

Gute Wege für Heidelberg

Verkehr – ein Thema für die Gewerkschaften!

Wie Menschen an ihren Arbeitsplatz und nach Feierabend wieder nach Hause kommen, spielt für die Betriebs- und Personalräte und den Deutschen Gewerkschaftsbund eine wichtige Rolle. Die Herausforderungen der Verkehrssituation in Heidelberg betreffen etliche Stadtteile und Verkehrsknotenpunkte. Unter all diesen greifen wir die Situation im Neuenheimer Feld heraus, da von dieser besonders viele Beschäftigte betroffen sind. Gemeinsam mit Politik, Verwaltung und Gesellschaft wollen wir geeignete Lösungen im Interesse der Beschäftigten finden und umsetzen.

Im Folgenden werden wir unsere Überlegungen für eine arbeitnehmer*innenorientierte Verkehrs-, bzw. Mobilitätspolitik in Heidelberg darlegen. Diese entstanden in einem intensiven Beratungsprozess mit den betroffenen Betriebs- und Personalräten des Neuenheimer Feldes und dem DGB Heidelberg Rhein-Neckar.

Mobilität in der Arbeitswelt

Mobilität gehört für die meisten Berufstätigen zum Arbeitsalltag. Sie ist eine Begleiterscheinung wirtschaftlicher Entwicklung und wird zukünftig weiter ansteigen. Gründe dafür sind die zunehmende Flexibilisierung der Arbeitswelt (z.B. zunehmend wechselnde Arbeitsorte, bei Schicht- oder Wochenendarbeit), Standortentscheidungen von Unternehmen, berufliche Entwicklung, aber auch der Wunsch nach bezahlbarem Wohnraum und das damit einhergehende Ausweichen auf ländlichere Regionen. Die Anforderungen an räumliche Mobilität und berufliche Flexibilität steigen und verstärken sich gegenseitig.

Die Einwohnerzahl von Heidelberg ist inzwischen auf über 160.000 angewachsen. Mit weiterem Wachstum ist zu rechnen. Die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten seit 2000 um ca. 21 Prozent gestiegen, zum größten Teil im Dienstleistungsbereich. Heidelberg hat einen wachsenden Arbeitsmarkt, der Wohlstand bringt, aber auch zahlreiche Pendler*innen. Während im Jahr 2000 noch 49.083 Einpendler*innen gezählt wurden, waren es 2017 schon 63.075. Damit ist Heidelberg die Pendlerhauptstadt Deutschlands. Fast 60 Prozent kommen hierbei aus dem Rhein-Neckar-Kreis. 69 Prozent der Arbeitnehmer*innen in Heidelberg wohnen nicht in der Stadt und erreichen mit motorisiertem Individualverkehr (MIV), öffentlichem Nahverkehr (ÖPNV) und dem Fahrrad ihren Arbeitsplatz.

Notwendige Investitionen in marode Straßen, Brücken und Schienen

In den letzten Jahrzehnten wurde zu wenig in die Verkehrsinfrastruktur investiert, so dass Straßen, Brücken und Schienen völlig überlastet und zum Teil in einem maroden Zustand sind. Es bedarf daher dringend einer ganzheitlichen Mobilitätsplanung, die Flächennutzungsplanungen einbezieht und alle Verkehrsträger einschließt. Eine Reihe notwendiger Maßnahmen aus unserer Sicht sind: Sanierung, Aus- und Neubau von Straßen, Brücken und Schienen. Es braucht zudem Strategien zur Verkehrsvermeidung und eine bessere Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger.

Nachhaltigkeit und Umweltschutz – auch Themen von Arbeitnehmer*innen

Die Arbeitnehmer*innen in Heidelberg sollen möglichst reibungslos und mit geringem zeitlichem Aufwand ihren Arbeitsort erreichen. Der Klimawandel und wachsende Eingriffe in die natürliche Umwelt bedrohen weltweit unsere bisherige

Art zu leben. Die internationalen und nationalen Klimaschutzziele lassen sich nicht allein durch CO₂-Einsparungen in der Industrie und in den Privathaushalten erreichen. Es bedarf zudem großer Einsparungen im Straßenverkehr: Energiewende heißt zwingend auch Verkehrswende. Nur durch ein abgestimmtes Nebeneinander von ÖPNV, Schienenpersonennahverkehr (SPNV), MIV, Fuß- und Radverkehr und deren Verknüpfung kommen wir dem Treibhausgas-Reduktionsziel ein Stück näher und entlasten die Straßen und die Umwelt.

