

Bremische Bürgerschaft – SD.NET Vorlagenformular (Plenum)

Vorlagentyp:	Drucksache Stadt	Verweis:	(zu Drs. 21/23 S)
Dokumententyp:	Mitteilung	Urheber:	des Senats
Parlament:	Bremische Bürgerschaft (Stadtbürgerschaft)	Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 1:	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 2:	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 3:	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 4:	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 5:	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Titel:

Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte für bremische Wirtschaftsstandorte

Sachverhalt/Frage/Aktuelle Stunde:

Antwort des Senates auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU vom 29.08.2023 an die Bremische Stadtbürgerschaft

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

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

Wir fragen den Senat:

1. Wie sind die bremischen Wirtschaftsstandorte jeweils an den ÖPNV angebunden? Welche Express-, Quer- und Gewerbelinien gibt es jeweils seit wann? Wie gestalten sich jeweils Linienführung (mit Anbindung an Bahnhöfe, das bestehende Regionalbussystem und Park-and-ride-Plätze), Betriebszeiten, Taktung, Auslastung und Pünktlichkeits- bzw. Verspätungswerte? (bitte in tabellarischer Form auflisten und ggf. kartografisch darstellen; dabei die Hauptfrage und die nachfolgenden Unterfragen jeweils einzeln beantworten)
 - a. Welche Neu- und Ausbaumaßnahmen befinden sich aktuell in Planung oder Umsetzung? (bitte neben den in der Hauptfrage genannten Parametern jeweils auch Finanzierung und Zeitplan nennen)
 - b. Wie hoch ist die durchschnittliche Entfernung für Fußgänger von den Arbeitsstätten am jeweiligen Wirtschaftsstandort zur nächsten ÖPNV-Haltestelle (bitte in Metern und Minuten angeben, ggf. mit Schätzwerten arbeiten)?
 - c. Welche Bushaltestellen in den bremischen Wirtschaftsstandorten sind mit Fahrgastunterständen ausgestattet und welche nicht? Welche Bushaltestellen sind flächendeckend (sicher) über einen Fußweg zu erreichen und welche nicht? (bitte jeweils in tabellarischer Form auflisten und Summen bilden)
 - d. Was hat der Senat seit Beschluss der Entwicklungsstrategie „Zukunftsweisende Wirtschaftsstandorte, Klimaschutz, Klimaanpassung und Biodiversität im Rahmen des GEP 2030“ unternommen, um die ÖPNV-Anbindung bremischer Wirtschaftsstandorte auszubauen und zu verbessern? Welche Projekte befinden sich derzeit in Planung bzw. Umsetzung? (bitte neben den in der Hauptfrage genannten Parametern jeweils auch Finanzierung und Zeitplan nennen)
 - e. Wie sind die Erfahrungen mit der neuen Schnellbuslinie 63S ins GVZ? Ist deren Finanzierung auch in den nächsten zwei Jahren gesichert?
 - f. Wie bewertet der Senat die Taktung der zum Jahresanfang neu eingeführten Buslinie 208 des VBN-Partners Delbus GmbH Co. KG, die dreimal täglich zwischen dem ZOB in Delmenhorst und dem GVZ verkehrt und wie hoch ist nach Kenntnis des Senats die Auslastung der Linie? Welche Möglichkeiten sieht er, im Rahmen des VBN auf eine Angebotsausweitung hinzuwirken?
 - g. Wie bewertet der Senat Forderungen aus dem Kreis der Beschäftigten und Unternehmen im Gewerbepark Hansalinie (GHB) nach einer geänderten, schnelleren Linienführung, Taktverdichtung (werktags) und Angebotserweiterung (Wochenende) auf der Buslinie 42? Wie hoch schätzt er das Potenzial und den Bedarf dafür ein? Welche Maßnahmen und zusätzlichen Ressourcen (Fahrzeuge, Fahrpersonal, Haltestellen etc.) wären dafür erforderlich? Inwiefern wird er sich für eine entsprechende Prüfung und Realisierung einsetzen?
 - h. Wie bewertet der Senat Forderungen aus dem Kreis der Beschäftigten und Unternehmen im GHB nach Einführung einer neuen Buslinie V7 als Alternative zu der verspätungsanfälligen Buslinie 29 mit einer geänderten, schnelleren Linienführung und einem 20-Minuten-Takt (werktags)? Wie hoch schätzt er das Potenzial und den Bedarf dafür ein? Welche Maßnahmen und zusätzlichen Ressourcen (Fahrzeuge, Fahrpersonal, Haltestellen etc.) wären dafür erforderlich? Inwiefern wird er sich für eine entsprechende Prüfung und Realisierung einsetzen?
 - i. Welche Planung verfolgt der Senat für die Anbindung der momentan in der Erschließung befindlichen 3. Baustufe des GHB mit dem ÖPNV?
 - j. Wie ist der Sachstand bei der Planung, Finanzierung und Realisierung der Verlängerung der Straßenbahnlinie 10 von Sebaldsbrück, entlang des Mercedes-Benz-Werks bis nach Osterholz? Welche Streckenführung und Taktung sind geplant? Wann wird die verlängerte Straßenbahnlinie voraussichtlich in Betrieb gehen?
 - k. Wie ist der Planungs- und Verhandlungsstand zur Erschließung der Überseestadt mit der Straßenbahn? Welche Streckenführung und Taktung sind geplant? Wie hoch werden die

