

Zwanzig Prozent der Autofahrer könnten umsteigen

Gewerkschaftsbund legt Positionspapier zur „Modernen Mobilität“ vor – Nun sei auch die Initiative der Unternehmen und Kliniken gefragt



Zu viele Parkplätze, zu schlechte Anbindung mit dem Nahverkehr: Ein betriebliches Mobilitätsmanagement könnte auch helfen, Staus im Neuenheimer Feld zu minimieren. Foto: Philipp Rothe

Von Holger Buchwald

Die Verkehrswende kann nur mit den Betrieben und ihren Beschäftigten gelingen. Das gilt insbesondere für die Pendlerhauptstadt Heidelberg. Vor zwei Jahren hat der Deutsche Gewerkschaftsbund (DGB) im Rahmen einer landesweiten Kampagne den Dialog mit den Betriebs- und Personalräten der Region angestoßen. Herausgekommen ist jetzt ein Positions- und Forderungspapier, das der DGB Heidelberg im Rahmen einer Pressekonferenz präsentiert hat.

> Betriebliches Mobilitätsmanagement: Hinter diesem etwas sperrigen Begriff versteckt sich ein Instrument, mit dem große Arbeitgeber ganz gezielt einen Umstieg vom Auto auf alternative Verkehrsträger fördern können. „Am Anfang steht die Analyse: Welche Beschäftigten kommen woher, mit welchem Verkehrsmittel und warum?“, klärt DGB-Gewerkschaftssekretärin Maren Diebel-Ebers auf. Mit diesen Informationen könnten die Geschäftsleitungen großer Betriebe dann gezielt Gespräche mit den Verkehrsbetrieben führen oder auch eigene Fehlanreize korrigieren. Parkplätze vor der eigenen Haustür könnten zum Beispiel zugunsten sicherer und überdachter Abstellplätze für E-Bikes gestrichen werden. „Das Ziel muss sein, den Autoverkehr zu reduzieren“, so Diebel-Ebers. Schließlich verbrauche ein Pkw-Stellplatz ja eine Fläche von fast 20 Quadratmetern. „Es wird immer Berufsgruppen geben, die mit dem Auto zur Arbeit kommen müssen“, so Diebel-Ebers. Laut einer Studie des gewerkschaftsnahen Auto Club Europa (ACE) könnten immerhin 20 Prozent der Beschäftigten zum Umstieg bewegt werden. Ein konkretes Beispiel, wo etwas geändert werden könnte, hat Diebel-Ebers auch parat. So müsste zum Beispiel das Deutsche Krebsforschungszentrum nicht allen seinen Beschäftigten einen kostenlosen Parkplatz zur Verfügung stellen. Eine konsequente Parkraumbewirtschaftung wäre ein guter Anfang.

> Stadt der kurzen Wege: „Lange Fahrtwege bedeuten einen Verlust an Lebenszeit“, betont Jörg Götz-Hege, stellvertretender DGB-Kreisvorsitzender und Personalrat am Staatlichen Schulamt: „Viele Menschen in pflegerischen Berufen können sich in Heidelberg keine Wohnung leisten.“ Sein Fazit: „Mehr bezahlbarer Wohnraum würde uns und der Umwelt gut tun.“ Zudem fordert der Pädagoge, die nachhaltige Mobilität fest im Lehrplan der Schulen zu verankern – um so ein dauerhaftes Umdenken zu erreichen.

> Im Öffentlichen Nahverkehr könnte so einiges verbessert werden, wissen Silvio Härtling und Christina Schulz, Personalräte am Universitätsklinikum Heidelberg. Härtling fordert einen Zusammenschluss der Verkehrsbetriebe und eine bessere Vernetzung zum Beispiel von S-Bahn und Bus. „Wenn jemand aus dem Steinachtal morgens um 6 Uhr in der Klinik Schichtbeginn hat, hat er keine Möglichkeit, mit der Bahn zu kommen“, so Härtling. Ähnliche Probleme hätten Beschäftigte aus Altlußheim oder Schwetzingen. Und abends, ab 20 Uhr, fahre der Bus nach Neckargemünd auch nur noch ein Mal die Stunde. Die fehlende Anbindung von Gemeinden belaste auch Stadtteile wie Wieblingen, berichtet Schulz: „Die Beschäftigten von außerhalb parken dort im Wohngebiet und fahren dann weiter mit dem Bus.“ Aus dem Norden würde es in ihren Augen viel Entlastung bringen, wenn die Linie 5 über die Berliner Straße geleitet werde. Ein 365-Euro-Ticket oder gar ein kostenloser Nahverkehr ist den Gewerkschaften nicht so wichtig. Zumal der Nahverkehr allein in Heidelberg schon jetzt jährlich mit 42 Millionen Euro bezuschusst werde, wie DGB-Kreisvorsitzender Mirko Geiger betont. Für die Menschen sei es viel wichtiger, schnell und möglichst bequem ans Ziel zu kommen. Und genau hier, so Diebel-Ebers, brauche man die Unterstützung der Betriebe: Die großen Unternehmen müssten sich für einen Ausbau des Nahverkehrs stark machen. Härtling und Schulz fordern, dass die diskutierten Schnellbusse in die Umlandgemeinden schnell kommen. Morgens zwischen 6 und 8 Uhr, nachmittags zwischen 15 und 16 Uhr und abends zwischen 20 und 22 Uhr seien sie für die Klinikumsbeschäftigten am wichtigsten.

> Selbst für den Radverkehr könne man noch viel mehr tun. Susen Pätzold, Personalrätin der Universität Heidelberg, lobt die Pläne für Radschnellwege nach Mannheim oder Schwetzingen. Aber innerhalb Heidelbergs fehle es an vielen Stellen an einem gut ausgebauten, durchgängigen Radwegenetz. An vielen Stellen wie in der Karlsruher Straße in Rohrbach oder an der Schlierbacher Orthopädie seien die Radwege viel zu schmal.

> Wie es weitergeht: Mit dem Positionspapier wollen die Gewerkschaften die Kommunalpolitik und die Verwaltung konfrontieren. Zusammen mit der Stadt, der Industrie- und Handelskammer, der Kreishandwerkerschaft, der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH und dem Verkehrsverbund will man das betriebliche Mobilitätsmanagement voranbringen. „Die Betriebe sollen sich noch stärker beteiligen“, so Geiger: „Es sind dicke Bretter, die wir bohren.“