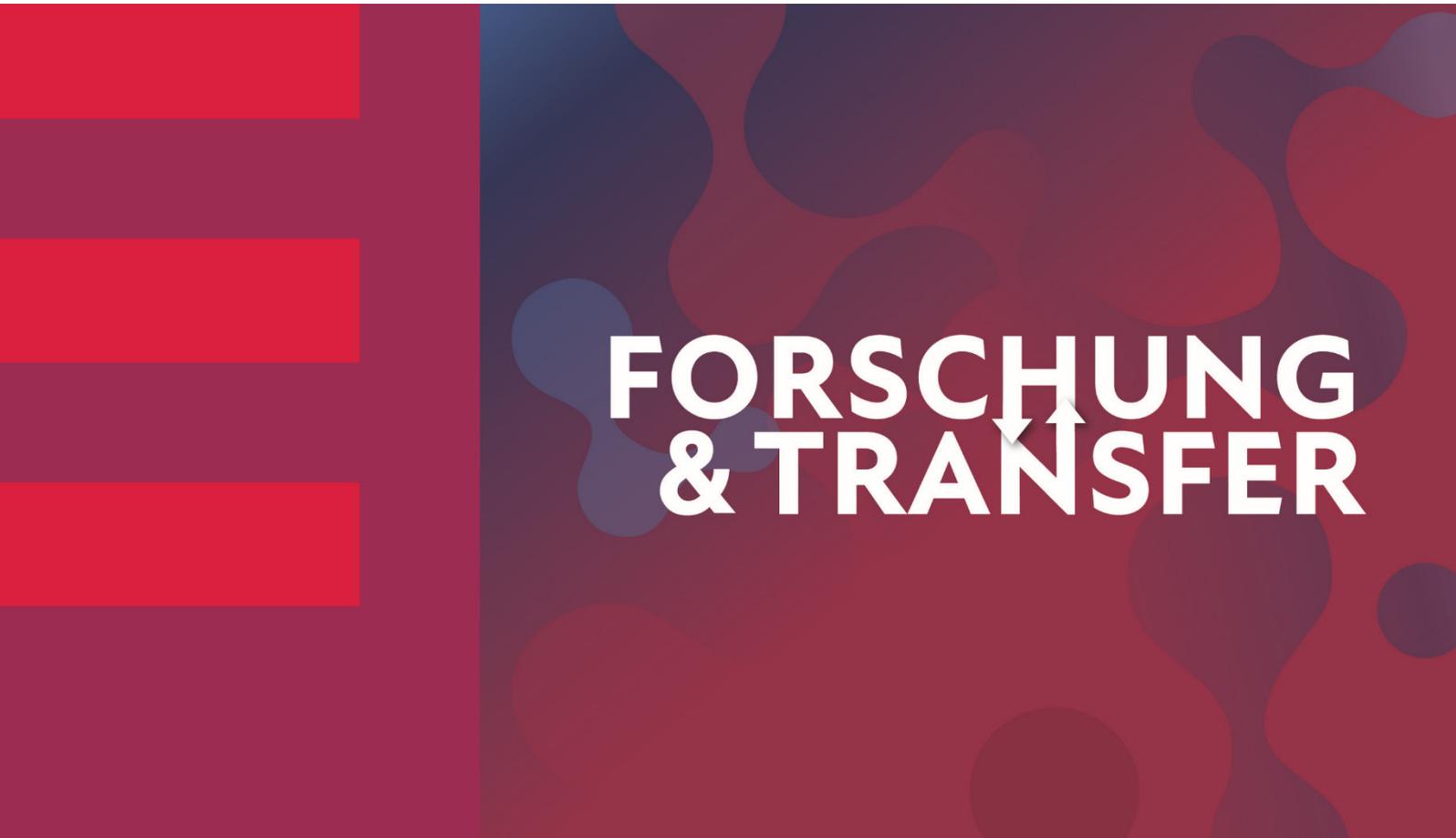


Guido Nischwitz, Martin von Bestenbostel

Nachhaltige Mobilität von Beschäftigten

Eine exemplarische Untersuchung der Bremer Gewerbegebiete Güterverkehrszentrum und Hansalinie