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

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

- c. Welche solcher Vorkehrungen befinden sich aktuell in Planung oder Umsetzung? (bitte neben den in Frage Nr. 6.b. genannten Parametern jeweils auch Finanzierung und Zeitplan nennen)
- d. Wie sieht der Senat die bremischen Wirtschaftsstandorte hinsichtlich der vorhandenen Rad- und Fußwege im Vergleich mit anderen deutschen Großstädten aufgestellt und wie kommt er zu dieser Einschätzung (das für die Einschätzung des Senats zugrunde gelegte Datenmaterial bitte dieser Anfrage als Anlage beifügen)?
7. Wie ist der Sachstand beim von der WFB beauftragten Aufbaukonzept für die Ladeinfrastruktur in bremischen Wirtschaftsstandorten? (bitte die Hauptfrage und die nachfolgenden Unterfragen jeweils einzeln beantworten)
- a. In welchen Wirtschaftsstandorten bestehen derzeit öffentlich zugänglich Lade- und Serviceeinrichtungen für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge und seit wann? (bitte jeweils Art, Ort, Kapazität, Betreiber und Quelle der Energieeinspeisung nennen und in tabellarischer Form auflisten)
- b. Welche Lade- und Serviceeinrichtungen für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge befinden sich aktuell in Planung oder Umsetzung? (bitte neben den in Frage Nr. 7.a. genannten Parametern jeweils auch Finanzierung und Zeitplan nennen)
- c. Inwiefern sind dem Senat Pläne der BSAG bekannt, in der Airport-Stadt einen Ladepark für bis zu 80 Elektrobusse zu errichten? Falls ja, was beinhalten diese Pläne im Einzelnen, welche Voraussetzungen müssen dafür vorliegen und auf welche Art und Weise begleitet und unterstützt der Senat die Pläne?
- d. Wie sieht der Senat die bremischen Wirtschaftsstandorte hinsichtlich der Ladeinfrastruktur im Vergleich mit anderen deutschen Großstädten aufgestellt und wie kommt er zu dieser Einschätzung (das für die Einschätzung des Senats zugrunde gelegte Datenmaterial bitte dieser Anfrage als Anlage beifügen)?
8. An bzw. in welchen bremischen Wirtschaftsstandorten bestehen derzeit öffentlich zugängliche Sharing-Stationen (Car-, Bike- und Ride-Sharing) und seit wann? (bitte jeweils Art, Ort, Kapazität, und Betreiber nennen und in tabellarischer Form auflisten; dabei die Hauptfrage und die nachfolgenden Unterfragen jeweils einzeln beantworten)
- a. Welche Stationen befinden sich aktuell in Planung oder Umsetzung? (bitte neben den in der Hauptfrage genannten Parametern jeweils auch Finanzierung und Zeitplan nennen)
- b. Wie sieht der Senat die bremischen Wirtschaftsstandorte im Hinblick auf Sharing-Stationen im Vergleich mit anderen deutschen Großstädten aufgestellt und wie kommt er zu dieser Einschätzung (das für die Einschätzung des Senats zugrunde gelegte Datenmaterial bitte dieser Anfrage als Anlage beifügen)?
9. Wie hoch ist nach Kenntnis des Senats der Anteil der Betriebe in den bremischen Wirtschaftsstandorten, die ein steuer- und abgabenfreies Mobilitätsbudget (z.B. pauschaler Fahrtkostenzuschuss oder Übernahme von Kosten für das JobTicket bzw. das Deutschlandticket) für ihre Beschäftigten eingeführt haben? (bitte jeweils in absoluten und in relativen Zahlen ausweisen, ggf. mit Schätzwerten arbeiten; dabei die Hauptfrage sowie die nachfolgenden Unterfragen jeweils einzeln beantworten)
- a. Wie hoch ist nach Kenntnis des Senats der Anteil der Beschäftigten in den bremischen Wirtschaftsstandorten, die ein solches Angebot in Anspruch nehmen können und der Anteil derjenigen, die es tatsächlich in Anspruch nehmen? (bitte jeweils in absoluten und in relativen Zahlen ausweisen, ggf. mit Schätzwerten arbeiten)
- b. Wie hoch ist nach Kenntnis des Senats der Anteil der Betriebe in den bremischen Wirtschaftsstandorten, die planen, ein solches Mobilitätsbudget einzuführen (bitte jeweils in absoluten und in relativen Zahlen ausweisen, ggf. mit Schätzwerten arbeiten)?
- c. Wie unterstützt und bewirbt der Senat entsprechende Vorhaben und Pläne? Welche Beratungsangebote für Betriebe gibt es hierzu?

