

Maßnahmen-Nr.: 2021-MO-08

Stand: 21.04.2021

# Integriertes Maßnahmenpaket Mobilität

## Inhaltsverzeichnis

<b>Leben und Mobilität in Kassel – Eine Vision .....</b>	<b>2</b>
<b>Grundlegende Strategie .....</b>	<b>3</b>
Mit Priorisierung von Maßnahmen ans Ziel .....	4
Effektvolle und akzeptierte Maßnahmenpakete schnüren.....	5
Veränderung auf allen Ebenen.....	5
<b>Maßnahmen .....</b>	<b>6</b>
Raum- und Siedlungsstruktur.....	6
Verkehrsangebot .....	7
Ausweitung, Verbesserung und Beschleunigung des ÖPNV-Angebots .....	7
Sichere und komfortable Radverkehrsanlagen auch an Hauptstraßen.....	8
Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit im öffentlichen Raum .....	9
Verkehrsmanagement .....	10
Preispolitik .....	11
Parkraumbewirtschaftung .....	11
ÖPNV-Tarif .....	12
Prämie für Abschaffung eines Fahrzeugs .....	13
Ordnungspolitik .....	14
Mobilitätsmanagement .....	15
Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements .....	15
Willkommens-/ Neubürgerpaket der Stadt.....	16
Bewusstseinsbildende Kampagnen zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl .....	17
Ideenwettbewerbe zur Umgestaltung des Straßenraums .....	18
Ansprache der Landes- und Bundespolitik.....	19
Möglichkeiten für Instrumente der Nutznießerfinanzierung schaffen .....	19
Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts .....	20

## Leben und Mobilität in Kassel – Eine Vision

Die Stadt Kassel wurde vor wenigen Tagen, im April 2030, von der EU für ihre vorbildliche, nachhaltige Mobilität ausgezeichnet. In Umfragen zur lokalen Lebensqualität und sozialen Gerechtigkeit schneidet Kassel hervorragend ab. Kassels Wirtschaft boomt dank der vielen hochqualifizierten Arbeitskräfte und Unternehmen, die aufgrund der hohen Lebensqualität nach Kassel kommen. Das liegt unter anderem daran, dass trotz steigender Bevölkerungszahlen in den letzten Jahren mehr Raum für Erholung, Rad-, Fuß- und Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) geschaffen werden konnte. Möglich wurde dies durch eine enorme Reduktion des Autoverkehrs – wodurch große Stellplatz- und Straßenflächen frei wurden. Während die Innenstadt früher fast ausschließlich auf Shopping und Büroarbeitsplätze ausgerichtet war und abends weitgehend verödete, hat sich durch die Umwandlung eines Teils der Büroflächen in zusätzliche Wohnungen und eines Teils der Geschäftsflächen in Orte der Kunst und Kultur ein ganztägig lebendiger Raum mit stärkerer Nutzungsmischung entwickelt. Auf diese Weise ist das Zentrum Kassels zu einer vitalen „Stadt der kurzen Wege“ geworden, die für unterschiedliche Aktivitäten wie Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Außengastronomie und Flanieren gleichermaßen attraktiv ist. Die Innenstadt ist mit allen Stadtteilen durch einen ebenso attraktiven ÖPNV und komfortable, sichere Radrouten sehr gut verbunden. So konnte der Verkehrssektor nicht nur seinen Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität Kassels leisten, es gibt nun auch wesentlich weniger Lärm, saubere Luft, keine tödlichen Unfälle und viel weniger Schwerverletzte im Straßenverkehr sowie ein grüneres und schöneres Stadtbild, das vielfältig, sicher und voller Leben ist.

Möglich wurden diese tiefgreifenden Veränderungen durch die Erkenntnis, dass kosmetische Veränderungen und kleine Schritte nicht ausreichen, um ein sozial- und umweltverträgliches Verkehrssystem zu etablieren. So wurde im Jahr 2021 mit beherzten Maßnahmen begonnen, um einen konsequenten und tiefgreifenden Systemwechsel im Verkehrssektor einzuleiten und innerhalb eines Jahrzehnts umzusetzen. Das war nur zu einem geringen Anteil eine technische Aufgabe. Vielmehr wurde durch mutiges städtisches Handeln öffentlicher Raum systematisch umverteilt und der Umweltverbund gleichzeitig massiv gestärkt. Beteiligungsprozesse stellten sicher, dass die Veränderungen von der Mehrheit der Stadtgesellschaft getragen und begrüßt wurden.

Und so genießen im Jahr 2030 die Bevölkerung und die Gäste Kassels das entspannte, urbane Leben und die Möglichkeit, sicher, schnell und angenehm zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV unterwegs zu sein. Straßen und Plätze sind nicht mehr in erster Linie für stehende und fahrende Kraftfahrzeuge da, sondern für die Menschen zum gemeinsamen Verweilen, zum Spielen, Flanieren und zur Begegnung mit den Nachbarn im Viertel. Kleine, inhabergeführte Geschäfte vor Ort blühen auf, da kaum noch jemand ins Einkaufszentrum auf die grüne Wiese fährt. Als Folge dieser Entwicklungen haben auch die Identifikation mit dem eigenen Wohnort, die Sicherheit und die gesellschaftliche Teilhabe zugenommen.