Policy Brief Institut Arbeit und Wirtschaft | Juli 2023



**FORSCHUNG
& TRANSFER**

1 Zum Hintergrund

Rund ein Viertel aller Fahrten mit dem Pkw innerhalb der Stadt Bremen entfällt auf Arbeitswege. Und auch aus dem Umland pendeln viele Beschäftigte zu ihrem Arbeitsort nach Bremen mit einem (eigenen) Auto. Die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätswende als Beitrag zur Bremer Klimastrategie 2038 sollte daher am Mobilitätsverhalten und an den Bedarfen der Arbeitnehmer:innen zur Verbesserung der Erreichbarkeit ihres Arbeitsplatzes ansetzen. Von besonderer Relevanz sind hierbei die großen, meist peripher gelegenen Gewerbegebiete Bremens, die ein hohes Verkehrsaufkommen verursachen.

Allerdings fehlt es bislang in Bremen an gebietsspezifischen Untersuchungen 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.

Die Arbeitnehmerkammer Bremen hat daher gemeinsam mit der Handelskammer Bremen, der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa sowie der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau eine Beschäftigten- und Unternehmensbefragung in zwei der größten Bremer Gewerbegebiete – dem Güterverkehrszentrum (GVZ) und dem Gewerbepark Hansalinie (GPH) – in Auftrag gegeben. Das Institut Arbeit und Wirtschaft (iaw) sollte das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten und Potenziale zum Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel untersuchen, um Handlungsbedarfe und -empfehlungen für eine klimagerechte Anbindung der Gewerbegebiete ableiten zu können.

2 Vorgehensweise

Die Untersuchung des iaw umfasste verschiedene Arbeitsschritte, die eng miteinander verknüpft waren. Hierzu zählten mit Blick auf die beiden Gewerbegebiete eine Dokumentenanalyse, Expert:innen- und Fachgespräche, Ortsbegehungen und Kartierungen, Befragungen sowie eine Zusammenführung der Teilergebnisse und die Ableitung von Handlungsempfehlungen. Den Kern der Studie bildete eine Beschäftigtenbefragung (Print und online), die mit Unterstützung von Gewerkschaften und Betriebsräten in den Betrieben vor Ort durchgeführt wurde. Zusätzlich konnte mithilfe der Wirtschaftsförderung Bremen (WFB) und der GVZ Entwicklungsgesellschaft (GVZe) ein hoher Anteil der ansässigen Betriebe (Geschäftsführungsebene) befragt werden. Trotz der vergleichsweise guten Rücklaufquoten sind die Ergebnisse nicht zwangsläufig repräsentativ, da die Auswahl der Befragten nicht als Zufallsstichprobe erfolgte. Die Ergebnisse lassen sich daher als wichtige Hinweise einordnen und dienen zur Orientierung.