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

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

Der Senat beantwortet die Frage wie folgt:

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

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

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

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

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

Eine entsprechende Liste befindet sich in Anlage 1.

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

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

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

Eine Liste befindet sich in Anlage 3.

Grundsätzlich sind alle Haltestellen sicher über einen Fußweg zu erreichen. Die Anbindung erfolgt i.d.R. über die vorhandenen Nebenanlagen. Wenn in Ausnahmefällen keine Nebenanlagen vorhanden sind, sind gesonderte Fußwege von den jeweiligen Gewerbestandorten zu den Haltestellen angelegt (vgl. Haltestellen Mühlenhauser Fleet oder Neustädter Hafen im GVZ). Dies betrifft

aber nur sehr wenige Haltestellen. Haltestellen ohne eine fußläufige Zuwegung existieren in den bremischen Wirtschaftsstandorten nicht.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Der Senat sieht ebenfalls, dass das ÖPNV-Angebot in Richtung Gewerbepark Hansalinie eher unzureichend ist und es ein hohes Potenzial zur besseren Erschließung und zur Taktverbesserung

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

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

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

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

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

siehe Antwort auf Frage 1.g.

Derzeit liegen keine konkreten Planungen vor.

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

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

k. Wie ist der Planungs- und Verhandlungsstand zur Erschließung der Überseestadt mit der Straßenbahn? Welche Streckenführung und Taktung sind geplant? Wie hoch werden die Kosten der Gesamtmaßnahme geschätzt und wer trägt diese zu welchen Anteilen bzw. in welcher Höhe? Wann ist mit einem politischen Beschluss, Auftragsvergabe, Baubeginn, Fertigstellung und Inbetriebnahme aus heutiger Sicht zu rechnen? Wie soll die Anbindung der Überseestadt an den Umweltverbund schon vor der