Einschränkungen im Wirtschaftsverkehr konnten durch eine neue E-City-Logistik unter Einbeziehung von Fahrradkurieren vermieden werden. Unternehmen des produzierenden Gewerbes, Handwerksbetriebe und Zulieferer gelangen mit ihrer Fracht zügig ans Ziel.

Der kostengünstige öffentliche Nahverkehr ermöglicht in enger Taktung auch all jenen die Teilhabe, die sich nicht aufs Fahrrad schwingen oder zu Fuß gehen wollen oder können. Dabei sind alle Viertel gleichermaßen gut angebunden. Auch nach der Nachtschicht garantieren integrierte Angebote einen entspannten, schnellen und sicheren Weg nach Hause. Auf Basis eines Regio-Tram-, Tram- und E-Busnetzes wird die Verkehrsnachfrage auf den nachfragestarken Achsen befriedigt. In den Stadtrandlagen wird die letzte Meile von der Tram-Haltestelle nach Hause mit (autonomen) Kleinbussen bedient. Klimaneutrale Carsharing- und Bikesharing-Systeme sind nahtlos in den Nahverkehr eingebunden und ausgebaut. Heute nutzen die Menschen flexibel das Verkehrsmittel, welches gerade für einen konkreten Weg die beste Alternative darstellt und sind nicht mehr ausschließlich auf das Auto fixiert. Mobilitätspunkte an zentralen Haltestellen und Bahnhöfen der Stadt machen die vielfältigen verkehrlichen Kombinationsmöglichkeiten durch elektromobile Sharingangebote und sichere Abstellmöglichkeiten sichtbar. Gemeinsame Tarife und einheitliche Kundenmedien erleichtern die Nutzung der integrierten postfossilen Verkehrsangebote.

Insbesondere Kinder, Ältere und Haushalte mit niedrigem Einkommen profitieren von diesen Veränderungen. Waren sie in der Vergangenheit überdurchschnittlich in ihrer individuellen Mobilität eingeschränkt und durch Wohnlagen an viel befahrenen Straßen stärker von Schadstoffen und Lärm beeinträchtigt, haben sich diese Unterschiede nun abgebaut: Gute Luft und erholsamer Schlaf sind nun nicht mehr nur ein Privileg derer, die es sich leisten können, in den ruhigen Vierteln zu wohnen. Die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bevölkerung steigt, chronische Kopfschmerzen, Fettleibigkeit, Bluthochdruck und Autoimmunerkrankungen nehmen ab. Aktive Mobilität hat einen insgesamt viel höheren Stellenwert bekommen. Auch kleine Kinder können jetzt kurze Wege selbstständig sicher zurücklegen, weil ihre Wege nicht mehr durch mehrspurige Straßen zerschnitten sind. Ältere Menschen finden im direkten Wohnumfeld alle Dinge des täglichen Bedarfs und Aufenthaltsorte mit hohem Freizeitwert.

Im Rückblick hat sich die konsequente Reduktion des Kfz-Verkehrs und die Förderung des Umweltverbundes trotz anfänglicher Herausforderungen als Befreiungsschlag für die gesamte Stadt herausgestellt und die Lebensqualität für alle Menschen in Kassel deutlich erhöht.

## Grundlegende Strategie

Mit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Klimaneutralität bis 2030 hat sich die Stadt Kassel dazu bekannt, der globalen Klimakrise zu begegnen und zukünftige Mobilität sozial- und umweltverträglich zu gestalten.<sup>1</sup> Auch der Deutsche Städtetag spricht sich klar für eine Verkehrswende mit einer deutlich verringerten Rolle des Autos aus.<sup>2</sup> Darüber hinaus wünscht

---

1 Stadt Kassel (2019): Beschluss der Stadtverordnetenversammlung – Der Klimakrise entschieden begegnen, [https://www.svc1.stadt-kassel.de/sdnet4/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZeww2HT4x4N4mVq80EF-bSg5zLMPCJpLQhs6CKmcyDygc/Beschlusstext\\_101.18.1379\\_-oeffentlich-\\_Stadtverordnetenversammlung\\_26.08.2019.pdf](https://www.svc1.stadt-kassel.de/sdnet4/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZeww2HT4x4N4mVq80EF-bSg5zLMPCJpLQhs6CKmcyDygc/Beschlusstext_101.18.1379_-oeffentlich-_Stadtverordnetenversammlung_26.08.2019.pdf)

2 Deutscher Städtetag (2020): Wir wollen zu einem anderen Mix von Verkehrsmitteln kommen <https://www.staedtetag.de/presse/pressemitteilungen/wir-wollen-zu-einem-anderen-mix-von-verkehrsmitteln-kommen>

sich eine deutliche Mehrheit der Bevölkerung in Umfragen einen besserer Schutz der Gesundheit, mehr Sicherheit zu Fuß und auf dem Rad und eine höhere Lebensqualität in verkehrsgelagten Städten<sup>3</sup>.

