



Fahrradfreundliche Gewerbegebiete

Empfehlungen zur Förderung des Radverkehrs am Beispiel des Frankfurter Flughafens

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

Liebe Leserinnen und Leser,

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



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

Der in diesem Projekt untersuchte Arbeitsplatzschwerpunkt Flughafen Frankfurt steht exemplarisch für viele andere Gewerbestandorte, die täglich ein hohes Pendleraufkommen erzeugen und gleichzeitig in fahrradfreundlicher Distanz zu Häusern und Wohnungen liegen. Was ist da naheliegender, als das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit zu fördern? Radfahren ist gesund, macht Spaß, schont das Klima und dank dem elektrischen Antrieb von Pedelecs sind auch weitere Distanzen mühelos zu bewältigen. Auch Dienst- oder Lieferfahrten, von denen jede zweite unter fünf Kilometer lang ist, können einfach, CO₂-neutral und kostengünstig mit dem Lastenrad erledigt werden. Wie Gewerbegebiete und Unternehmen fahrradfreundlich gestaltet und Pendler zum Umstieg motiviert werden können, wird in diesem Bericht durch Empfehlungen und erläuternde Praxisbeispiele aus drei Jahren spannender Arbeit aufgezeigt.

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

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

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Rouven Kötter'.

Rouven Kötter
Erster Beigeordneter

Gemeinsam für eine fahrradfreundliche Region



”

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

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

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

Joachim Hochstein
Leiter Radfahrbüro Frankfurt am Main

”

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

Jörg Guderian, Geschäftsführer
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens





”

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

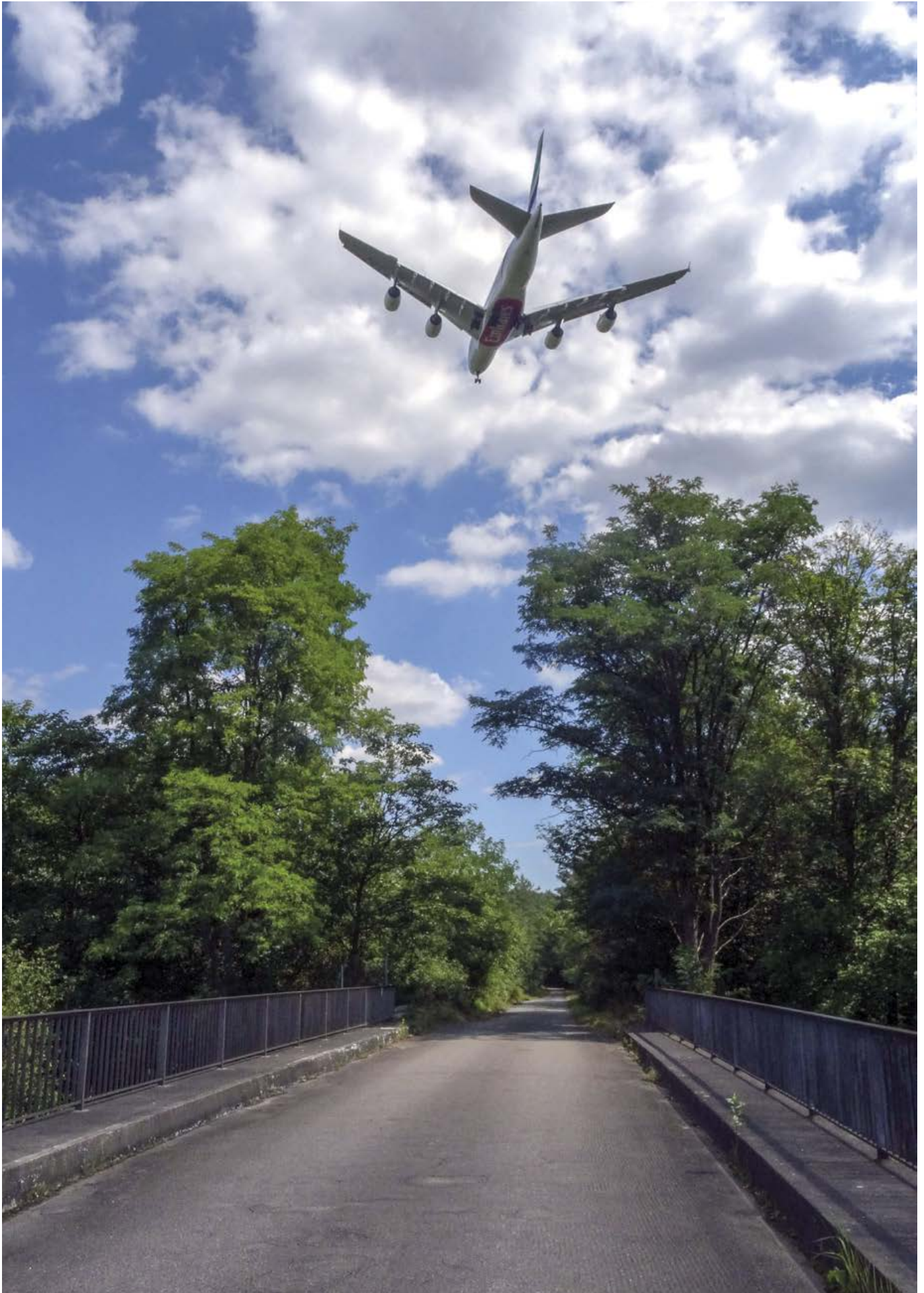
Dr. Wolfgang Scholze
Fraport AG, Leiter Umweltmanagement, UEW-UM

”

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

Stefan Janke
Vorsitzender des ADFC Hessen





1. Mit dem Fahrrad zur Arbeit

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

Gewerbegebiete – ein guter Ort zum Radfahren?

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

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



Abbildung 1: Verkehrsknotenpunkt Flughafen Frankfurt.

Mit Teamwork zur Verkehrswende

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

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

Ein förderfähiges Thema

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

2. Darum diese Broschüre

Fahrradmobilität wird auf vielfältige Weise gefördert und verbessert. Zahlreiche Projekte, Aktionen und Baumaßnahmen sorgen vielerorts dafür, der Verkehrswende ein Stück näher zu kommen und dem Radverkehr mehr Schwung zu verleihen. Ein Resultat ist die Beobachtung, dass der Radverkehrsanteil leicht, aber kontinuierlich ansteigt, wie die regelmäßig durchgeführte Erhebung »Mobilität in Deutschland« des BMVI zeigt¹. Wie sieht es aber in diesem Zusammenhang mit den Berufswegen aus? Für ihren Weg zur Arbeit nutzten 2016 neun Prozent der Berufspendelnden das Fahrrad. Der Blick auf Pendlerdistanzen zeigt jedoch, dass hier noch Potenziale für den Radverkehr liegen: 35 Prozent der Arbeitswege sind unter fünf Kilometer lang, 19 Prozent der Arbeitswege zwischen fünf Kilometer und zehn Kilometer².

