

Moderne Mobilität für Heidelberg

Nachhaltigkeit und Umweltschutz

Der Klimawandel und wachsende Eingriffe in die natürliche Umwelt bedrohen weltweit alles Leben. Die internationalen und nationalen Klimaschutzziele lassen sich nicht allein durch CO₂-Einsparungen in der Industrie und in den Privathaushalten erreichen. Wenn bis 2030 40 Prozent des CO₂-Austoßes im Verkehrssektor eingespart werden soll, bedarf es einer umfassenden Mobilitätswende. Wir brauchen jetzt tragfähige Konzepte für die Mobilität der Menschen, Güterlogistik, für Stadtverkehr und den ländlichen Raum. Nur durch ein abgestimmtes Nebeneinander von ÖPNV, Schienenpersonennahverkehr (SPNV), MIV, Fuß- und Radverkehr entlasten wir die Straßen und die Umwelt.

Nachhaltige Mobilität muss auf die Schaffung kurzer Wege zielen.

Aufgrund fehlender arbeitsplatznaher Wohnungen sind Beschäftigte häufig zu langen Arbeitswegen gezwungen. Insbesondere Mobilitätskonzepte müssen deshalb den Zusammenhang von Mobilitätsverhalten und das Vorhandensein von bezahlbarem Wohnraum berücksichtigen. Die Stadtplanung muss die Idee der Schaffung „kurzer“ Wege aufgreifen. Es gilt das Leitbild „Stadt der kurzen Wege“. Eine aktive Wohnungspolitik mit dem Ziel zeitnah bezahlbaren Wohnraum zu schaffen und zu erhalten, muss es den Beschäftigten ermöglichen, Wohnraum in Heidelberg zu finden. Fazit: Wohnen, Arbeiten und Verkehrswege müssen zusammen gedacht werden.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Heidelberger Betriebe müssen ihren Beitrag zu einer modernen Mobilität in Heidelberg leisten. Ziel ist es zeitnah, ein flächendeckendes Betriebliches Mobilitätsmanagement in Heidelberg einzuführen. Wir müssen das Bewusstsein der Arbeitnehmer*innen, aber auch der Arbeitgeber*innen für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten schärfen. Hierzu gehören für den Deutschen Gewerkschaftsbund:

- die Einführung eines (kostenlosen) Jobtickets in allen Heidelberger Betrieben.
- das Angebot von Beratungs- und Serviceangeboten zu alternativen Mobilitätskonzepten.

Nur durch die Beschäftigung mit der eigenen Mobilität und den vorhandenen Mobilitätsalternativen, kann es zu einer bewussten Veränderung des Mobilitätsverhaltens kommen.

Mobilitätspädagogik

Integraler Bestandteil der Mobilitätswende muss die Einführung einer Mobilitätspädagogik an allen Schularten, im Betrieb und in der Weiterbildung sein. Nur durch Bildung über Mobilität und der Auseinandersetzung mit dem eigenen Mobilitätsverhalten, kann es zu einem Umstieg zu alternativen Verkehrsmitteln kommen. Mobilitätsbildung ist für den Deutschen Gewerkschaftsbund eine wichtige Voraussetzung für eine moderne Mobilität.

Was bedeutet dies für die einzelnen Verkehrsarten in Heidelberg?

Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV)

Die Verbesserung und der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs sind für den deutschen Gewerkschaftsbund und seine Betriebs- und Personalräte unabdingbar. Dies umfasst sowohl

DGB KREISVERBAND HEIDELBERG RHEIN-NECKAR

einen konsequenten Ausbau der Infrastruktur als auch die Sicherstellung der Bezahlbarkeit der Angebote und deren Ausweitung, sowie eine Verbesserung der Qualität. Damit Heidelberg vom Verkehr entlastet wird, müssen folgende Punkte umgesetzt werden:

- Ausweitung **von Schnell- und Direktbussen**.
- Erhöhung der ÖPNV **Taktung** zu Stoßzeiten und Verbesserung in den Abendstunden.
- Berücksichtigung der **Schichtzeiten** großer Betriebe **in den Fahrplänen**.
- Verbesserung der **Attraktivität von Haltestellen**, z.B. Mehr Fahrradständer, Überdachte Haltestellen etc.
- Verbesserung der **Attraktivität und Flexibilität des Jobtickets**, z.B. Einführung eines Saisontickets.
- Ausbau und Vereinfachung **des Angebots von Leihrad- und Leasingsystemen**.
- Angebot von **W-Lan im ÖPNV**, dadurch Erhöhung der Attraktivität.
- Verbesserung des **Service, der Sauberkeit und der Sicherheit**.
- **Ausbau der S-Bahn/Straßenbahn nach Süden und Norden** und damit das Umland Schwetzingen/Hockenheim und Weinheim besser an Heidelberg anbinden. Heidelberg ist immer noch in diese Richtungen schlecht angebunden.

