

„Der Nulltarif ist leider keine Klimaschutzmaßnahme“

Dieter Teufel und sein Umwelt- und Prognose-Institut begleiten die städtische Verkehrspolitik schon lange – Heidelberg müsse dringend den Ferntourismus reduzieren

Von Denis Schnur

Heidelberg will bis 2030 klimaneutral werden. Das geht jedoch nur, wenn auch im Verkehr die CO₂-Emissionen zügig und deutlich sinken. Dafür passiere jedoch bislang viel zu wenig, kritisiert der Heidelberger Verkehrsforscher Dieter Teufel. Gemeinsam mit seinem Umwelt- und Prognose-Institut begleitet er die städtische Verkehrspolitik seit Jahren. 2021 wurde er von der Stadt beauftragt, die zehn Verkehrsmaßnahmen im Klimaschutzaktionsplan auf ihre Wirkung hin zu untersuchen – und kam im Oktober zum Schluss, dass sie absolut nicht ausreichen. Im RNZ-Interview kritisiert er, dass seitdem nichts geschehen ist, und spricht sich gegen einen kostenlosen Nahverkehr aus.



Dieter Teufel.
Foto: Rothe

Zunächst einmal ist die Auswertung, die die Stadt da vorgelegt hat, wissenschaftlich gesehen Humbug. Man hat nur die Menschen in den Bahnen gezählt. Dass das bei schönem Wetter und um die Osterzeit mehr sind, ist doch kein Wunder. Dann fahren die Leute samstags eher nach Heidelberg als etwa nach Ludwigshafen. Aber die entscheidende Frage ist doch: Hat es etwas für den Klimaschutz gebracht? Und da müsste man wissen, wer da zusätzlich gefahren ist. Wenn man schon viel Geld für so etwas ausgibt, muss man das auch sauber analysieren.

> Herr Teufel, der kostenlose ÖPNV hat an den vier Samstagen im Schnitt 15 Prozent mehr Fahrgäste in Busse und Bahnen gelockt. RNV und Stadt sehen das als großen Erfolg – Sie auch?

Zunächst einmal ist die Auswertung, die die Stadt da vorgelegt hat, wissenschaftlich gesehen Humbug. Man hat nur die Menschen in den Bahnen gezählt. Dass das bei schönem Wetter und um die Osterzeit mehr sind, ist doch kein Wunder. Dann fahren die Leute samstags eher nach Heidelberg als etwa nach Ludwigshafen. Aber die entscheidende Frage ist doch: Hat es etwas für den Klimaschutz gebracht? Und da müsste man wissen, wer da zusätzlich gefahren ist. Wenn man schon viel Geld für so etwas ausgibt, muss man das auch sauber analysieren.

IM GESPRÄCH

> Stadt und RNV sagen, das sei so kurzfristig gar nicht möglich gewesen.

Kommt darauf an, wie groß man die Untersuchung macht. Wir haben in der Stadt automatische Zählstellen für Autos und Fahrräder. Da muss man sich nur die Zahlen anschauen – hat man bislang nicht gemacht. Eine Befragung ist aufwendiger, aber man hätte ja nicht gleich ein Institut beauftragen müssen, sondern einen Uni-Professor fragen können, ob er das mit Studenten macht. Aber unabhängig von dem Heidelberger Experiment gibt es genug Studien, die zeigen, dass kostenloser Nahverkehr leider keine Klimaschutzmaßnahme ist.

> Wie meinen Sie das?

Es gibt etliche Untersuchungen, und alle zeigen, dass der Nulltarif zwar zu mehr Passagieren führt. Aber die allermeisten davon sind neu induzierter Verkehr oder Umsteiger von Fahrrad und Fußverkehr – nur ein kleiner Teil vom Auto. Und nur die bringen für den Klimaschutz etwas.

> OB Würzner begründet den Nulltarif auch nicht nur als Klimaschutz-, sondern auch als Sozialmaßnahme.

Dann müsste man das gezielter machen. Ich persönlich bräuchte zum Beispiel kein kostenloses Ticket.



Als an vier Samstagen im März und April Busse und Bahnen kostenlos waren, zählte die RNV rund 15 Prozent mehr Fahrgäste. Das sei kein Wunder, betont Verkehrsforscher Dieter Teufel im RNZ-Interview: „Aber das ist leider keine Klimaschutzmaßnahme.“ Foto: Rothe

> Den Anfang sollen Jugendliche und Senioren machen. Nicht unbedingt die wohlhabendsten Gruppen ...