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

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

² Datenquelle: BMVI (2018): Mobilität in Deutschland.

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

Das kann diese Broschüre

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



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



Abbildung 3: Vision vom fahrradfreundlichen Weg zum Flughafen.

3. Die Vision vom fahrradfreundlichen Gewerbegebiet

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

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

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



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

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

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

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

Arbeitswege in Zahlen³

35

% aller Arbeitswege sind unter 5 Kilometer

48

% aller dienstlichen Wege sind unter 5 Kilometer

13

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

16

km ist der durchschnittliche Arbeitsweg lang

19

km ist der durchschnittliche Dienstweg lang

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

Das Rad, beliebt, verbreitet, genutzt ...⁴

60

% aller Menschen in Deutschland fahren gerne Fahrrad

75

% aller Haushalte in Deutschland besitzen mindestens ein Fahrrad

35

% nutzen das Rad wöchentlich

⁴ Datenquelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

4. Pilotgebiet Flughafen Frankfurt

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

Der Flughafen ist ein komplexes und äußerst dynamisches Gebiet von großer regionaler und überregionaler Bedeutung. Nicht nur der Flughafen selbst ist ein bedeutender Arbeitgeber, auch in den umliegenden Gewerbegebieten haben sich viele flughafenaffine Unternehmen angesiedelt und profitieren von der Nähe und verkehrlichen Anbindung. Der Flughafen selbst erhält seine Bedeutung als internationale Verkehrsdrehscheibe nicht nur durch den Flugverkehr: über das Frankfurter Kreuz fahren täglich fast 370.000 Fahrzeuge, vom ICE-Fernbahnhof aus ist man in einer guten Stunde in Köln und in Stuttgart, der Regionalbahnhof ist ein wichtiger Knotenpunkt für das S-Bahn-Netz Rhein-Main und der Frankfurter Hauptbahnhof mit 450.000 Reisenden pro Tag liegt nur zwölf Kilometer entfernt⁵. Hinzu kommen noch viele weitere ambitionierte Verkehrsprojekte: die S-Bahn-Station Gateway Gardens soll Ende 2019 eröffnet werden und das Terminal 3 befindet sich ebenfalls im Bau.

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



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

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

Quelle: https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/neugestaltung_der_vorplaetze_am_hauptbahnhof_7053.html

Arbeiten am Flughafen

Auf den fast 23 Quadratkilometern⁶ des Frankfurter Flughafens arbeiten über 81.000 Menschen, Tendenz steigend⁷. Die Beschäftigten verteilen sich innerhalb dieses riesigen Gebiets auf über 450 Arbeitsstätten. Hinzu kommen noch zahlreiche Gewerbestandorte in unmittelbarer Flughafennähe. Kein Wunder also, dass von einer »Airport City« gesprochen wird.

Eine Beschäftigterhebung der Fraport AG aus dem Jahr 2015 zeigt, wie viele unterschiedliche Branchen am Flughafen vertreten sind. Rund 42 Prozent der Mitarbeitenden sind für Luftverkehrsgesellschaften tätig, 17 Prozent arbeiten im Flughafenbetrieb und acht Prozent im Speditionsbereich. Der Rest verteilt sich auf die Branchen Sicherheit, Fracht-Handling, Consulting, Einzelhandel, Hotel und Gastronomie, Catering, Reinigung, Personaldienstleistungen und Behörden⁸. Bei dieser Aufzählung der ansässigen Branchen wird deutlich, wie divers der Arbeitsort ist. Für viele der Tätigkeiten sind Schichtdienste mit häufig unregelmäßigen Zeiten über fast 24 Stunden täglich an 365 Tagen im Jahr charakteristisch.