Mobilitätskonzepte müssen entwickelt werden, damit Umsetzungshemmnisse identifiziert und Synergien genutzt werden können. Wichtig ist dabei, den Menschen, die bisher das Auto als erstes Verkehrsmittel genutzt haben, attraktive Alternativen anzubieten. Nur durch gute Anreize, einen attraktiven ÖPNV-Ausbau und eine bessere Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel kann es gelingen, das Nutzerverhalten zu ändern. Die Politik ist dementsprechend gefordert, ein nachhaltiges Mobilitäts- und Wirtschaftsflächenkonzept auf den Weg zu bringen.

Heidelberg und das Neuenheimer Feld

Das Uniklinikum ist in Heidelberg mit 13.455 Mitarbeiter*innen der größte Arbeitgeber, der im Bereich Neuenheimer Feld seinen Standortschwerpunkt hat. Der Ausbau des Uniklinikrings und die Expansion zahlreicher Forschungseinrichtungen haben dazu geführt, dass das Neuenheimer Feld eine zentrale Rolle bei der positiven Arbeitsplatzentwicklung in Heidelberg spielt. Doch obwohl Heidelberg von diesem Wachstum profitiert und heute einen hohen internationalen Rang als Wissenschafts- und Forschungsstandort genießt, haben sich die Infrastruktur und die Verkehrsanbindung nicht maßgeblich verändert, denn trotz politischer Entscheidungen und umfangreicher Planungen hat sich die praktische Anbindung nicht verbessert. Das Ergebnis: die Verkehrssituation hat sich in den letzten Jahren gravierend verschärft und die täglichen Staus sind zum Normalzustand geworden. Die Betriebs- und Personalräte und der DGB fordern die politischen Akteure auf, sich im Masterplanverfahren Neuenheimer Feld mit höchster Priorität einzusetzen und die Belange der Beschäftigten vorne anzustellen.

Betriebliches Verkehrsmanagement

Obwohl die Arbeitnehmervertretungen im Neuenheimer Feld die Hauptaufgabe zur Lösung der Verkehrsprobleme bei den politischen Akteuren sehen, sind die örtlichen Arbeitgeber ebenfalls aufgefordert, einen Beitrag zur Lösung der Problemsituation zu leisten. Durch betriebliches Mobilitätsmanagement kann das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten beeinflusst werden und der Umstieg auf den ÖPNV, beispielsweise durch Einführung des Jobtickets, sowie auf Fahrrad und Fahrgemeinschaften gefördert werden. Damit Arbeits- und Dienstwege effizient und nachhaltig gestaltet werden muss ein betriebliches Mobilitätsmanagement durch eine umfassende Beratung auf die Bedürfnisse der Beschäftigten und die örtlichen Gegebenheiten, wie beispielsweise Schichtzeiten, angepasst werden.

Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV)

Die Betriebs- und Personalräte und der DGB setzen sich für die Verbesserung und den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ein. Insbesondere das ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum muss weiter ausgebaut werden, dadurch ist der Umstieg auf den Nahverkehr überhaupt möglich. Damit die Wege ins Neuenheimer Feld entlastet werden, halten wir folgende Überlegungen für wichtig:

- **Schnell- und Direktbusse.** Das Neuenheimer Feld soll über **Direktverbindungen** mit Hauptbahnhof und Park & Ride Parkplätzen (siehe unten) verbunden werden.

- Erhöhung der ÖPNV **Taktung** zu Stoßzeiten. Einführung des **Kurzfahrtickets**, damit ein Umstieg auch im Kurzstreckenbereich attraktiver wird.
- **Fahrpläne, die die Schichtzeiten** (beispielsweise im Klinikum) **berücksichtigen**. Einer Krankenschwester /Einem Krankenpfleger im Schichtdienst ist es zu den aktuellen Bedingungen nicht möglich, ihren/seinen Frühdienst (Beginn zwischen 6 Uhr und 6.30 Uhr) rechtzeitig mit dem ÖPNV anzutreten.
- **Eigene Busspur** auf der Straße „Im Neuenheimer Feld“, damit der Verkehr reibungsloser fließen kann und die Pünktlichkeit der Busse verbessert wird.
- **Straßenbahnlinie**, die an die Bedürfnisse der örtlichen Einrichtungen und Betriebe angepasst wird. Eine Straßenbahnlinie über eine Neckarquerung ist sinnvoll.
- Für andere **kreative Lösungen** sind wir offen.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der motorisierte Individualverkehr muss optimiert werden, denn noch immer besteht der Berufsverkehr überwiegend aus motorisiertem Individualverkehr. Über 84 Prozent der Pendler*innen legen den Weg zur Arbeit aus dem Umland mit dem Auto zurück. Das Auto ist damit immer noch Fortbewegungsart Nummer eins. Gründe dafür sind fehlender bzw. zu teurer Wohnraum in der Stadt, unattraktive Verkehrsalternativen und hohe Flexibilität bei der Arbeit. Gerade Arbeitnehmer*innen im Schichtdienst sind häufig auf den MIV angewiesen, da die Angebote des ÖPNV in diesem Zusammenhang unzureichend sind. Ziel muss es deshalb sein, den MIV zu optimieren.

