

## Maßnahmenempfehlung des Klimaschutzrates der Stadt Kassel

Maßnahmen-Nr.: 2020-MO-01	Stand: 25.06.2020
<p><b>„Nachhaltige Mobilität“ als oberstes Zielszenario der Verkehrs- und Stadtplanung verbindlich festschreiben</b></p>	
<p><b>Ziel und Inhalt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Energiesicherheit, Umwelt- und Klimaschutz sind Richtschnur der Politik.</li> <li>• Politik setzt verstärkt auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Rad, Fuß, ÖPNV).</li> <li>• Bevölkerung nutzt die Verkehrsmittel des Umweltverbundes häufiger.</li> <li>• Automobilindustrie setzt verstärkt auf Fahrzeuge mit elektrischen Antrieben, Politik unterstützt aktiv Fahrzeuge mit elektrischen bzw. alternativen Antrieben.</li> </ul> <p>Dafür sind durch die Themenwerkstatt „Mobilität“ u.a. folgende <b>Einzelmaßnahmen</b> weiter zu qualifizieren und quantitativ zu begründen (Liste nicht abschließend):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kontinuierliche <b>Erhöhung des ÖPNV-Angebots</b> (Taktverdichtungen, Tramausbau, füllen von räumlichen und zeitlichen Angebotslücken)</li> <li>• weitgehend flächendeckendes <b>Parkraummanagement</b>: u.a. systematische und schrittweise Reduktion des Parkplatzangebots im öffentlichen Verkehrsraum, Neukonzeption der <b>Parkraumbewirtschaftung</b>, Ausweitung von Parkbevorrechtigungen für E-Fahrzeuge und Carsharing-Angebote, Gebühren für Bewohnerparkausweise spürbar erhöhen, Stellplatzsatzung zügig überarbeiten,</li> <li>• zügige Umsetzung der Beschlüsse zur <b>Radverkehrsförderung</b>,</li> <li>• konsequente Entscheidung von Flächenkonflikten in der <b>Straßenraumverteilung zugunsten von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr</b>,</li> <li>• <b>Migrationskonzepte</b> zur Umstellung der <b>Fuhrparke</b> von Stadtverwaltung, Eigenbetrieben und Tochterunternehmungen auf <b>CO<sub>2</sub>-neutrale Antriebe</b> entwickeln und umsetzen,</li> <li>• Konzept für deutlich <b>mehr E-Ladepunkte</b> entwickeln und zügig umsetzen,</li> <li>• <b>Straßenbeleuchtung CO<sub>2</sub>-neutral</b> betreiben,</li> <li>• Planung und kontinuierliche Durchführung von <b>öffentlichkeitswirksamen Kampagnen</b> zur Bewusstseinschärfung für das CO<sub>2</sub>-Problem</li> </ul> <p><b>Begründung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Verkehrssektor ist nach dem Wärmesektor der zweitgrößte CO<sub>2</sub>-Verursacher. Anders als im Wärme- und im Stromsektor gab es seit 1990 keine Reduzierungen des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. Insofern ist hier der Handlungsdruck am größten. Wie auch im Stromsektor wird eine Klimaneutralität nur über sehr deutliche und systematische Veränderungen zu erreichen sein. Da die verschiedenen Verkehrsträger in enger Wechselbeziehung miteinander stehen und das Thema Akzeptanz von Maßnahmen im Verkehr eine außergewöhnliche Bedeutung hat, ist die Verabschiedung dieses Zielbildes für die Organisation des gesamten Verkehrs in 2030 eine zentrale Voraussetzung für Veränderungen.</li> </ul>	

<b>Geltungsbereich / Zielgruppe(n):</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Gesamte Stadtbevölkerung und alle Unternehmen in Kassel sowie Einpendler, Wirtschaftsverkehr und Gäste</li></ul>
<b>Einführung / Laufzeit:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Sobald wie möglich entscheiden und die Umsetzung aller Teilpläne bis 2030 terminieren</li></ul>
<b>Kostenabschätzung:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Eine seriöse Kostenabschätzung ist für diese übergeordnete Maßnahme nicht möglich.</li></ul>
<b>Wirkung und systemische Bedeutung</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Wirkungen im Bereich Verkehr und Mobilität stellen sich nicht mit Einzelmaßnahmen, sondern nur im Zusammenwirken vieler Maßnahmen ein. Es braucht deshalb eine klare und eindeutige Positionierung hinsichtlich der übergeordneten Zielstellung (Richtung und Geschwindigkeit). Wenn es so eine Entscheidung nicht gibt, können zwar Einzelmaßnahmen trotzdem beschlossen und umgesetzt werden, allerdings wird man dann bis 2030 keine Klimaneutralität in diesem Sektor erreichen.</li></ul>
<b>Zielkonflikte</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Es ist evident, dass aktuell der Kfz-Verkehr dominiert. Die systematische Reduktion bzw. Verteuerung der Angebote für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr wird erst mit zeitlicher Verzögerung zu Struktur- und Verhaltensänderungen führen, die dann auf die Verkehrsmittelwahl wirken. Während dieser Latenz werden in den betroffenen Straßennetzabschnitten zunächst vermehrt Staus, Umwege und Reisezeitverluste im Kfz-Verkehr auftreten. Dies führt anfänglich zwangsweise zu mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen.</li></ul>
<b>Kontroversen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Die in der Vergangenheit getroffenen Strukturentscheidungen von Menschen und Unternehmen für Wohnen, Arbeiten, wirtschaftliche Betätigung, Freizeit usw. basierten u.a. auf dem vorhandenen, Kfz-dominierten Verkehrsangebot. Ändert man dieses Angebot, werden sich sukzessive auch bestimmte strukturbeeinflussende Entscheidungen von Menschen und Unternehmen ändern. Geschäftsmodelle, die heute noch funktionieren werden teilweise entfallen. Geschäftsmodelle, die heute nicht funktionieren kommen dafür wahrscheinlich hinzu. Dieser Prozess benötigt Zeit und wird Widerstände hervorrufen, mit denen umzugehen ist.</li></ul>

**Ergänzungen des Klimaschutzrates:**

Sozialverträglichkeit: <ul style="list-style-type: none"><li>• Die Stadt muss auch weiterhin gut für Menschen aus dem Umland (PenderInnen) erreichbar bleiben – es braucht hier ein schlüssiges Gesamtkonzept. In Verkehrskonzepte einzugreifen ist schwierig, da hierdurch Lebensvollzüge berührt werden. Hierin liegen Konfliktpotentiale, die mitgedacht werden müssen.</li></ul>
Auswirkungen auf die Wirtschaft: <ul style="list-style-type: none"><li>• Bei der Maßnahme sollte auch der Güterverkehr mitberücksichtigt werden.</li></ul>
Ökologieverträglichkeit: -
Weitere Aspekte: -

**Der Klimaschutzrat empfiehlt bei**

Zustimmung: Mehrheit

Ablehnung: 4

Enthaltung: 5

**dem Magistrat zur Erreichung des Ziels Klimaneutralität 2030 die Maßnahme umzusetzen.**

Die Maßnahme wird veröffentlicht.

Prof. Dr. Martin Hein

Leiter des Klimaschutzrates