Trotz dieses Rückenwinds ist die notwendige Umgestaltung des Verkehrssektors ein ambitioniertes Ziel, zu dessen Erreichung bestehende Pfadabhängigkeiten<sup>4</sup> überwunden werden müssen. Dies erfordert ambitionierte Handlungen bei hinreichender Akzeptanz in der Bevölkerung. Für eine erfolgreiche Implementierung ist es dabei hilfreich, dass entsprechende Instrumente teilweise schon seit Jahren diskutiert und erprobt werden. Im hier vorliegenden „integrierten Maßnahmenpaket Mobilität“ werden als wesentlich erachtete Maßnahmen in Richtung Klimaneutralität 2030 mit Beispielen und Erfahrungen aus der praktischen Umsetzung aufgeführt. Dabei ist wichtig zu beachten, dass es sich hierbei um ein Maßnahmenpaket handelt – denn die Größe der nötigen Veränderung kann nur durch die Kombination einer Vielzahl an ambitionierten Maßnahmen erreicht werden. Die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen sind weitreichend und zeigen den grundsätzlichen Weg auf. Um Klimaneutralität im Verkehrssektor bis 2030 zu erreichen, müssen darüber hinaus noch weitere Schritte unternommen werden.

Priorisierung der Maßnahmen:

1. Priorität: **Vermeiden** – Wegfall von Fahrten sowie Reduzierung der Wegelängen.
2. Priorität: **Verlagern** – Verlagerung von Wegen auf den Umweltverbund (Rad, Fuß, ÖV).
3. Priorität: **Verträglich abwickeln** – Senkung der Emissionen bei verbleibenden Wegen mit Kfz.

### Mit Priorisierung von Maßnahmen ans Ziel

Um Klimaneutralität zu erreichen und die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen, darf die Verkehrswende nicht auf technische Aspekte von Effizienz und Antrieb verkürzt werden. Wenn alle zugelassenen Autos mit alternativem Antrieb fahren würden statt mit fossilen Energieträgern, wären zahlreiche weitere Probleme des aktuellen Verkehrssystems nicht gelöst. Straßen und Plätze wären noch immer verstopft, Kassel hätte weiterhin Verletzte und Tote im Verkehr zu beklagen, die Energiewende wäre vor massive Probleme gestellt<sup>5</sup>. *„Die notwendige massive Reduzierung der Treibhausgasemissionen ist nur durch die Kombination verschiedener Strategienansätze erreichbar: Im Rahmen der Verkehrswende sind drei Ansätze von Bedeutung: 1. Eine Verringerung des Verkehrsaufkommens, 2. die Verlagerung auf möglichst energieeffiziente und klimafreundliche Verkehrsmittel (Fuß- und Radverkehr, ÖV und Sharing-Mobilität) sowie 3. Verbesserungen der spezifischen Effizienz von Fahrzeugen und Verkehrssystem. Zusammen führen*

---

3 Örtl, E. (2019). Umweltbewusstsein in Deutschland 2018. Umweltbundesamt.

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltbewusstsein-in-deutschland-2018>

4 Die heutigen Strukturen urbaner Mobilität sind durch Entscheidungen aus der Vergangenheit geprägt, die eine „autogerechte Stadt“ anstrebten. Die heutige Infrastruktur ist daher noch immer stark auf das Auto ausgerichtet und erschwert die Nutzung des Umweltverbundes.

5 Agora Verkehrswende (2017): 12 Thesen zur Verkehrswende, <https://www.agora-verkehrswende.de/12-thesen/die-verkehrswende-gelingt-mit-der-mobilitaetswende-und-der-energiewende-im-verkehr/>

diese zu einem geringeren Energiebedarf des Verkehrssektors.“<sup>6</sup> Technische Maßnahmen betreffen in der Regel Priorität 3 und reichen keinesfalls aus; vielmehr müssen technische Maßnahmen mit Maßnahmen kombiniert werden, die auf Verhaltensänderungen abzielen (Priorität 1 und 2)<sup>7</sup>. Erst mit einem solchen integrierten Ansatz kann Klimaneutralität grundsätzlich erreicht werden.

### **Effektvolle und akzeptierte Maßnahmenpakete schnüren**

Veränderungen dieser Größenordnung benötigen hinreichende Akzeptanz und Unterstützung in der Bevölkerung. Sogenannte „Pull-Maßnahmen“ – alle Maßnahmen, die ein gewünschtes Verhalten attraktiver gestalten – finden in der Bevölkerung meist große Zustimmung. Allein eingeführt sind sie jedoch nicht wirksam genug. „Push-Maßnahmen“ hingegen – also Maßnahmen, die darauf abzielen ein unerwünschtes Verhalten unattraktiver zu gestalten sind häufig sehr wirksam, erfahren aber deutlich weniger Akzeptanz<sup>8</sup>.