Das sorgt aber für neue Probleme. Ein Gratis-Ticket für Jugendliche bringt kaum jemanden zum Umstieg vom Auto – eher vom Fahrrad. Und es würde dazu führen, dass vor allem in der „Rush Hour“ viele junge Menschen fahren – was wieder Pendler abschrecken könnte. Zudem: Stellen Sie sich vor, Sie werden 18 Jahre alt, sind ein Leben lang kostenlos gefahren und überlegen nun, ob Sie den Führerschein machen oder plötzlich über 1000 Euro pro Jahr für das Rhein-Neckar-Ticket zahlen. Ich fürchte, da würden sich viele für den Führerschein entscheiden.

> Sie haben sich alle Maßnahmen angeschaut, die der Klimaschutzaktionsplan im Verkehr vorsieht, und sind auch da zum Schluss gekommen, dass kostenloser Nahverkehr nicht viel bringen würde. Was hilft mehr?

Am meisten helfen würde eine Nahverkehrsabgabe, die die Landesregierung auch ermöglichen möchte – zur Zeit geht das juristisch noch nicht. Damit könnte man dem Autoverkehr die ungedeckten wirtschaftlichen Kosten anlasten und mit den Einnahmen den öffentlichen Verkehr deutlich preiswerter machen. Das würde tatsächlich zum Umstieg führen.

> Da ist die Stadt auf das Land angewiesen. Was könnte man hier in Heidelberg beschließen?

2014 haben wir im „Masterplan 100 Prozent Klimaschutz“ rund 80 Maßnahmen für den Verkehr gesammelt. Bisher ist aber so gut wie nichts umgesetzt.

> Was steht da drin?

Zum Beispiel Radschnellwege. Die würden einiges bringen, aber da gibt es Probleme

zwischen Regierungspräsidium und Stadt. Das RP hat die Planung innerhalb Heidelbergs nun abgegeben an die Stadt. Ursprünglich wollte Karlsruhe das selbst machen, aber die Stadt zieht zu wenig mit. Konkret zeigt sich das zwischen Ziegelhausen und Kleingemünd. Da hat das RP eine Vorentwurfsplanung gemacht für einen Radweg am Neckar. Der Bau würde mit bis zu 90 Prozent bezuschusst. Aber die neue Leiterin des Amtes für Verkehrsmanagement, Bärbel Sauer, hat die Planung vor einem halben Jahr gestoppt, weil das Amt überlastet sei und erst umstrukturiert werden müsse. Das erzählt sie seit einhalb Jahren. Dabei hätte die Stadt hier nur ein paar Abstimmungstermine, den Rest würde das RP machen.

> Aber an anderen Stellen ist ja durchaus etwas geschehen.

Es wurden einige Dinge gemacht, ja. Ganz toll ist die neue Radspur zwischen Neckargemünd und Schlierbach. Aber es sind auch viele Projekte in der Pipeline, die nicht umgesetzt werden. Zum Beispiel die Plöck: Der vordere Teil soll seit zwei Jahren Fahrradstraße werden. Das ist bisher nicht umgesetzt. Im Nahverkehr ist es ähnlich. Da gibt es schon lange Planungen für den Ausbau – vor allem der Straßenbahn. Beim Neuenheimer Feld bewegt sich endlich was, sonst leider kaum.

> Aber da ist man auch auf viele Beteiligte angewiesen.

Mag sein. Aber es gibt auch andere – einfache und günstige – Mittel, mit denen man den Nahverkehr attraktiver machen kann. Etwa mit einer Beschleunigung, mit klarem Vorrang für Straßenbahnen und Busse.

> Den gibt es ja an vielen Kreuzungen.

Stimmt. Aber an vielen Stellen wurde das System schon wieder deaktiviert. Wenn

man den Nahverkehr so beschleunigen würde, wie man das in Freiburg und Karlsruhe und selbst in Ludwigshafen und Mannheim gemacht hat, würde das den Komfort erhöhen und die RNV könnte Geld und Personal sparen, weil die Fahrzeuge nicht so lange unterwegs wären.

> Sie fordern nicht nur Verbesserungen für den Umweltverbund, sondern auch Maßnahmen, die Autofahrern das Leben schwerer machen.

Man muss Push- und Pull-Faktoren zusammendenken. Nur dann hat man gute Effekte. Die Stadt hat von der Uni Kassel eine Untersuchung machen lassen, was der Verkehr in Heidelberg kostet. Das Ergebnis war, dass der Autoverkehr am teuersten ist und den höchsten Anteil ungedeckter Kosten hat. Alleine die öffentliche Fläche, auf der ein Auto abgestellt wird, kostet die Stadt 50 Euro im Monat.