3 Ergebnisse der Studie

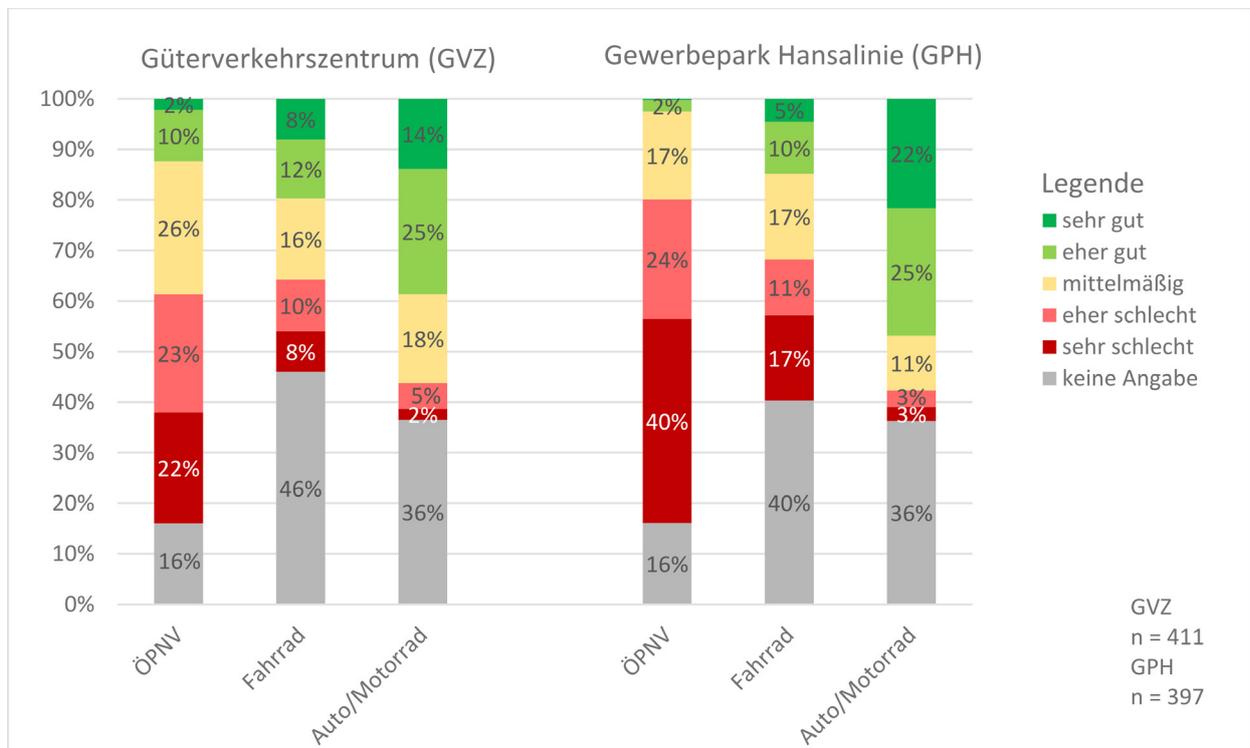
Zusammengenommen stehen die beiden größten Bremer Gewerbegebiete aktuell für rund 520 Hektar Gewerbefläche, etwas mehr als 14.000 Beschäftigte und ca. 280 Betriebe. Mit einer Teilnahme von fast 1.000 Beschäftigten und 70 Betrieben war der Rücklauf bei den Befragungen mehr als zufriedenstellend.

Knapp die Hälfte der befragten Beschäftigten kommt aus dem Bremer Umland. Über 40 Prozent haben einen Arbeitsweg (einfach) von über 20 km zu bewältigen. Bei der Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten gibt es gewerbegebietsübergreifend eine sehr hohe Übereinstimmung. Trotz erheblicher gebiets-spezifischer Unterschiede in der Bewertung der Anbindung und Infrastruktur ist die Verteilung der jeweiligen Nutzungsanteile bei den Verkehrsmitteln fast identisch. In beiden Gewerbegebieten dominiert der Pkw mit jeweils knapp 52 Prozent. Es folgen der ÖPNV (Bus) mit circa 29 Prozent und das Fahrrad (inkl. E-Bike) mit fast 15 Prozent.

Die Befragungen im Gewerbepark Hansalinie und im GVZ zeigten eine deutliche Unzufriedenheit sowohl der Beschäftigten (siehe Abbildung 1) als auch der Betriebsleitungen mit der Anbindung an den ÖPNV und

der Infrastruktur für den Radverkehr. Dabei ist die Unzufriedenheit im Gewerbegebiet Hansalinie deutlich stärker ausgeprägt.

Abbildung 1: Bewertung der Anbindung an die verschiedenen Verkehrsmittel durch die Beschäftigten



Quelle: eigene Erhebung und Darstellung (iaw 2023)

Als Hindernisse zur ÖPNV-Nutzung werden vor allem die lange Fahrtzeit (GVZ 64 und Hansalinie 62 Prozent) und die schlechte Verbindung (GVZ 54 und Hansalinie 77 Prozent) genannt. In der Hansalinie wird zudem auch relativ häufig die Entfernung der Haltestelle zum Arbeitsplatz als Kritikpunkt aufgeführt (40 Prozent). Zudem fehlt beiden Gewerbegebieten bislang eine ausreichende Verknüpfung mit dem Regionalbusnetz, obwohl viele Beschäftigte einpendeln. Die in der Verkehrsplanung diskutierten Ansätze zur Verbesserung der Multimodalität, das heißt, die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel gerade bei den Umstiegspunkten (zum Beispiel Bahnhöfe zum Umstieg auf das Fahrrad), wurden von den Befragten kaum thematisiert.

