

Maßnahmenempfehlung des Klimaschutzrates der Stadt Kassel

Maßnahmen-Nr.: 2020-MO-07	Stand: 01.10.2020
Preispolitische Steuerung der Verkehrsnachfrage	
<p>Ziel und Inhalt:</p> <p>Preise sind ein wesentlicher Einflussfaktor, mit dem die Nachfrage gesteuert werden kann. Mit Hilfe dieser Maßnahme sollen einerseits Anreize für die Nutzung von Verkehrsmitteln gesetzt werden, die wenig CO₂ emittieren, und andererseits die Nutzung von Verkehrsmitteln mit hohen CO₂-Emissionen stärker bepreist werden.</p> <p>Konkret sollen im NVV-Tarifsystem neue Abos („AboFlex“) eingeführt werden, die mit Zahlung eines festen monatlichen Preises die ÖPNV-Nutzung und in einer weiteren Ticketvariante auch das Parken vergünstigen. Darüber hinaus ist eine Erhöhung und Differenzierung bei den Parkgebühren vorgesehen. Es wäre exemplarisch folgende Variante denkbar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • AboFlex: 5,- € monatlicher Preis, 50%-Rabatt auf Einzelfahrt und Kurzstrecke in KasselPlus • AboFlexPlus: 10,- € monatlicher Preis, 50%-Rabatt auf Einzelfahrt und Kurzstrecke in KasselPlus und bei den Parkgebühren zunächst in Parkhäusern bzw. Tiefgaragen • Erhöhung der Parkgebühren für alle anderen und im öffentlichen Raum, z.B. um 1,00 € für 30 Minuten • Elektrofahrzeuge sind im Rahmen der gesetzlichen Förderung weiterhin von den Parkgebühren im öffentlichen Raum befreit <p>Die genannten Preise stellen ein Beispiel dar und sind im Rahmen eines detaillierten Konzeptes festzulegen, wobei die Rabatthöhe von 50% aufgrund positiver wissenschaftlicher Untersuchungen zur Wirksamkeit beibehalten werden sollte. Entscheidend für die Wirksamkeit der Maßnahme hinsichtlich der CO₂-Einsparung ist darüber hinaus die Kombination aus attraktivem ÖPNV-Ticket und der Erhöhung der Parkgebühren. Die Integration der Parkgebühren soll zunächst bei privatwirtschaftlich betriebenen Parkierungseinrichtungen der Parkhausgesellschaft angestoßen werden, nach Überwindung ggf. vorhandener rechtlicher Hürden soll eine Ausdehnung des Rabattierungsansatzes auf den öffentlichen Verkehrsraum angestrebt werden.</p>	
<p>Umsetzungsschritte und Meilensteine:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Festlegung der Preisparameter und der vertrieblichen Rahmenbedingungen 2. Anpassung NVV-Tarif und Parkgebührenordnung der Stadt Kassel 	
<p>Geltungsbereich/Zielgruppen:</p> <p>Tarifgebiet KasselPlus, Parkraumbewirtschaftungszonen der Stadt Kassel / alle Selten- und Gelegenheitskunden im ÖPNV, Pkw-Fahrende, die in den bewirtschafteten Zonen parken</p>	

Einführung/Laufzeit:

- möglichst bald nach Festlegung der Preisparameter und Schaffung der vertrieblichen und rechtlichen Voraussetzungen / unbegrenzt, Anpassung der Preise/Gebühren im Rahmen der üblichen Tarifierpassungen

Kostenschätzung:

- Umsetzung: geringe Kosten für Anpassung der ÖPNV-Vertriebssysteme und Systeme der Parkraumbewirtschaftung
- Betrieb: Erlösverluste im ÖPNV, die teilweise durch zusätzliche Nachfrage im ÖPNV aufgefangen werden, Mehreinnahmen durch Parkraumbewirtschaftung, die zur Deckung der Erlösverluste genutzt werden können.

Wirkung und systemische Bedeutung:

- Modellversuche – auch in Kassel – haben gezeigt, dass bei Neukunden eines AboFlex die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV um 30 bis 40% steigt (siehe u.a. Forschungsprojekt „FlexiTarife“). Da insbesondere Gelegenheitskunden des ÖPNV angesprochen werden, ist die Verlagerung von Pkw-Fahrten zum ÖPNV relativ hoch, so dass mit vergleichsweise hohen CO₂-Reduktionen gerechnet werden kann. Durch die parallele Erhöhung der Parkgebühren für fossil angetriebene Pkw wird die Verlagerungswirkung deutlich verstärkt. Durch den Erwerb eines AboFlexPlus können auch Pkw-Fahrer zu deutlich günstigeren Preisen (Halbierung der Fahrpreise) den ÖPNV nutzen, so dass die Hemmschwelle zur ÖPNV-Nutzung gesenkt wird und damit mittel- und langfristig neue ÖPNV-Kunden gewonnen werden können. Durch den Preisunterschied bei den Parkgebühren zwischen E-Fahrzeugen und fossil angetriebenen Fahrzeugen werden darüber hinaus Anreize für Kauf und Nutzung von E-Fahrzeugen gegeben.
- Durch die Reduktion der Pkw-Fahrleistung sinkt auch die Belastung durch Lärm- und Schadstoffemissionen in Kassel, insbesondere im City-Bereich, Verkehrssicherheit und Wohn- und Aufenthaltsqualität steigen.
- Durch das kombinierte Ticket für ÖPNV-Nutzung und Parken können Einnahmen des Pkw-Verkehrs zur ÖPNV-Finanzierung genutzt werden (monatlicher Beitrag des AboFlexPlus). Das ökonomische Ungleichgewicht bei der Finanzierung von Verkehr zwischen Pkw-Verkehr und ÖPNV wird damit etwas reduziert.
- Die Wirksamkeit der Maßnahme erhöht sich bei einem Ausbau des ÖPNV-Angebotes. Es sollten daher parallel Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes umgesetzt werden.