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

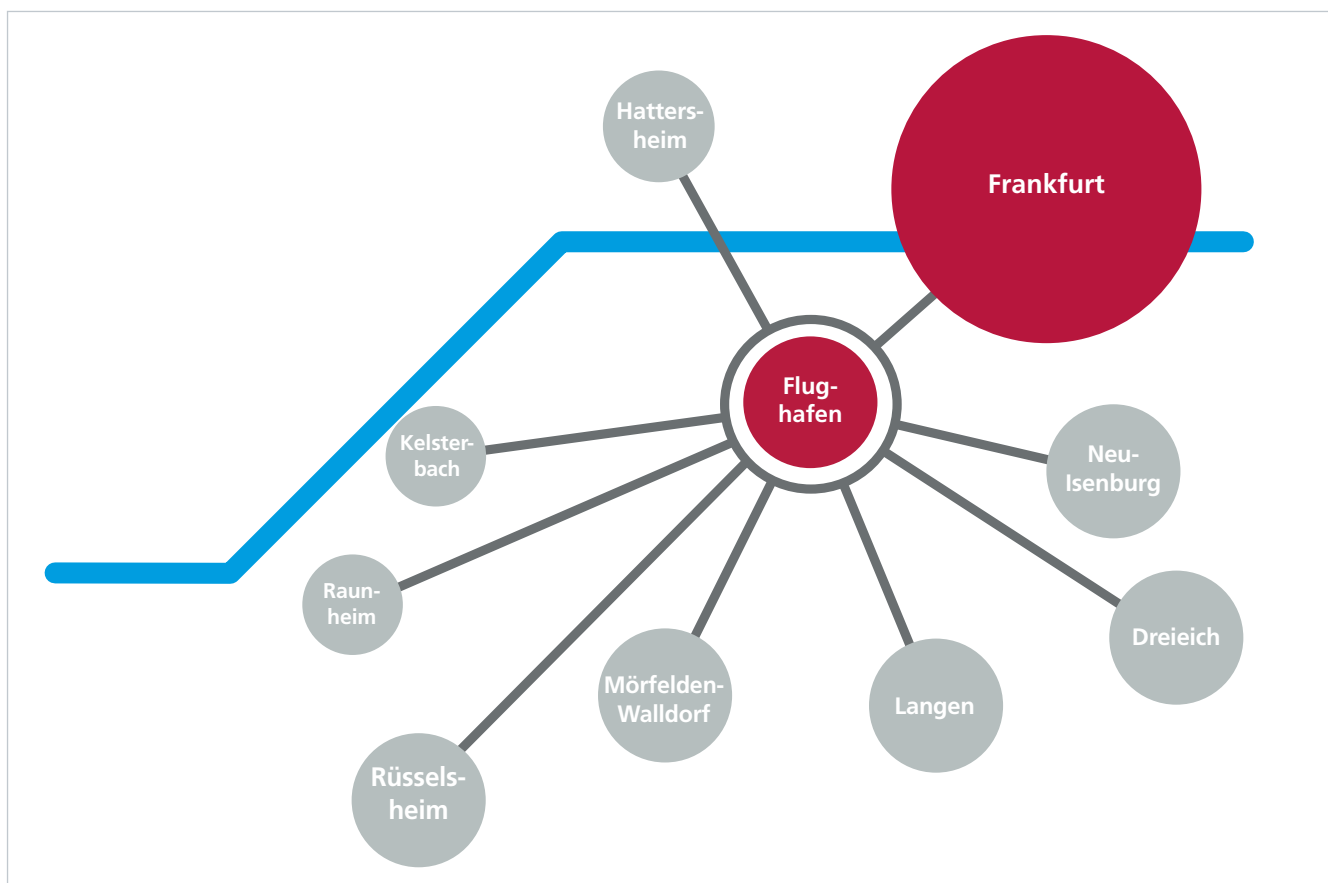


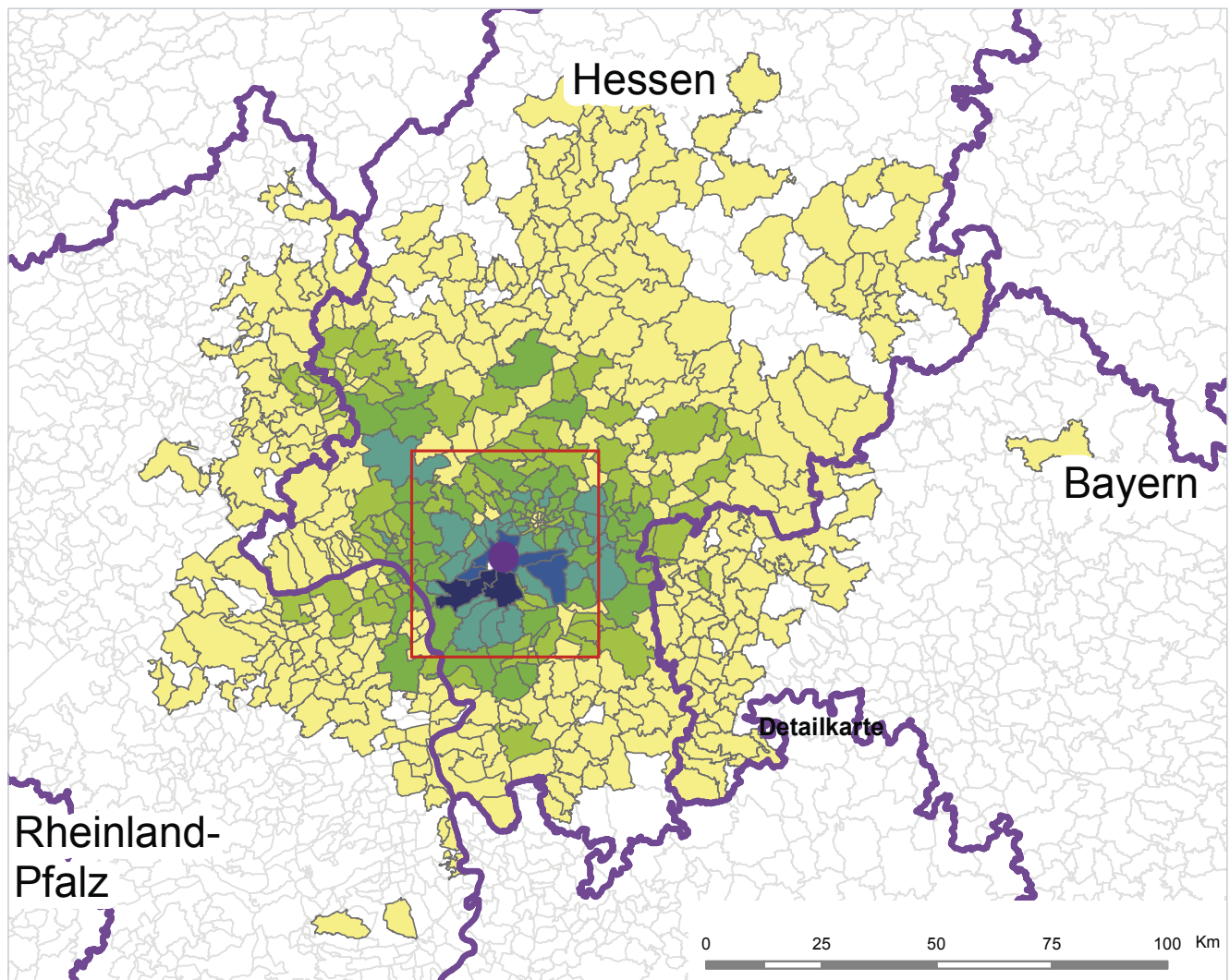
Abbildung 5: Umliegende Kommunen des Flughafens Frankfurt

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

⁷ Quelle: Fraport AG (2016): Arbeitsstätten- und Beschäftigterhebung 2016 (Stichtag: 31.12.2015).

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

Mitarbeitendenverteilung von drei bike + business Beispielunternehmen (zusammengefasst)