Für den Deutschen Gewerkschaftsbund ist der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs unumgänglich mit der Verbesserung der Arbeitsbedingungen in der Verkehrsbranche verbunden.

¹ Zentrale Forderungen des Deutschen Gewerkschaftsbundes: Die Vergabe hat nach dem wirtschaftlich günstigsten und nicht dem billigsten Angebot zu erfolgen. Sozialstandards, Tarifreue und die Zahlung von gesetzlich festgelegten Mindestlöhnen sind in der Auftragsausführung, in der Vorleistungs- und Zulieferkette (d.h. auch

Der Abschluss von Tarifverträgen, die Gründung von Betriebsräten und ein umfassendes Gute-Vergabe-Gesetz¹ sind dringend erforderlich, den Wandel zu einer modernen Mobilität voranzubringen. Die Mobilitätswende darf nicht auf dem Rücken der Beschäftigten stattfinden und braucht „gute Arbeit“.

Fahrradverkehr

Das Fahrrad hat schon heute eine wichtige Bedeutung in Heidelberg und ist Hauptverkehrsmittel vieler Heidelberger*innen. Gerade deshalb muss das Fahrrad als wichtige Verkehrsmittel noch mehr gestärkt werden, deshalb fordern wir folgende Punkte für den Ausbau der Fahrradinfrastruktur:

- **Weiterer Ausbau des Radwege-Netzes.** Gerade die Schließung von Lücken im Radwegenetz in der Stadt und den Nachbargemeinden steigern die Attraktivität und verbessern die Sicherheit des Radverkehrs.
- **Fahrradschnellwege.** Die schnelle Umsetzung der Radschnellwege ist besonders wichtig für eine Verbesserung der Nachfrage. Gerade die Pendler*innen aus den Nachbargemeinden profitieren hiervon.
- Sicherstellung der **Sauberkeit** der Radwege.
- Ausbau **von Radfahrstreifen** bzw. Radwegen.
- **Grüne Welle** für Fahrradfahrer.
- Der **Ausbau von weiteren Fahrradstraßen** unterstreicht die Bedeutung von Fahrrädern als Fortbewegungsmittel der Zukunft.

bei Subunternehmen) als verbindliches Kriterium umzusetzen und Gesundheits- und soziale Dienste aufgrund ihres besonderen Charakters für die soziale Sicherung und die Daseinsvorsorge der Bevölkerung von der öffentlichen Auftragsvergabe auszunehmen.

DGB KREISVERBAND HEIDELBERG RHEIN-NECKAR

- Die klare **Trennung und Kennzeichnung** von Fahrradwegen, von Fußwegen und Straßen.

Folgende weitere Punkte verbessern das Image des Fahrrads und sind ein weiterer Anreiz für den Umstieg:

- Ein **Fahrradstadtplan** als Geschenk der Stadt bei der Anmeldung in den Bürgerämtern.
- **Fahrradstellplätze mit Teilüberdachung und Sicherungssystem.** Zusätzlich soll neben den bereits schon vorhandenen Fahrradstellplätzen der Bedarf an zentralen Knotenpunkten geprüft und daran entsprechend ausgerichtet werden.
- Bereitstellung von **Schlauchautomaten** und weiteren **Fahrradzählern** an den wichtigsten Radwegeachsen.
- Etablierung eines **Fahrradtags** ähnlich wie der „Lebendige Neckar“ oder „Stadt am Fluss“.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der motorisierte Individualverkehr muss optimiert und reduziert werden. Schon genannte 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 unzureichend sind. Folgende Punkte sollten umgesetzt werden:

- **Ausbau von Park & Ride Parkplätzen** am Rand von Heidelberg und vor allem in den Umlandgemeinden. Gerade an den S-Bahnstationen müssen die Park & Ride Parkplätze wo vorhanden weiter ausgebaut und neue geschaffen werden. Wir brauchen mehr Kapazitäten.
- Eine **flächendeckende Parkraumbewirtschaftung** in Heidelberg.

- **Bedarfsorientierte Ampelschaltungen.** Einführung bzw. Ausbau von **intelligenten Verkehrsleitsystemen**, Stichwort Smart Mobility, und Digitalisierung des Parkplatzleitsystems.
- Weiterer Ausbau des **Carsharing Angebots** auch im Umland von Heidelberg.
- Verbesserung der Auslastung von Fahrzeugen, durch mehr **Fahrgemeinschaften.**

Fußwegenetz

Gerade kurze Strecken werden zum Großteil zu Fuß zurückgelegt, folgende Punkte sind wichtig:

- **Intelligente Fußwege.** Durch ein intuitives Wegenetz sollen Strecken für Fußgänger*innen effizienter und direkter gestaltet werden.
- **Barrierefreie Fußwege** müssen überall in der Stadt ausgebaut werden. Nicht nur Menschen mit Handicap haben ein großes Problem barrierefrei durch Heidelberg zu kommen, sondern auch Familien mit Kindern und Ältere.
- **Fußgängerquerungen** müssen visuell besser gekennzeichnet werden.