Kommunikations- und Beteiligungsbedarfe:

Zielkonflikte

Zielkonflikte sind nicht erkennbar. Die integrierte Maßnahme verbessert die Nachhaltigkeit auf allen Ebenen:

- **Ökologie:** Reduzierung des Pkw-Verkehrs mit positiven Folgen für Klima und Umwelt
- **Soziales:** Die Nutzung des ÖPNV wird vor allem für die Gelegenheitskunden des ÖPNV günstiger. Menschen mit geringem Einkommen und ohne Pkw, die häufig auf den ÖPNV angewiesen sind, profitieren von dieser Maßnahme. Pkw-Nutzende erhalten eine kostengünstige Alternative zur Pkw-Nutzung durch das neue Tarifprodukt und haben bei Erwerb des AboFlexPlus nur geringe Mehrkosten für das Parken.
- **Ökonomie:** Durch die Kombination von ÖPNV-Nutzung und Parken in einem Ticket wird eine zusätzliche Finanzierungsquelle für den ÖPNV geschaffen, die zur Deckung der Erlösverluste durch die Einführung des AboFlex genutzt werden kann. Eine (geringe) höhere finanzielle Beteiligung des Pkw-Verkehrs reduziert das ökonomische Ungleichgewicht zwischen den einzelnen Verkehrsarten. Der kommunale Pkw-Verkehr hat einen deutlich geringeren Kostendeckungsgrad und deutlich höhere externe Kosten als der ÖPNV (vgl. Forschungsprojekt „Welche Kosten verursachen verschiedene Verkehrsmittel wirklich?“ der Universität Kassel).

Kontroversen

Inwieweit eine Rabattierung für Parkgebühren in öffentlichen Parkgebührenzonen in Abhängigkeit von Bezahlform (nur über App) und dem Vorliegen von personenspezifischen Bedingungen (AboFlex-Tarif des Parkenden) technisch ohne weiteres umsetzbar und rechtlich zulässig ist, ist im Detail noch Gegenstand unterschiedlicher Auffassungen und muss geklärt werden. Deshalb bezieht sich der erste Schritt nur auf privatrechtlich betriebene Parkierungseinrichtungen.

Ergänzungen des Klimaschutzrates:**Gesamtbewertung:**

- Ausdrückliche Unterstützung, weil Kombination aus Reglementierung und Schaffung attraktiver Angebote
- Maßnahme hat durch Kombination aus Push- und Pull-Strategien hohe Symbolkraft und durch systemische Wirkungsweise hohes THG-Einsparpotenzial

Sozialverträglichkeit:

- Für Menschen aus Umland sollten attraktive (kostenlose) Parkmöglichkeiten am Stadtrand geschaffen werden, um dort auf ÖPNV umzusteigen
 ↳ Ausweitung der Rabattierung auch auf Umlandgemeinden denkbar

Auswirkungen auf die Wirtschaft:

- Allgemeine Erhöhung der Parkgebühren könnte dazu führen, dass weniger Menschen in Innenstadt einkaufen und stattdessen vermehrt auf Onlinehandel oder Angebote im Umland zurückgreifen, wodurch das Ziel der Maßnahme konterkariert werden könnte
 ↳ Wirksamkeit der Maßnahme deutlich geringer, wenn keine Erhöhung der

<p>Parkgebühren stattfände. Maßnahme sieht nicht nur Erhöhung der Parkgebühren vor, sondern auch attraktive Alternative für PKW-Nutzende.</p> <p>↳ Beispiel Niederlande zeigt, dass Innenstädte nicht per se unattraktiver werden/veröden durch Reduzierung der Anzahl der Parkplätze bzw. Parkraumbewirtschaftung.</p>
<p>Ökologieverträglichkeit: ./.</p>
<p>Kommunikative Begleitung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wird Tarifsysteem dadurch nicht noch komplexer und unverständlicher? <ul style="list-style-type: none"> ↳ aus Sicht der Themenwerkstatt Mobilität unproblematisch
<p>Weitere Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Würde sich Rabattierung auch auf Multiticket beziehen? Multiticket insbesondere für Familien attraktiv. <ul style="list-style-type: none"> ↳ bisher vorgesehen, auf Einzelfahrkarten zu beschränken. Multiticket ja bereits mehrfach rabattiert. Abwägung erforderlich. • Magistrat Stadt Kassel ist nicht das einzige Aufsichtsratsmitglied beim NVV <ul style="list-style-type: none"> → Einführung der Maßnahme daher abhängig von weiteren Umlandgemeinden. • Maßnahme zum jetzigen Zeitpunkt günstig (Corona)? <ul style="list-style-type: none"> ↳ Weichen müssen jetzt gestellt werden für stärkere Finanzierung des ÖPNV. ↳ Corona bringt für ÖPNV auch Chancen: derzeit viele qualifizierte Busfahrer*innen von Reisebusunternehmen arbeitslos, die für ÖPNV gewonnen werden könnten

Der Klimaschutzrat empfiehlt bei

Zustimmung: einstimmig

Ablehnung: -

Enthaltung: 2

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

Prof. Dr. Martin Hein
Leiter des Klimaschutzrates