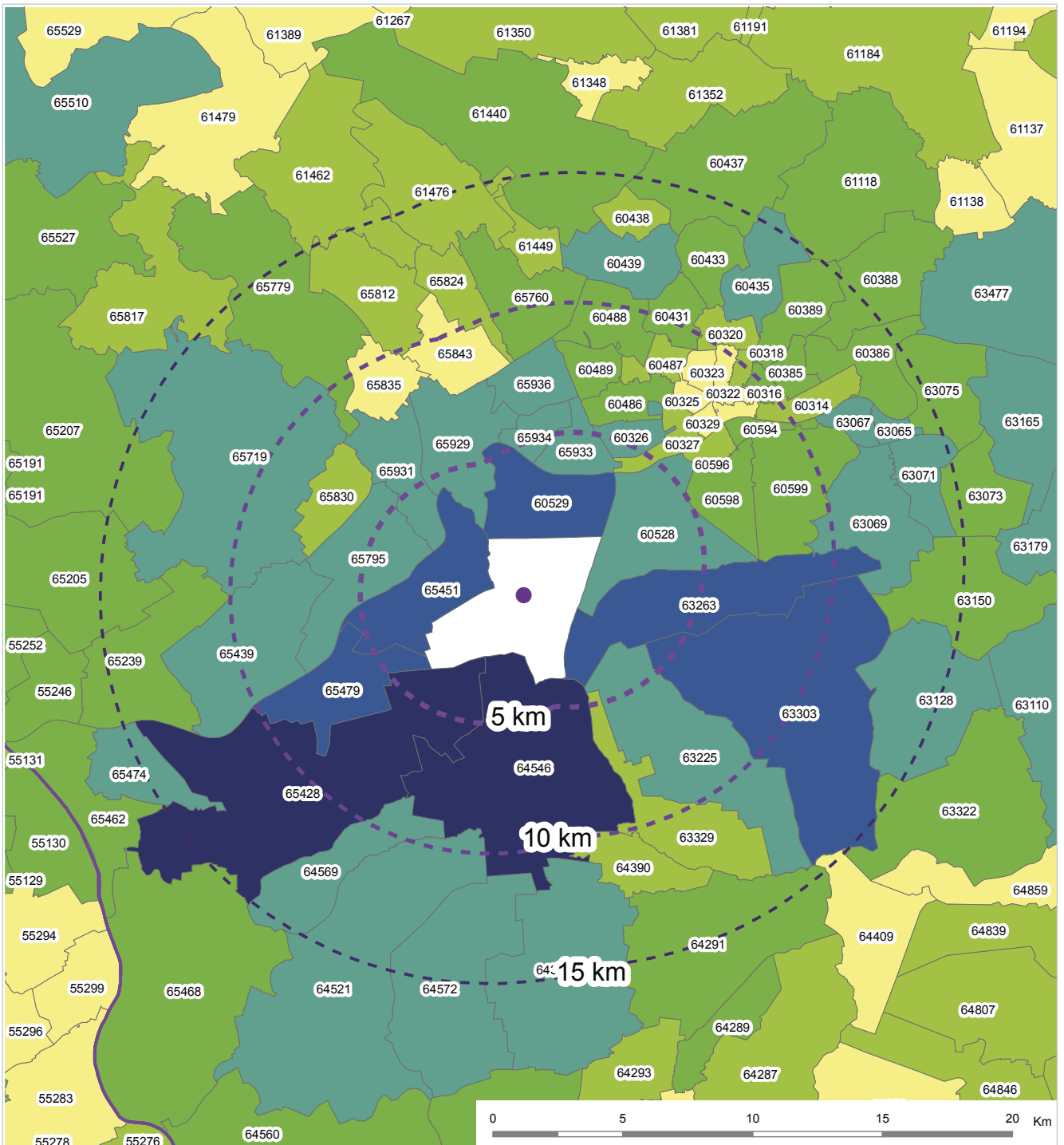
Quellen:
Postleitzahlgebiete, © OpenStreetMap contributors,
Creative Commons Attribution-Share-Alike 2.0

Anonymisierte Mitarbeiterzahlen von bike + business
Beispielunternehmen am Flughafen Frankfurt

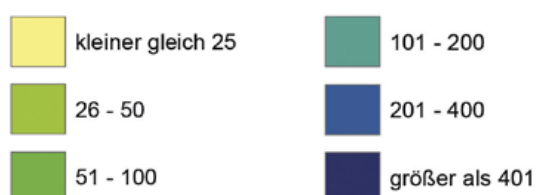
Herausgeber:
Regionalverband FrankfurtRheinMain