Um erfolgreich mit dem nötigen Rückhalt in der Bevölkerung einen Umstieg auf ÖPNV, Fuß- und Radverkehr zu fördern, sind daher Maßnahmenpakete zu schnüren, die gleichermaßen Push- und Pull-Maßnahmen enthalten. So kann hohe Akzeptanz mit guter Wirksamkeit kombiniert werden. *„Die Push- und Pull-Strategien ausländischer Kommunen zeigen, dass preispolitische Instrumente genutzt werden können, um die Verkehrsnachfrage im Sinne des Push-Effekts zu beeinflussen (= weniger Autoverkehr) und erwünschte Verhaltensweisen zu fördern (etwa Verbesserung oder Verbilligung des ÖPNV-Angebots).“*<sup>9</sup>

Bei Maßnahmen, die ein Umdenken und Verlassen eingetübter Verhaltensroutinen erfordern und unter Umständen kontrovers sind, kann zunächst die probeweise Einführung im Rahmen eines *Verkehrsversuchs* erwogen werden. So können praktische Erfahrungen gesammelt werden und Maßnahmen nötigenfalls noch angepasst werden. Darüber hinaus lässt sich häufig allein durch die (probeweise) Einführung einer Maßnahme eine gesteigerte Akzeptanz dafür feststellen – beispielsweise bei Einführung der City-Maut in Stockholm<sup>10</sup>.

### **Veränderung auf allen Ebenen**

Die Klimakrise ist eine globale Herausforderung, die nicht ausschließlich auf kommunaler Ebene bewältigt werden kann. Da grundlegende Rahmenbedingungen nicht auf kommunaler Ebene gestaltet werden können, hat die Stadt Kassel bereits in ihrem Beschluss zur Klimaneutralität

---

6 Wuppertal Institut (2020): CO<sub>2</sub>-neutral bis 2035: Eckpunkte eines deutschen Beitrags zur Einhaltung der 1,5-°C-Grenze, [https://wupperinst.org/fa/redaktion/downloads/projects/CO2-neutral\\_2035.pdf](https://wupperinst.org/fa/redaktion/downloads/projects/CO2-neutral_2035.pdf)

7 Beispiel: Verhaltens-Szenario in FGSV (2016): Übergänge in den postfossilen Verkehr, [https://www.fgsv.de/fileadmin/pdf/Kurzbericht\\_FGSV\\_006\\_12\\_Postfossile\\_Mobilita\\_t\\_.pdf](https://www.fgsv.de/fileadmin/pdf/Kurzbericht_FGSV_006_12_Postfossile_Mobilita_t_.pdf)

8 Buehler, R., John P., Regine G., Götschi, T. (2017): Reducing car dependence in the heart of Europe: lessons from Germany, Austria, and Switzerland. *Transport Reviews* 37 (1): 4-28.

Umweltbundesamt (2013): Wirtschaftliche Aspekte nichttechnischer Maßnahmen zur Emissionsminderung im Verkehr, <http://www.uba.de/uba-info-medien/4440.html>

Öko-Institut (2016): Renewability III - Optionen einer Dekarbonisierung des Verkehrssektors, [http://www.renewability.de/wp-content/uploads/ Renewability\\_III\\_Endbericht.pdf](http://www.renewability.de/wp-content/uploads/ Renewability_III_Endbericht.pdf)

9 Agora Verkehrswende (2020): Ein anderer Stadtverkehr ist möglich: [https://static.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2020/Covid19\\_Stadtverkehr/Agora-Verkehrswende\\_Ein-anderer-Stadtverkehr-ist-moeglich\\_1-1.pdf](https://static.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2020/Covid19_Stadtverkehr/Agora-Verkehrswende_Ein-anderer-Stadtverkehr-ist-moeglich_1-1.pdf)

10 Schuitema, G., Steg, L., & Forward, S. (2010). Explaining differences in acceptability before and acceptance after the implementation of a congestion charge in Stockholm. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 44(2), 99–109. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2009.11.005>

Forderungen an die Bundes- und Landesregierung gestellt: „Die Stadt Kassel fordert deshalb von der Bundes- und der Landesregierung umgehend geeignete politische Rahmensetzungen, um die klimaschädlichen Emissionen endlich massiv zu reduzieren. Nur so können die Ziele des Pariser Klimaabkommens noch erreicht werden.“<sup>11</sup> Auch im Verkehrssektor existieren zahlreiche Rahmenbedingungen, die durch Bundes- bzw. Landesebene vorgegeben sind, weswegen sich die Stadt, zum Beispiel über den Deutschen und Hessischen Städtetag, für eine Änderung dieser auf Landes- und Bundesebene einsetzen muss.

Eine Umsetzung der im Folgenden geschilderten Maßnahmen bindet Personal, insbesondere bei der Stadt, aber auch bei weiteren Akteuren wie KVG oder NVV. Daher muss sichergestellt werden, dass gute Arbeitsplätze in hinreichender Anzahl geschaffen und finanziert werden können.

## Maßnahmen

Im Folgenden werden die als wesentlich erachteten Maßnahmen nach Ansatzpunkten gegliedert aufgeführt.<sup>12</sup>

### Raum- und Siedlungsstruktur

Im Handlungsfeld Raum- und Siedlungsstruktur soll sich die Stadt Kassel grundsätzlich an den Prinzipien einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung orientieren. Dies bedeutet insbesondere:

- Bei neuen Baugebieten muss ein hinreichend attraktiver ÖPNV-Anschluss *vor* Fertigstellung der Bebauung erstellt werden (mindestens Netzebene 2, d.h. 15-Minuten-Takt in Normalverkehrszeit).
- Einrichtungen, die relativ viel motorisierten Verkehr erzeugen,<sup>13</sup> sollen ausschließlich an Hauptachsen des ÖPNV (Netzebene 1 des Nahverkehrsplans) gebaut bzw. eingerichtet werden. Soll eine neue Einrichtung an einem Standort errichtet werden, der bisher nicht über einen derartigen ÖPNV-Anschluss verfügt, so soll dieser Anschluss spätestens bis zur Eröffnung der Einrichtung hergestellt werden.