> Deshalb hat der Gemeinderat kürzlich die Parkgebühren deutlich erhöht – von 36 auf 120 Euro pro Jahr.

Richtig. Aber das gilt nur für die Anwohnerparkzonen, also nur für einen kleinen Teil der Stadt. Das müsste man dringend ausweiten. Es gibt viele Beispiele, wo es eine Flächenkonkurrenz zwischen Autos und dem Umweltverbund gibt. Der Autoverkehr braucht etwa zehn bis zwölfmal so viel Platz pro Verkehrsteilnehmer wie der Fußgänger oder das Fahrrad.

> Was schlagen Sie also vor?

Man kann mit den Gehwegen anfangen. Da stehen oft mit zwei Rädern Autos drauf. Seit Kurzem schreitet die Stadt nur noch ein, wenn weniger als ein Meter Restbreite für den Fußverkehr bleibt. Das heißt, dass Fußgänger im Gänsemarsch gehen müssen, wenn sie zu zweit sind, Rollstuhlfahrer kommen oft gar nicht vorbei. Andere Städte

sind da viel weiter. Karlsruhe hat ein konkretes Programm, um die Gehwege innerhalb von drei Jahren von Autos zu befreien. Das wäre eine Maßnahme, die den Umweltverbund stärkt, und gleichzeitig eine Push-Maßnahme, die einfach berechtigt ist, weil das Auto hier – wie in vielen Bereichen – bevorteilt wird.

> Wo ist Ihrer Ansicht nach noch der Fall?

Wir hatten es schon über die Grünzeiten an Kreuzungen, da ist der Umweltverbund im Nachteil. Das gilt auch für die Planungskapazität im Amt, für die Geschwindigkeit auf den meisten Straßen. Heidelberg hat sich als Modellstadt beworben für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, das ist ein guter Ansatz. Aber man könnte mehr machen – etwa Tempo 20 auf Fahrradstraßen.

> Die Ideen sind fast alle im Klimaschutzaktionsplan enthalten. Aber Sie sagen in Ihrem Gutachten, dass es nicht mal reichen würde, wenn man sie alle konsequent umsetzen würde?

Selbst dann könnte man die CO₂-Emissionen in Heidelberg nur um maximal sieben Prozent reduzieren. Man muss mehr machen. Wir haben auch einige Vorschläge gemacht – etwa im Tourismus. Der ist für Heidelberg ein wichtiger Wirtschaftszweig, aber seit Jahrzehnten völlig ausgeklammert aus der Klimadiskussion. Dabei sorgt insbesondere der Ferntourismus mit den langen Flügen für erhebliche CO₂-Emissionen.

> Also müsste man versuchen, weniger Fernreisende anzulocken?

Genau. Der Gemeinderat hat auch gefordert, den Nahtourismus deutlich stärker zu fördern. Da macht die Stadt bislang aber nahezu nichts. Deswegen ist das Beispiel mit dem Radweg nach Kleingemünd auch so verhängnisvoll. Da liegen mehrere Fernradwege drauf. Würde man den attraktiver machen, könnte auch die Tourismuswirtschaft in Heidelberg profitieren. Radtouristen lassen in der Regel viel mehr Geld hier als Touristen aus Fernost, die mit dem Bus nur für wenige Stunden in die Altstadt kommen.

> All das haben Sie im Oktober 2021 auch schon im Klimaausschuss vorgetragen. Seitdem ist nicht viel passiert.

Der Gemeinderat hat damals beschlossen, dass die Stadt bis zur nächsten Sitzung zwei Listen vorlegt – eine mit kurzfristig sinnvollen, eine mit mittelfristigen Maßnahmen. Seitdem ist aber gar nichts passiert.

> Die Stadt begründet das damit, dass man im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes ein Klimaschutzszenario entwickle. Ist es nicht auch sinnvoller, die Verkehrswende mit einem zusammenhängenden Konzept anzugehen?

Wenn es um große Investitionen geht – etwa für neue Straßenbahnlinien –, muss ich genau abwägen. Da lohnen sich umfassende Konzepte. Aber doch nicht für kurzfristige und günstige Maßnahmen – und davon gäbe es wie gesagt viele. Die Erstellung einer solchen Strategie dient mitunter auch dazu, wenig zu tun, aber so zu tun, als würde man was machen.

① Info: Das Gutachten zum Nachlesen: www.upi-institut.de/upi85.pdf.