Deshalb fordern wir die **Prüfung folgender Überlegungen:**

- **Park & Ride** Parkplätze in Dossenheim und im Süden von Heidelberg, die mit **Direktbuslinien** ans Neuenheimer Feld angebunden werden.
- Eine **Neckarquerung**, über die der MIV zusätzlich ins Neuenheimer Feld fließen kann. Bergheim und andere Stadtteile könnten damit entlastet werden. Der Rückbau einzelner Straßen in Bergheim wäre dadurch möglich.
- **Zubringer Nord** und damit eine zügige Verbindung ins Neuenheimer Feld. Die Wohnqualität an der Dossenheimer Landstraße könnte damit verbessert werden.
- Einrichtung von **Einwegrichtungsverkehr** zu bestimmten Zeiten.
- **Bedarfsorientierte Ampelschaltungen**. Heidelberg könnte durch **intelligente Verkehrsleitsysteme**, Stichwort Smart Mobility, Modellstadt für Verkehrswege der Zukunft in Deutschland werden.

Fahrradverkehr

Der nicht-motorisierte Zugang zum Neuenheimer Feld findet bereits aus verschiedenen Richtungen, insbesondere über die Ernst-Walz-Brücke, den Wehrsteg und die Feldwege aus Richtung Dossenheim, Neuenheim und Handschuhsheim statt. Um den MIV und den ÖPNV weiter zu entlasten und weiterhin als attraktive Alternative zu erhalten, müssen die vorhandenen Radwege optimiert und in das Verkehrskonzept derart integriert werden, dass das Radwegenetz als zentrale und eigenständige Verkehrsform unabhängig vom MIV und ÖPNV funktioniert. Deshalb sollten folgende Überlegungen geprüft werden:

- **Ausbau der Radwege.** Eigenständige Fahrradwege in das Feld müssen ausgebaut werden, die unabhängig von der Straßenführung mit eigener Weggestaltung einer Vielzahl von Radfahrer*innen das Erreichen und Verlassen der Ziele im Feld ermöglichen.
- **Fahrradschnellwege.** Wie bereits mit der geplanten Fahrradbrücke angedacht, sollen durch weitere Anbindungen zusätzliche Fahrradwege eingerichtet werden, die einen zügigen Zugang zum Feld möglichst ohne hinderliche Kreuzungen und Straßenquerungen ermöglichen.
- **Fahrradstellplätze mit Teilüberdachung.** Zusätzlich soll neben den bereits schon vorhandenen Fahrradstellplätzen der Stellplatzbedarf an zentralen Knotenpunkten geprüft und daran entsprechend ausgerichtet werden.

Fußwegenetz

Das Netz aus Fußwegen ist zentraler Bestandteil des Verkehrs im Feld, der nicht nur auf dem Campus, sondern auch von den Parkmöglichkeiten und Zugängen ins Feld zu den Einrichtungen für alle elementar wichtig ist. Um hier die Verkehrsflüsse zu optimieren, sollten folgende Maßnahmen mitgedacht werden:

- **Intelligente Fußwege.** Durch ein intuitives Wegenetz sollen Strecken für Fußgänger*innen effizienter und direkter gestaltet werden.
- **Fußgängerquerungen mit der Möglichkeit der Überbrückung von Fahrbahnen und ÖPNV-Trassen sowie der Verbindung von Gebäuden mittels Gebäudenbrücken.** Dabei ist auf die Barrierefreiheit zu achten. Alle anderen Fußgängerquerungen müssen visuell besser gekennzeichnet und damit in das Straßennetz fest integriert werden.

Unterstützer:

Christina Muntz

Personalrätin Uniklinikum Heidelberg

Brigitte Geier

Personalrätin Universität Heidelberg

S. Pabst

Personalrätin Universität Heidelberg

Michael Böck

Betriebsratsvorsitzender Springer-Verlag GmbH

Thomas Wink

DGB Kreisvorsitzender Heidelberg Rhein-Neckar

U. F. F. F.

DGB Kreisvorstandsmitglied

U. Bröck

DGB Kreisvorstandsmitglied