11 Stadt Kassel (2019): Beschluss der Stadtverordnetenversammlung – Der Klimakrise entschieden begegnen, [https://www.svc1.stadt-kassel.de/sdnet4/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZeww2HT4x4N4mVq8OEF-bSg5zLMPCJpLQhs6CKmcyDygc/Beschlusstext\\_101.18.1379\\_-oeffentlich-\\_Stadtverordnetenversammlung\\_26.08.2019.pdf](https://www.svc1.stadt-kassel.de/sdnet4/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZeww2HT4x4N4mVq8OEF-bSg5zLMPCJpLQhs6CKmcyDygc/Beschlusstext_101.18.1379_-oeffentlich-_Stadtverordnetenversammlung_26.08.2019.pdf)

12 Bei der Umsetzung der Maßnahmen ist auf eine soziale Ausgewogenheit zu achten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Menschen mit niedrigem Einkommen überdurchschnittlich stark von verkehrsbedingten Gesundheitsrisiken wie Lärm und Schadstoffen betroffen sind und häufiger an unattraktiven Hauptstraßen leben müssen. Frauen, Kinder und ältere Menschen sind überproportional viel zu Fuß unterwegs und werden durch den Status-Quo der autozentrierten Stadt benachteiligt. Auch sind die Preise im ÖPNV doppelt so stark gestiegen, wie die Kosten für Kauf und Nutzung von KFZ (UBA, 2020). Maßnahmen, die den Umweltverbund fördern, dessen Nutzung günstiger machen und die Anzahl an Autos reduzieren, sind daher für diese Gruppen besonders vorteilhaft. Dieses Argument wird unterstützt von der Tatsache, dass es einen engen Zusammenhang zwischen der PKW-Ausstattung eines Haushalts und dessen ökonomischen Status gibt. Während 53% der Haushalte mit sehr niedrigem ökonomischen Status keinen Pkw besitzen, trifft dies lediglich auf 8% der Haushalte mit sehr hohem ökonomischen Status zu (MID, 2017, S.34).

13 Zu diesen Einrichtungen zählen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur (z. B. Schulen, Krankenhäuser, Hochschulen, Pflegeeinrichtungen), Einrichtungen für Kultur, Freizeit und Sport, Arbeitgeber mit mindestens 50 Beschäftigten (entspricht mittleren oder großen Unternehmen) und Einzelhandelsgeschäfte und Dienstleistungen mit mindestens 50 Kunden pro Tag.

- Ein konkretes Beispiel ist das Neubaugebiet Zum Feldlager: Hier soll der nahe gelegene Bahnhof Harleshausen barrierefrei umgebaut und eine neue Zuwegung zum Neubaugebiet erstellt werden (Entscheidung 2021, Umsetzung in den Folgejahren).

Ein positives Beispiel ist der neue Stadtteil Seestadt Aspern in Wien: Dort wurde der U-Bahn-Anschluss fertig gestellt, während die Bauarbeiten für den neuen Stadtteil noch liefen. U-Bahn und neue Straßenbahnlinie wurden von Anfang an mitgedacht.<sup>14</sup>

Ein weiteres Beispiel ist die Region Hannover, die sich ein Zukunftsleitbild „Mobilität für alle“ gegeben hat, das auf einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung basiert. Regionalplanung, Nahverkehrsplanung und Verkehrsentwicklungsplanung sollen aufeinander abgestimmt sowie Radverkehr und ÖPNV besser miteinander verknüpft werden.<sup>15</sup>

## Verkehrsangebot

### Ausweitung, Verbesserung und Beschleunigung des ÖPNV-Angebots

Als besonders wichtige Angebotsverbesserung soll der Takt im städtischen ÖPNV verdichtet werden: In der Normalverkehrszeit soll in der Netzebene 1 das Taktintervall auf 5 min verkürzt werden, in den Netzebenen 2 bzw. 3 auf 10 min bzw. 20 min (zu den Netzebenen vgl. Nahverkehrsplan). Die Umsetzung soll schrittweise ab 2021 erfolgen. Bis zum Jahr 2030 sollen 95% der Kasseler Bevölkerung nicht länger als 5 Minuten Fußweg zur nächsten Haltestelle benötigen.