Abbildung 6: Potenzialermittlung für den Radverkehr am Flughafen Frankfurt



Anzahl der Mitarbeitenden



 Standort der bike + business
Beispielunternehmen

 Pendelradien

 Grenzen Bundesländer

 Postleitzahlgebiet

Großes Potenzial für das Fahrrad

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

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

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

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

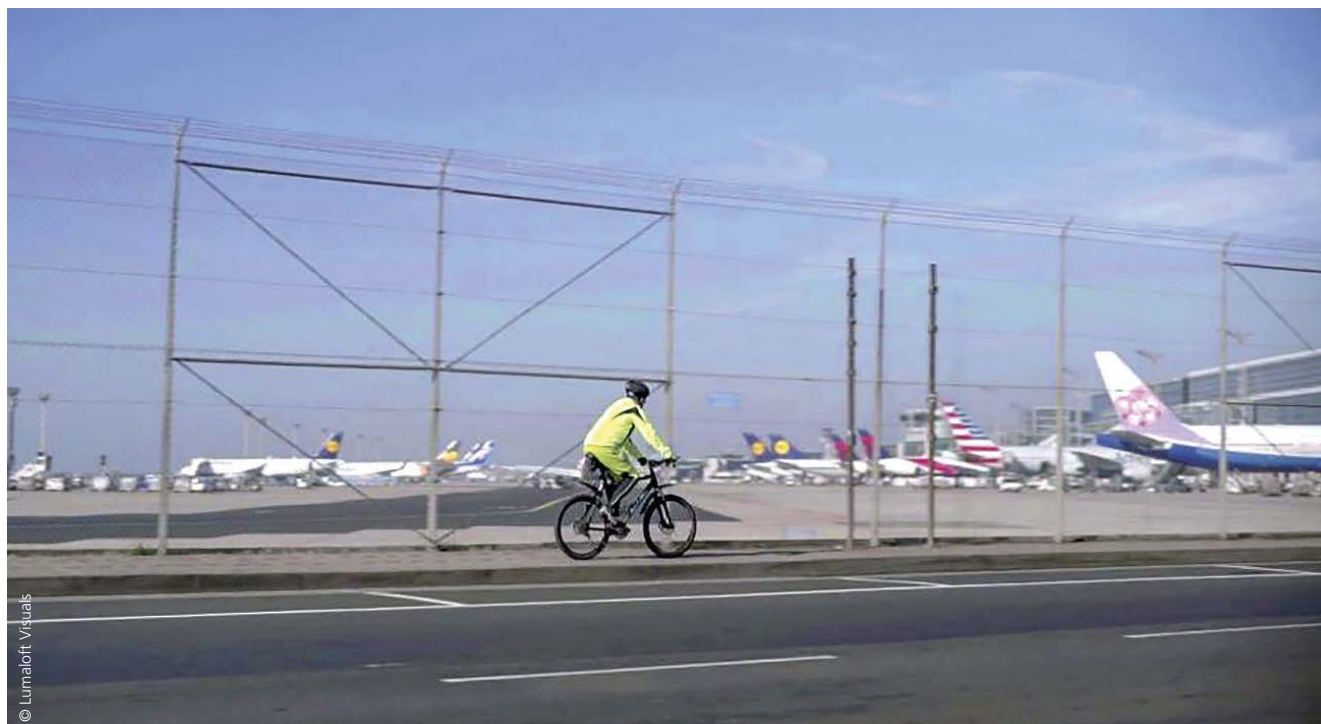


Abbildung 7: Radfahrer am Rollfeld

5. Aktiv für den Radverkehr: Handlungsfelder

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

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

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

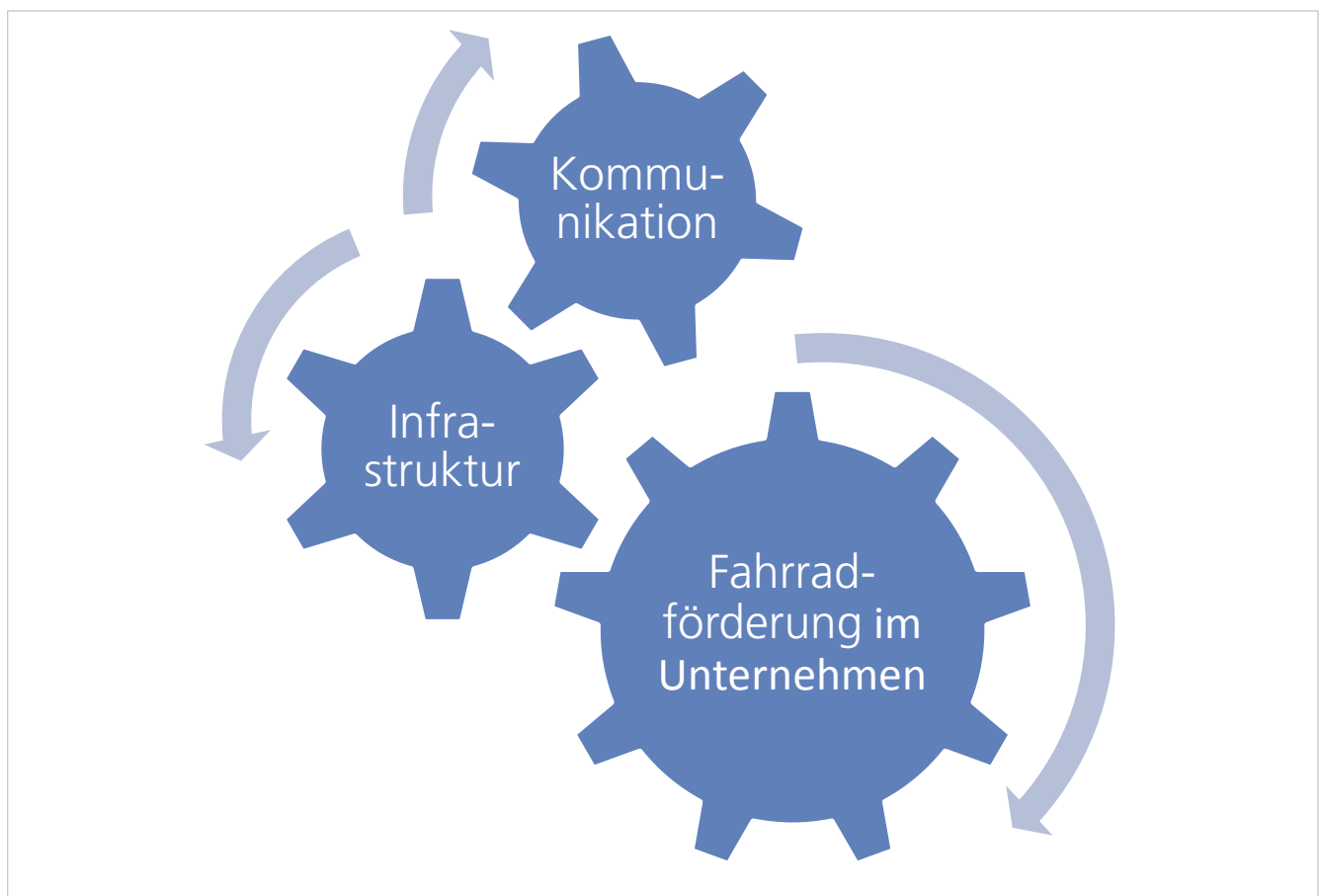


Abbildung 8: Handlungsfelder fahrradfreundliche Gewerbegebiete

5.1 Kommunikation

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

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

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

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



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

Format: Kurzfilm

Zielgruppe: Pendelnde

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

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



Abbildung 10: Kurzfilm mit dem Rad zum Flughafen Frankfurt

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

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



Abbildung 11: Kurzfilm mit dem Rad zum Flughafen Frankfurt

Tipps:

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

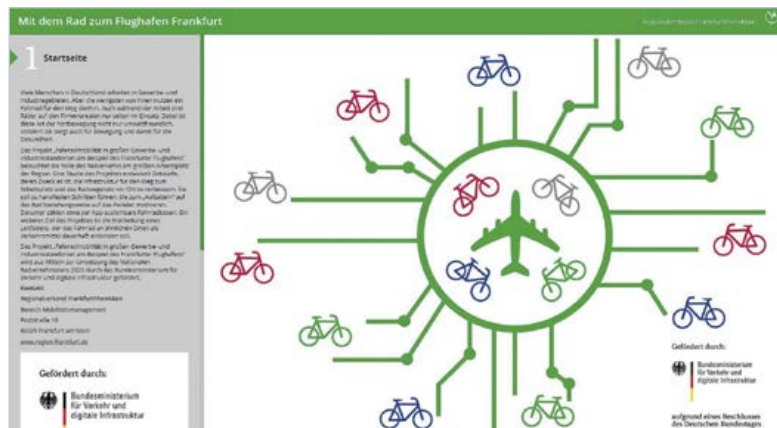
Kommunikationsmaßnahme: Das Informationstool

Format: Onlinetool

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

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

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



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



Abbildung 13: Videopodcast im Informationstool

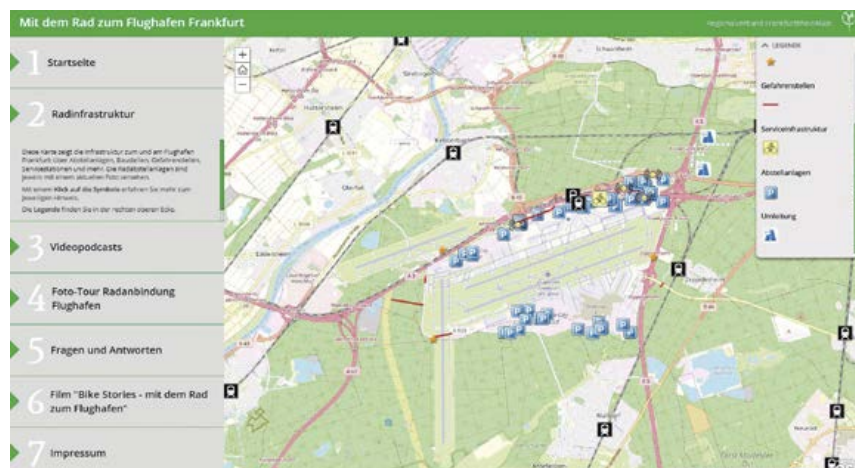


Abbildung 14: Infrastrukturkarte im Informationstool

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

Das Informationstool ist unter folgendem Link zu finden: www.region-frankfurt.de/airportradeln

Tipps:

