

Maßnahmenempfehlung des Klimaschutzrates der Stadt Kassel

Maßnahmen-Nr.: 2020-MO-04	Stand: 03.09.2020
Klimaneutralität bis 2030 als Leitziel für die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans sowie des Nahverkehrsplans	
Ziel und Inhalt:	
<p>Mit dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Kassel 2030 von 2015 sowie der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) aus dem Jahr 2014 besitzt die Stadt Kassel wichtige Planungsinstrumente für die strategische Verkehrsplanung. Die Maßnahmen beider Pläne basieren auf vorher definierten Zielen. Beim VEP werden neun Leitziele formuliert, unter welchen sich weitere Unterziele gliedern. Beim NVP wird ein Oberziel formuliert und dieses durch Akzente konkretisiert.</p> <p>Beide Pläne haben gemeinsam, dass das Ziel der Senkung von CO₂-Emissionen eine untergeordnete Rolle spielt. Der Beschluss 101.18.1379 der Stadtverordnetenversammlung vom 26. August 2019 setzt den Versuch einer Klimaneutralität bis 2030 fest. Auf Basis dieses Beschlusses sollte bei Fortschreibungen von VEP sowie NVP die Senkung von CO₂-Emissionen, sowie die Klimaneutralität bis 2030 als oberstes Leitziel aufgenommen werden. Damit einher geht, dass bei Fortschreibung der Fokus auf die ökologische und soziale Nachhaltigkeit von Maßnahmen gelegt wird (Senkung von globalen und lokalen Emissionen, Steigerung der Lebensqualität, Fokus auf den Menschen und nicht auf dem Verkehr). Die bisherigen Ziele von VEP und NVP müssen dementsprechend hinsichtlich des neu formulierten oberstes Leitziels angepasst werden.</p> <p>Beispiele für Planwerke mit Fokus auf Klimaneutralität bzw. Senkung von CO₂-Emissionen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsentwicklungsplan pro Klima Region Hannover (2011) • 3. Nahverkehrsplan Stadt Münster (2016) • Verkehrsentwicklungsplan Stadt Staufen im Breisgau (2016) 	
Geltungsbereich / Zielgruppe(n):	
<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Kassel, KVG 	
Einführung / Laufzeit:	
<ul style="list-style-type: none"> • Möglichst bald, bei Fortschreibung der entsprechenden Pläne 	
Umsetzungsschritte und Meilensteine:	
Kostenabschätzung:	
<ul style="list-style-type: none"> • Es entstehen keine zusätzlichen Kosten. 	

Wirkung und systemische Bedeutung

- Die Maßnahme wirkt indirekt durch die zukünftig stärkere Fokussierung der Planungsinstrumente VEP und NVP auf die Senkung von CO₂ und die Klimaneutralität.

Zielkonflikte

- Bei in den Plänen formulierten Maßnahmen können Zielkonflikte mit anderen Zielen innerhalb des VEP bzw. NVP auftreten. Deswegen müssen in den Plänen formulierte Maßnahmen dahingehend überprüft werden, ob diese zur CO₂-Reduktion oder im schlechten Fall zu vermehrtem CO₂-Ausstoß beitragen.

Kontroversen

- 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, werden hingegen wahrscheinlich rentabel. Dieser Prozess benötigt Zeit und wird Widerstände hervorrufen, mit denen umzugehen ist.

Ergänzungen des Klimaschutzrates:**Gesamtbewertung:**

- Klimaneutralität als oberstes Ziel aufzunehmen, ist wichtig.

Sozialverträglichkeit:

- Ländlicher Raum darf nicht abgehängt werden. Hier braucht es intelligente Verkehrskonzepte, die insb. in Stadtrandlage Verkehrsträger miteinander verknüpfen, um ländliche Räume und PendlerInnen anzubinden. Gerade für Mitarbeitende von Schichtbetriebe ist Anfahrt über ÖPNV bisher schwierig (z.B. Schichtbeginn 6 Uhr).

Auswirkungen auf die Wirtschaft:

- Bei Transport von Schwerlasten (wie Getrieben) werden ortsansässige Großunternehmen aus absehbare Zeit auf LKW-Verkehr angewiesen sein.
- Bei der Reduzierung von Verkehrsflächen für MIV ist darauf zu achten, dass dennoch ausreichend Platz für Logistikverkehre gewährleistet ist.

Ökologieverträglichkeit: -**Weitere Aspekte:**

- Neben verkehrsreduzierenden und restriktiven Maßnahmen werden auch positive Anreize benötigt, um die persönliche Mobilität zu verändern – gute Beispiele liefern hier Konzepte des betrieblichen Mobilitätsmanagements.
- Hoher Flächenbedarf für motorisierten Individualverkehr und damit einhergehende Flächenversiegelung sollte als Effekt benannt werden.
- Bevor Schwerpunkt auf Carsharing und E-Mobilität gelegt wird, sollten Stellplätze im Rahmen der Stellplatzbewirtschaftung reduziert werden.

Der Klimaschutzrat empfiehlt bei

Zustimmung: Mehrheit

Ablehnung: 1

Enthaltung: 1

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

Prof. Dr. Martin Hein

Leiter des Klimaschutzrates