Straßenbahnen bieten gegenüber Bussen einen höheren Komfort und haben eine größere Beförderungskapazität; des Weiteren ist der elektrische Betrieb bei Straßenbahnen Standard, während eine Elektrifizierung von Bussystemen technisch und ökonomisch noch in den Anfängen steckt (Batteriefahrzeuge) bzw. den Aufbau eines in Kassel komplett neuen Systems (Oberleitungsbusse) erfordern würde. Aus diesen Gründen sollen Stadtteile, die bisher nur per Bus bedient werden, an das Tramnetz angeschlossen werden. Dies erfordert den Bau neuer Tramstrecken nach Harleshausen und Waldau sowie in Kooperation mit den Umlandgemeinden über die Stadtgrenze hinaus nach Ihringshausen und Lohfelden. Aufgrund des erheblichen Pkw-Verkehrsaufkommens im Quell- bzw. Zielverkehr zum Bergpark sollte auch die Herkulesbahn realisiert werden. Die genannte Taktverdichtung sowie die Einführung neuer Tramlinien erfordern im Innenstadtbereich eine zusätzliche Strecke über den Steinweg (Altmarkt – Trompete), um eine Überlastung der heutigen Stammstrecke in der Königsstraße zu vermeiden. Der Beschluss zur Umsetzung sollte noch 2021 erfolgen mit Einführung eines Busvorlaufbetriebs. Bei der Umsetzung sollten Kosten-Nutzen-Aspekte mitberücksichtigt werden.

14 Wien Aspern Decelopment AG (2011): Vision + Wirklichkeit – Die Instrumente des Städtebaus, [https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/2011-citylab-report-2-2-die-instrumente-des-staedtebaus\\_2017-07-10\\_1607746.pdf](https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/2011-citylab-report-2-2-die-instrumente-des-staedtebaus_2017-07-10_1607746.pdf)

15 Region Hannover (2018): Zukunftsbild Mobilität für alle – Die Wege zur Umsetzung, <https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Planen,-Bauen,-Wohnen/Raumordnung-Regionalentwicklung/Regionalplanung/Zukunftsbild-Region-Hannover/Mobilit%C3%A4t/Die-Wege-zur-Umsetzung>

In Gebieten, wo heute lange Wege bis zu den ÖPNV-Hauptachsen zurückzulegen sind, sollen zusätzliche Quartiersbuslinien und/oder ein Ridepooling-Angebot eingeführt werden. Dies gilt ebenso im Nachtverkehr (Umsetzung 2022).

An bestehenden RegioTram-Strecken soll die Einführung zusätzlicher Haltepunkte zur besseren Erschließung und Verknüpfung mit dem Busnetz geprüft werden (z. B. Vellmar-West unter Straßenüberführung Am Feldlager; Vorderer Westen/Aschrottstraße und/oder unter Tannenwaldbrücke; Niederrzwehren/Leuschnerstraße). Auf der Lossetalbahn sollen Schnellkurse von/nach Hessisch Lichtenau eingeführt werden, da die Fahrzeit derzeit gegenüber dem Pkw-Verkehr nicht konkurrenzfähig ist.

Zur Beschleunigung des Busverkehrs sollen bei einem hohen Aufkommen im Busverkehr Bussonderfahrstreifen zu Lasten des Kfz-Verkehrs angelegt werden, v. a. an neu zu errichtenden Pfortneranlagen am Stadtrand (siehe dazu Handlungsfeld Verkehrsmanagement).

An außerstädtischen RegioTram-Haltepunkten und an den Endstellen von Tramstrecken sollen in Kooperation mit den Umlandgemeinden zusätzliche P&R-Anlagen errichtet bzw. bestehende Anlagen bei Bedarf erweitert werden (neu: Weimar, Heckershausen, Obervellmar, Guntershausen, Rengershausen). Durch leistungsfähige P&R-Anlagen erhalten auch Pendler, die keinen attraktiven ÖPNV-Anschluss vor der Haustür haben, eine Alternative für die Fahrt nach bzw. von Kassel.

Utrecht (NL): Park and Ride Parkplätze für 5€ am Tag. Mit Parkticket können bis zu 5 Personen mit der Straßenbahn in die Innenstadt fahren.<sup>16</sup>

Dortmund: Nutzerbefragung von P&R-Plätzen in Dortmund. 74% der Nutzer gaben an, den Parkplatz für einen Umstieg auf den ÖPNV zu nutzen. 79% der Befragten können ihre Zielhaltestelle von der P+R Anlage ohne Umstiege erreichen.<sup>17</sup>

### **Sichere und komfortable Radverkehrsanlagen auch an Hauptstraßen**

Der Ausbau attraktiver und sicherer Radinfrastruktur ist die entscheidende Stellschraube zur Steigerung des Radverkehrs<sup>18</sup>. Durch die Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung wurden bereits wichtige Grundlagen für Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur in Kassel gelegt<sup>19</sup>. Diese müssen nun so schnell wie möglich umgesetzt werden. Denn nur mit Infrastruktur, die objektiv sicher ist und auch subjektiv als sicher bewertet wird, werden Menschen aller Altersstufen und unterschiedlicher körperlicher Konditionen mit

16 Utrecht Marketing (2021): Wie komme ich nach Utrecht mit dem Auto, <https://www.besuch-utrecht.de/besuch-planen/wie-komme-ich-nach-utrecht/mit-dem-auto>

17 Hartl, G., Hrdina, C., Voss, P. (2019). Evaluation von P+R- und B+R-Anlagen in Dortmund. Der Nahverkehr, 37/5, S.60-67.