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

Kommunikationsmaßnahme: Marketingkonzept

Format: Marketinghandbuch

Zielgruppe: Unternehmen und Kommunen

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

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

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



Abbildung 15:
Beispiel für eine Plakatwand



Abbildung 16: Kommunikationshandbuch

Tipps:

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

Das Handbuch kann über die Seite des Regionalverbands heruntergeladen werden:
www.region-frankfurt.de

5.2 Infrastruktur

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

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

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

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

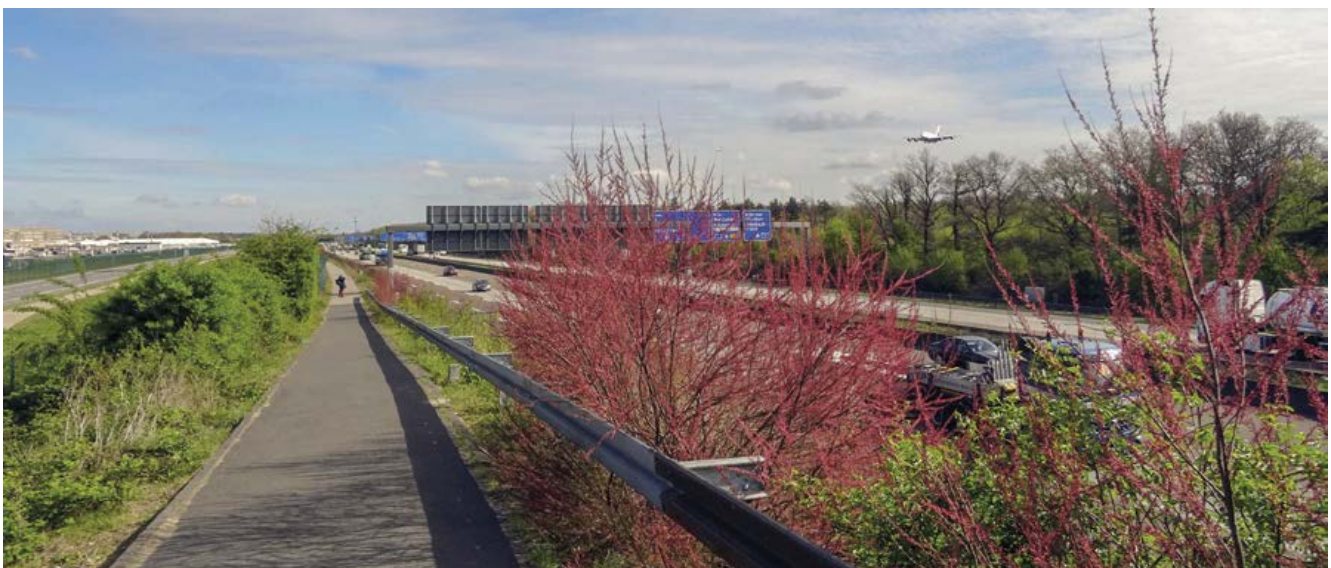


Abbildung 17: Asphaltierter Radweg zwischen Autobahn und Rollfeld

Infrastrukturmaßnahme: Smarte Fahrradboxen

Format: Aufstellen von zehn smarten Fahrradboxen

Zielgruppe: Pendelnde mit hochwertigen Fahrrädern oder Pedelecs

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

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



Abbildung 18: Smarte Fahrradboxen am Flughafen Frankfurt

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

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

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

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



Abbildung 19: Eröffnung der Fahrradboxen am Flughafen Frankfurt

Tipps:

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

Infrastrukturmaßnahme: Studie zur pedelectaughen Infrastruktur

Format: Fachstudie zur internen Verwendung

Zielgruppe: Kommunale Planung, Projektentwicklung

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

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

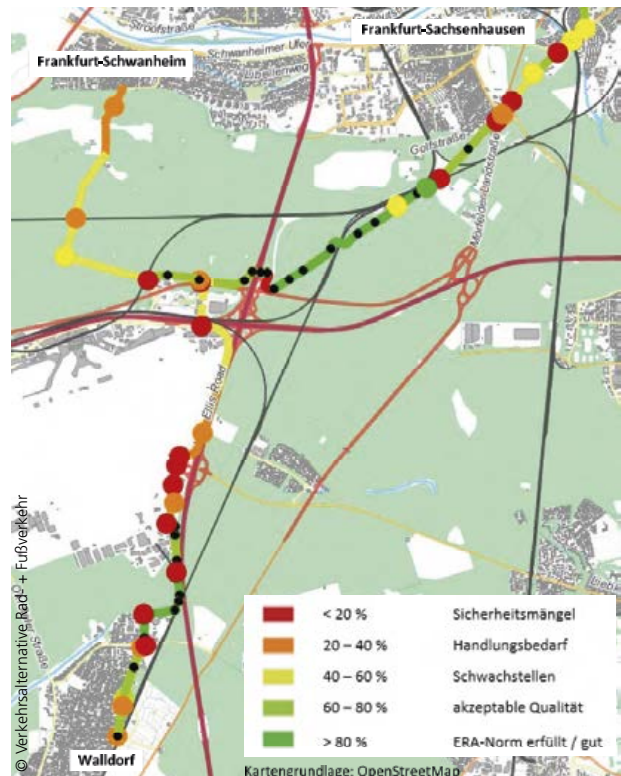


Abbildung 20: Studie zur pedelectaughen Infrastruktur – Bewertung der Streckenfurt

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

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

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

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

Tipps:

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

Bestandsaufnahme und -auswertung "Pedelectaugliche Infrastruktur Gateway Gardens" - Maßnahmendatenblatt -	
Maßnahmennummer: 314	Strecke: 3 - Walldorf Bewertung: 68 %
Mängelbewertung ☐ hoher Handlungsbedarf ☒ Handlungsbedarf ☐ Schwachstelle	Hinweise zur Mängelbeseitigung ☐ leicht behebbare Mängel ☒ mittlerer Aufwand ☐ schwer behebbare Mängel
Kenndaten	Karte
Kommune: Stadt Frankfurt Segment: Strecke Länge: 540 m Straßenname: parallel der BAB5 verlaufender Wirtschaftsweg Abschnitt: Querungstelle der Bahntrasse bis Zugang Gelände Cargocity Süd Klassifizierung: Land- und forstwirtschaftlicher Weg Straßen-Nr.: -	
IST-Zustand	Bild
Oberfläche: wassergebundene Decke Breite: 2,80 m Steigung: - Art der Verkehrs-führung: Mischverkehr Beschreibung des IST-Zustandes: Der bestehende Forstweg ist für schnellen Radverkehr nicht ausreichend befestigt.	
Maßnahmenempfehlung:	Musterlösung:
Priorität: hohe Priorität Maßnahmentyp: neue Oberfläche Beschreibung der Maßnahme: Es soll eine 3,5 m breite hochwertige wassergebundene weiße Kalkdeckschicht eingebaut werden.	
alternative Maßnahmenempfehlung:	alternative Maßnahmenempfehlung:
Realisierungsstufe: kurzfristig Baulastträger: Stadt Frankfurt Kostenschätzung: 94.500 €	Kosten der möglichen Variante: 0 €
Gedruckt: 25.08.2017	Bearbeiter: David Grünewald