Realisierung der neuen Straßenbahnlinie verbessert werden (z.B. zusätzlicher Ringbusverkehr, Shuttle-Service mit elektrisch und idealerweise autonom fahrenden Midi-Bussen auf der Überseeinsel)?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Entsprechende Überlegungen sind dem Senat nicht bekannt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Im Gewerbepark Hansalinie wurde durch ein Maßnahmenpaket mit entsprechenden sicherheitsrelevanten kurzfristigen Maßnahmen Verbesserungen erzielt. So wurden die vorhandenen Fußwege in Straßenabschnitten ohne bauliche Radwege, nach Prüfung ob dies für den Fußverkehr verträglich ist, für den Radverkehr freigegeben. Weiter wurde im Rahmen eines Förderprojektes eine wichtige Zufahrtsmöglichkeit für den Radverkehr in den Gewerbepark mit einer LED-Beleuchtung

ausgestattet. Ferner werden Radwegfurten in Kreuzungsbereichen und in Zufahrten mit einer Rotmarkierung versehen. In den nachfolgenden Ausbauphasen des Gewerbegebiets, wurde bzw. wird der Radverkehr grundsätzlich entsprechend heutiger Anforderungskriterien umfänglich berücksichtigt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

siehe Antworten zu Frage 7 und 7.a.

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

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

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

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

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

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

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

es Carsharing ungeeignet.

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

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

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

Die Stationen wurden vom Betreiber WK-Bike gemeldet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dem Senat liegen hierzu keine Zahlen vor.

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

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

siehe hierzu Antwort auf vorherige Frage

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

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

10. An bzw. in welchen Wirtschaftsstandorten bestehen nach Kenntnis des Senats seit wann gewerbegebietsbezogene, von den Unternehmen getragene Gemeinschaftsprojekte für nachhaltige Mobilitätslösungen (z.B. On-Demand-Angebote, betriebsübergreifende Bike-sharing-System, Bedienung von Umsteigepunkten der Regio-S-Bahn, Fahrgemeinschaften und Mobilitäts-Apps) und wie ist deren Funktionsweise? (bitte jeweils Art, Ort,

Betreiber und Finanzierung nennen und in tabellarischer Form auflisten; dabei die Hauptfrage sowie die nachfolgenden Unterfragen jeweils einzeln beantworten)

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

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

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

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

Aktuell keine Verzahnung da keine bekannten Angebote oder Planungen.

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

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

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

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

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

Es liegt noch kein Zeit- und Maßnahmenplan vor.

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

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

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

Die Strategie zur Gestaltung klimaneutraler Wirtschaftsverkehre erfolgt im Einklang mit den entsprechenden Leitfäden der EU. Diese sind dort unter dem Kürzel SULP (Sustainable Urban Logis-

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

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

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

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

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

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

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

Eisenbahninfrastruktur	Angeschlossene Standorte	Kapazität	Anschluss an Strecke
Bahnhof Bremerhaven Seehafen (überwiegend auf stadtbremischem Gebiet)	Überseehafen	71,9 km exkl. DB-Gleise	DB-Strecke 1740 Wunstorf - Bremerhaven Seehafen
Bahnhof Bremen-Grolland inkl. Industriestammgleis GVZ	GVZ Bremen, Neustädter Hafen	42,1 km	DB-Strecke 1415 Bremen-Neustadt - DB-Grenze

Bahnhof Bremen Inlandshafen	Industriehäfen, Überseestadt	59,9 km	DB-Strecke 1422 Bremen Rbf - Bremen Inlandshafen
Industriestammgleis Bremen-Hemelingen	Gewerbepark Hansalinie Bremen, Hemelinger Hafen	5,8 km	DB-Strecke 2200 Wanne-Eickel - Hamburg

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

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

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

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

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

Eisenbahninfrastruktur	Anzahl Ein- und Ausgangszüge 2022	Art der Verkehre
------------------------	-----------------------------------	------------------

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Grundsätzlich ist hierbei festzustellen, dass private Gleisanschlüsse für Unternehmen insbesondere dann interessant sind, wenn Güter in hohen Mengen zu transportieren sind und damit bereits durch das Unternehmen relevante Zuglängen zusammengestellt werden können (bspw. Mercedes). Daneben bieten die zentralen Umschlagsanlagen wie bspw. Hafen und Roland-Umschlag) wichtige standortbezogene Infrastrukturen für den schienengebundenen Güterverkehr ansässiger Unternehmen.

Beschlussempfehlung:

Die Stadtbürgerschaft nimmt Kenntnis.