18 Kraus, S., & Koch, N. (2021). Provisional COVID-19 infrastructure induces large, rapid increases in cycling. Proceedings of the National Academy of Sciences, 118(15), e2024399118. <https://doi.org/10.1073/pnas.2024399118>

19 Stadt Kassel (2019): Radverkehrskonzept Stadt Kassel 2030, [https://www.svc1.stadt-kassel.de/sdnet4/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZaRuPj52EH-6pcI9ciHYtojVuirUSa0LqIEZeYh3VkSh/Be-schlusstext\\_101.18.1345\\_-oeffentlich-\\_Stadtverordnetenversammlung\\_24.06.2019.pdf](https://www.svc1.stadt-kassel.de/sdnet4/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZaRuPj52EH-6pcI9ciHYtojVuirUSa0LqIEZeYh3VkSh/Be-schlusstext_101.18.1345_-oeffentlich-_Stadtverordnetenversammlung_24.06.2019.pdf)



gutem Gefühl das Fahrrad nutzen<sup>20 21</sup>. Dabei ist an Knotenpunkten auf eine gesicherte Führung des Radverkehrs zu achten, die insbesondere Kollisionen mit abbiegenden Pkw vermeidet.

Hauptverkehrsstraßen stellen häufig die direkteste Verbindung zwischen zwei Stadtteilen dar und führen zu zahlreichen relevanten Zielen. Auch hier sollen daher sichere und komfortable Radverkehrsanlagen auf Kosten des fahrenden oder ruhenden Kfz-Verkehrs eingerichtet werden. Erste Schritte sind die Einrichtung von geschützter Radinfrastruktur auf beiden Seiten der Achse Frankfurter Straße – Weserstraße, auf der Leipzigerstraße zwischen Platz der deutschen Einheit und Kirchgasse sowie auf beiden Seiten der Wilhelmshöher Allee.

Der grundsätzlich beschlossene und teilweise bereits begonnene<sup>22</sup> Bau von Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen in die wichtigeren Umlandgemeinden (Kaufungen, Vellmar, Baunatal) muss zügig weiter umgesetzt und fertig gestellt werden. Dabei sind die Qualitätsanforderungen an derartige Verbindungen hinsichtlich Breite, Bevorrechtigung gegenüber querendem Kfz-Verkehr, Beleuchtung, Winterdienst etc. zu beachten.<sup>23</sup>

Positive Beispiele sind u. a. der Radschnellweg FRM1 zwischen Darmstadt und Frankfurt<sup>24</sup> sowie die Veloroute 10<sup>25</sup> in Kiel.

Zum Schutz vor Diebstahl oder Beschädigung abgestellter Fahrräder (insbesondere bei hochwertigeren und ggf. größeren Sonderformen wie Pedelecs, Lastenrädern und Velomobilen) sind gesicherte, wettergeschützte und ausreichend dimensionierte Abstellanlagen im öffentlichen Raum nötig. Die Stadt soll daher Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum in hochwertige Fahrradstellplätze umwidmen.

### **Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit im öffentlichen Raum**

Um die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu verbessern, die Sicherheit für Radfahrende und Zufußgehende zu erhöhen sowie die Zuverlässigkeit und Schnelligkeit im ÖPNV zu verbessern, sind die Verkehrsflächen vor allem zu Lasten des ruhenden, aber auch des fließenden Kfz-Verkehrs neu aufzuteilen und zu organisieren.

20 Eine Studie aus 106 europäischen Städten findet beispielsweise einen Anstieg der Radfahrenden von 11–48% durch geschützte Pop-Up-Infrastruktur: Kraus, S., & Koch, N. (2021). Provisional COVID-19 infrastructure induces large, rapid increases in cycling. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 118(15), e2024399118. <https://doi.org/10.1073/pnas.2024399118>

21 Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2020): Fragen und Antworten rund ums Radfahren und den Radwegebau in Hessen, [https://wirtschaft.hessen.de/sites/default/files/media/hmwvl/200520\\_faq\\_radwege.pdf](https://wirtschaft.hessen.de/sites/default/files/media/hmwvl/200520_faq_radwege.pdf)

22 Für Kassel–Vellmar hat das Land Hessen im Mai 2019 eine Förderung für Planungsleistungen zugesagt; die Planung begann im November 2019. Baubeginn in 2021 geplant (HNA 29.11.2019). Baunatal und Kaufungen sollen später folgen.

23 FGSV (2014): Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen. Arbeitspapier FGSV 284/1, Köln, FGSV-Verlag.

24 Regionalverband FrankfurtRheinMain (2021): Radschnellwege in der Region FrankfurtRheinMain, [https://www.region-frankfurt.de/media/custom/3255\\_54\\_1.PDF?1616507106](https://www.region-frankfurt.de/media/custom/3255_54_1.PDF?1616507106)

25 Stadt Kiel (2021): Kieler Velorouten, [https://www.kiel.de/de/umwelt\\_verkehr/fahrrad/velorouten.php](https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/fahrrad/velorouten.php)

Insbesondere zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verhinderung von Durchgangsverkehr sollen im Nebenstraßennetz (Tempo-30-Zonen) bauliche und betriebliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (u. a. Errichtung von Diagonalsperren, Sperrung einzelner Straßenabschnitte für den Kfz-Verkehr, Einbahnstraßenregelungen) umgesetzt werden. Exemplarisch sei hier der Straßenabschnitt der Luisenstraße zwischen Königstor und Luisenplatz genannt (vor der Grundschule Königstor), deren Sperrung für den Kfz-Verkehr die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit – insbesondere der Schulkinder – erhöhen würde. Des Weiteren sollten diese Maßnahmen auf Fahrradstraßen zum Einsatz kommen, da sonst insbesondere ohne Modalfilter wie Diagonalsperren, motorisierter Durchgangsverkehr die Folge ist.