Abbildung 21: Studie zur pedelectauglichen Infrastruktur – Maßnahmendatenblatt

Infrastrukturmaßnahme: Studierendenwettbewerb Fahrradbrücke

Format: Studierendenwettbewerb mit Ausstellung und Ausstellungskatalog

Zielgruppe: Kommunale Planung, Projektentwicklung

Ziel: Aufmerksamkeit schaffen, Lückenschlüsse aufzeigen

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



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

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

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



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



Abbildung 24: Studierendenwettbewerb Fahrradbrücke – Entwurf von Maurer

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

Tipp:

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



Abbildung 25: Studierendenwettbewerb Fahrradbrücke – Virtual- Reality-Brille



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

Infrastrukturmaßnahme: Fahrradzählstellen

Format: Datenerhebung

Zielgruppe: Kommunale Planung, Projektentwicklung, ansässige Unternehmen

Ziel: Erfassung einer Datengrundlage über aktuelles Mobilitätsverhalten am Standort

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

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

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

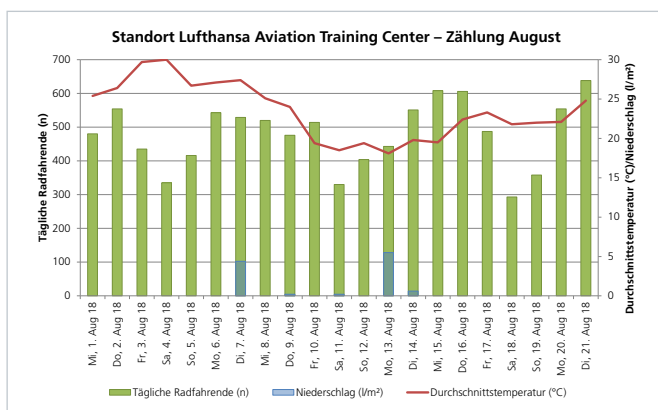


Abbildung 27: Aufbau der Fahrradzählstellen



Abbildung 28: Test der Fahrradzählstelle

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



Tipps:

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

Abbildung 29: Auswertungsdiagramm Fahrradzählstelle

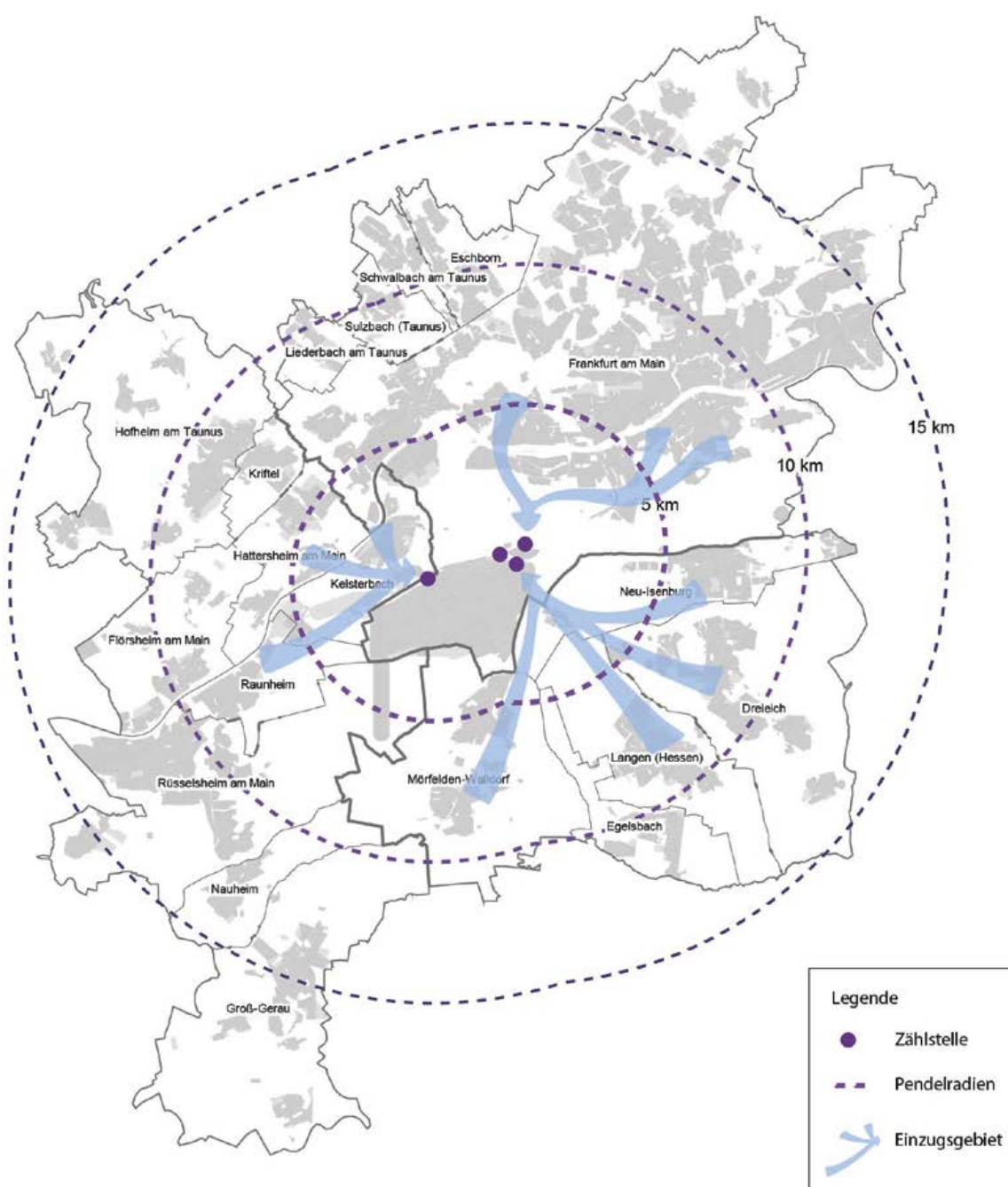


Abbildung 30: Einzugsgebiete der Fahrradzählstellen

5.3 Fahrradförderung in Unternehmen

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

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

Für die Unterstützung von Unternehmen wurde im Rahmen des Projekts mit den bewährten Format »bike + business« zusammengearbeitet, einer Initiative des ADFC Hessen und des Regionalverbands FrankfurtRheinMain. Das an Unternehmen und Verwaltungen gerichtete Beratungs- und Zertifizierungsangebot stellt mit dem Fahrrad ein CO₂-neutrales, kostengünstiges und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel in den Fokus. Das vorrangige Ziel ist es, das bislang nicht ausgeschöpfte Potenzial des Verkehrsmittels Fahrrad im Berufsverkehr zu aktivieren. Arbeitgeber haben zudem die Möglichkeit, sich vom ADFC als fahrradfreundlich zertifizieren zu lassen.