Bemerkenswert ist bei den Beschäftigten das hohe Potenzial, bei einer Angebotsverbesserung das Verkehrsmittel wechseln zu wollen. Immerhin 56 Prozent aller Pkw-Nutzer:innen können sich einen Umstieg bei ihrer Verkehrsmittelwahl vorstellen. Dabei gibt es durchaus saisonale Unterschiede: Außerhalb der Wintermonate signalisieren die Pkw-Nutzer:innen eine höhere Umsteigebereitschaft auf den Bus (50 Prozent), das E-Bike (39 Prozent) und das Fahrrad (34 Prozent).

Die Beschäftigten erwarten von ihren Arbeitgeber:innen vor allem das Angebot eines JobTickets (GVZ 34 und Hansalinie 41 Prozent). Allerdings gaben nur neun Prozent der Betriebe an, dies bereits anzubieten, und 57 Prozent antworteten, dass auch eine Einführung nicht vorgesehen sei.

Die Unternehmensbefragung zeigt zwar, dass sich mobilitätsbezogene Themen wie die Erreichbarkeit des betrieblichen Standortes auf die Attraktivität für Arbeits- und Fachkräfte sowie auf die Zufriedenheit der Mitarbeitenden auswirken. Allerdings sind bislang nur einzelne größere Unternehmen aktiv geworden, um ihre Erreichbarkeit und Infrastrukturausstattung zu verbessern. Immerhin signalisieren die befragten Betriebe Interesse an zwei konkreten Unterstützungsangeboten: 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.

4 Maßnahmen und Empfehlungen für Zielgruppen

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. Allerdings bedarf es einer Zusammenarbeit vieler Akteure, um einen Wandel initiieren zu können: Hierzu gehören das Verkehrsressort und das zugeordnete Amt für Straßen und Verkehr (ASV), das Wirtschaftsressort und die für die Gewerbegebiete zuständige Wirtschaftsförderung Bremen (WfB), die Verkehrsmittelträger (BSAG), die Gewerkschaften und Betriebsräte sowie die in den Gebieten ansässigen Betriebe.

Klimarelevante Einsparpotenziale lassen sich durch eine Verbesserung der verkehrlichen Anbindung und der infrastrukturellen Erschließung (u. a. ÖPNV, Radwegenetz) der Gewerbegebiete für die Beschäftigten erzielen. Zudem zeigen die Ergebnisse der Studie deutlich den Handlungsbedarf, die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete vor allem für die Beschäftigten zu gewährleisten, die sich weder ein eigenes Auto leisten können oder wollen. Mehr als 40 konkrete Empfehlungen und Maßnahmen konnten herausgearbeitet werden. Hierzu zählen insbesondere:

- Durchführung von Mobilitätsgesprächen in den Gewerbegebieten (u. a. Handlungsbedarfe klären, zentrale Akteure zusammenführen);
- Umsetzung von gewerbegebietspezifischen Gemeinschaftsprojekten (u. a. On-Demand-Angebote, Bike-Sharing, Bedienung von Umsteigepunkten der Regio-S-Bahn);
- Erarbeitung einer Mobilitäts-App für alle Bremer Gewerbegebiete;
- Verbesserung der ÖPNV-Anbindung (z. B. Sicherung der Finanzierung der geplanten Angebots-offensive der BSAG „*Kreuz, quer und zum Job*“ mit neuen Expressbuslinien zu den Gewerbegebieten);
- flächendeckende Ausstattung der Bushaltestellen mit Fahrgastunterständen;
- Sicherung einer Anbindung an das bestehende Regionalbussystem (und Ausbau);
- Ausbau von geschützten Radwegen in Nebenstraßen in den Gewerbegebieten;
- Pflege des Radwegenetzes und der Beschilderung;
- forcierte Umsetzung der geplanten Fahrradbrücken („*Wesersprung Ost und West*“);
- schnelle Sicherung einer Anbindung an die und Ausbau der Rad-Premiumrouten D15 und D17;
- Einführung von Mobilitätsbudgets seitens der Betriebe (u. a. Fahrtkostenzuschuss, Überlassung vergünstigter JobTickets: Subventionierung des Deutschlandtickets).

Link zum iaw Projektbericht:

<https://www.iaw.uni-bremen.de/ff43341ddd.pdf>

Kontakt:
Institut Arbeit und Wirtschaft
Dr. Guido Nischwitz | gnischwitz@uni-bremen.de
Universität Bremen
Wiener Straße 9 | 28359 Bremen