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



Mehr Informationen zur Fahrradförderung im Unternehmen finden Sie unter

www.bikeandbusiness.de

und

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

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

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

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

Maßnahme Fahrradförderung im Unternehmen: bike + business

Format: Beratung und Zertifizierung

Zielgruppe: Unternehmen

Ziel: Unternehmen über fahrradfreundliche Infrastruktur informieren und durch Handlungsempfehlungen unterstützen

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

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

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

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

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

Tipps:

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



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



Abbildung 32: Radfahrer auf dem Weg zur Arbeit

Maßnahme Fahrradförderung im Unternehmen: Lastenpedelec

Format: Lastenpedelec im Praxistest

Zielgruppe: Unternehmen

Ziel: Unternehmen für die Nutzung von Rädern als Dienstfahrzeuge begeistern

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



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

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

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

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

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

Tipp:

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

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

Format: Best Practice Beispiel Fahrradpool

Zielgruppe: Unternehmen

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

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

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

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

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



Abbildung 34: Fahrradpool der Fraport AG



Abbildung 35: Fahrradpool der Fraport AG



Abbildung 36: Pedelec-Akkuboxen bei der Fraport AG

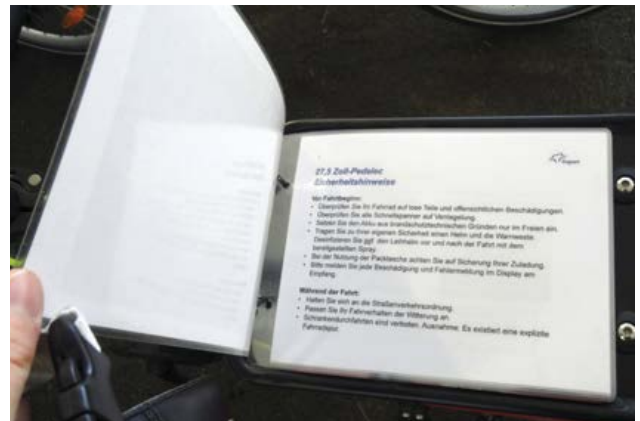


Abbildung 37: Fahrradpool der Fraport AG – Kurzanleitung am Fahrrad



Abbildung 38: Fraport Mitarbeitende auf Diensträdern.

6. Gemeinsam stark sein: Netzwerken für den Radverkehr

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

Ein starkes Netzwerk birgt viele Vorteile

Synergien werden erzeugt

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

Attraktivität wird gesteigert

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



Abbildung 39: Austausch im Netzwerk

Expertenwissen wird ausgetauscht

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

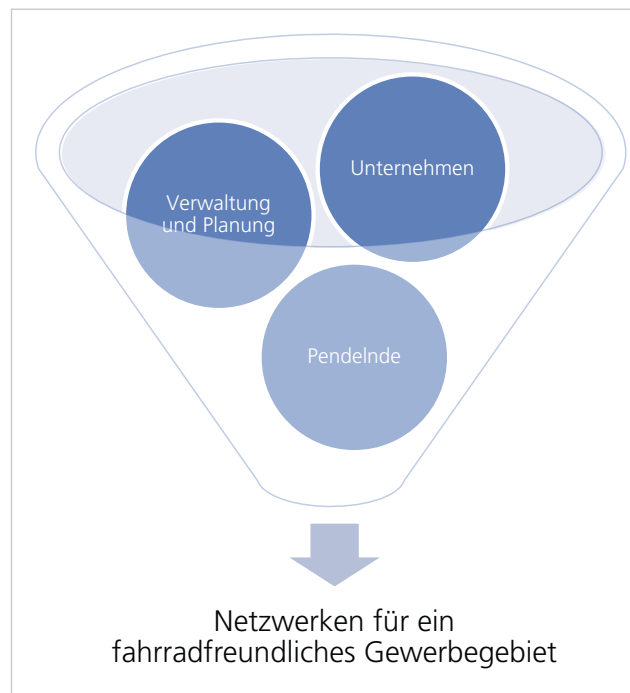


Abbildung 40: Netzwerken für den Radverkehr

Perspektiven können wechseln

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

Erwartungshaltungen werden abgestimmt

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

Ein Netzwerk aufbauen

Initiator und Kernarbeitskreis

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

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

Akteursgruppen

für ein Netzwerk »Fahrradfreundliches Gewerbegebiet« können sein:

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

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

Wie sieht eine Zusammenarbeit aus?

Regelmäßiger Austausch

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

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

Zusammenarbeit

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

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

Auf einen Blick:

Netzwerken für den Radverkehr

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

Expertentreffen

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

6.1 Beispiel Arbeitskreis Radanbindung Flughafen Frankfurt

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

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



Abbildung 41: Abstimmung im Netzwerk

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

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

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



Abbildung 42: Sitzung des Arbeitskreises Radanbindung Flughafen

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

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



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

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

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

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

Abbildung 43: Broschüre des Arbeitskreises Radanbindung Flughafen

7. Gutes tun und darüber reden

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

Zielgruppen bei der Öffentlichkeitsarbeit

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

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

Kommunizieren über viele Kanäle

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

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

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

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



Abbildung 44: Messestand auf dem hessischen Mobilitätskongress 2018

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

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

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



Abbildung 45: Artikel im FRAporter 08/2017

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

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

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

Mit dem Zweirad zum Flughafen



Zukunftsmusik: So könnte eine Fahrradbrücke am Frankfurter Airport aussehen.

Simulation Andreas Grzesiek

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

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

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

Abbildung 46: Artikel in der FAZ 11/2017

Abbildungen

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

Metropolregion
FrankfurtRheinMain

Aufwachsen, wo es aufwärts geht.



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

FrankfurtRheinMain – gut leben und erfolgreich arbeiten.

www.region-frankfurt.de

Herausgeber

Regionalverband FrankfurtRheinMain
Der Verbandsvorstand
Poststraße 16
60329 Frankfurt am Main
www.region-frankfurt.de

Kontakt

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

Förderung

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

Stand

Mai 2019

Fotos

Bildarchiv Regionalverband FrankfurtRheinMain
Fraport AB
Open Street Map

Druck:

LAUCK - Druckprodukte & mehr, Flörsheim am Main

© 2019 Regionalverband FrankfurtRheinMain

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Regionalverband
FrankfurtRheinMain