Berlin: Diagonalsperre im Wrangelkiez, Einführung einer Diagonalsperre auf Wunsch der Nachbarschaft mit einer Evaluierung nach einem Jahr<sup>26</sup>

Viele Straßenzüge weisen ein hohes Potential für Stadtgestaltung, Aufenthalt und Naherholung auf, welches aufgrund der vorhandenen Verkehrsbelastungen nicht ausgeschöpft werden kann. Eine Reduzierung bzw. Sperrung des Kfz-Verkehrs wertet diese Straßenzüge auf und kann in vielen Fällen mit geeigneten Alternativen für den Kfz-Verkehr umgesetzt werden. Um die Akzeptanz von Sperrungen des Kfz-Verkehrs zu erhöhen und die positiven Wirkungen zu zeigen, sind temporäre Umsetzungen unter Beteiligung der Nachbarschaft und in Form von wissenschaftlich begleiteten Experimenten sehr sinnvoll. Als erste Straßen sollen die Untere Königsstraße zwischen Stern und Holländischer Platz, der Pferdemarkt inklusive der Bremer Straße, der Philosophenweg, der Entenanger, die westliche Hafensstraße und der Auedamm aufgewertet und für den Kfz-Verkehr gesperrt werden. Die Planungen sollen hierzu 2021 beginnen, im Folgejahr soll mindestens für einen Straßenzug eine Umsetzung – ggf. im Form eines temporären Experiments – erfolgen.

Der Auedamm hat eine hohe Bedeutung für die Naherholung und wird bereits heute intensiv vom Fuß- und Radverkehr genutzt. Um die Potenziale des Auedamms hinsichtlich Naherholung, Lebens- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen, soll er vom Kfz-Verkehr weitgehend befreit werden. Parallel dazu soll die ÖPNV-Anbindung der Ziele am Auedamm deutlich verbessert werden (10-Minuten-Takt in beiden Richtungen, Einrichtung zusätzlicher Haltestellen).

## Verkehrsmanagement

Bei der Abwägung der Ansprüche der unterschiedlichen Verkehrsarten an Lichtsignalanlagen (LSA) sollen die Belange des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV ein höheres Gewicht als bisher erhalten. Die bestehende ÖV-Priorisierung an Lichtsignalanlagen soll gerade in der Hauptverkehrszeit mit den technisch geringstmöglichen Verlustzeiten für den ÖPNV umgesetzt werden (Umsetzung 2021).

26 Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (2019): Aufstellung der Diagonalsperren im Wrangelkiez, <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/aktuelles/bezirksticker/2019/aufstellung-der-diagonalsperren-im-wrangelkiez-838802.php>

Beim Winterdienst und bei Einschränkungen bzw. Umleitungen des Verkehrs an Baustellen soll der Umweltverbund priorisiert werden. Vor dem Hintergrund der Förderung des Umweltverbundes und der Sicherheit der „schwachen“ Verkehrsteilnehmer sollte z. B. bei Baustellen nicht der Raum für Fuß- und Radverkehr eingegrenzt, sondern ein Fahrstreifen für den Pkw-Verkehr reduziert werden (ggf. wechselseitige Steuerung des Kfz-Verkehrs über Baustellen-LSA).

Am Stadtrand – Idealerweise in Kombination mit P&R-Anlagen und ÖPNV-Sonderfahrstreifen – sind Pfortneranlagen zur Begrenzung des einfahrenden Kfz-Verkehrs einzurichten, um eine Überlastung im Stadtbereich zu verhindern. Dabei sind ggf. zusätzliche Maßnahmen zur Verhinderung von Ausweich- und Durchgangsverkehren im Nebenstraßennetz zu ergreifen (Umsetzung ab 2021). Pfortneranlagen sind kurzfristig realisierbare Instrumente des Verkehrsmanagements zum Abbau von Überlastungserscheinungen und Schutz von städtebaulich oder ökologisch sensiblen Bereichen durch räumliche und/oder zeitliche Verlagerung von Staus.

Erfurt: Pfortnerampeln am Stadtrand, die bei zu hoher Verkehrs- und Umweltbelastung den Zufluss dosieren. „Das neue System hat seine Wirksamkeit in einer zweijährigen Testphase an zwei Pilotstandorten bereits nachgewiesen. In der Bergstraße gelang eine Senkung der verkehrsbedingten Emissionen um bis zu 19 Prozent. Ähnliche Werte zeigten sich beim Pilotvorhaben in der Leipziger Straße. Beide wurden von der Bauhaus-Universität Weimar wissenschaftlich begleitet und ausgewertet.“<sup>27</sup>

Zürich: Die Stadt wird durch Zuflussregelungen vor Staus und zu vielen PKW geschützt. An den Ein- und Ausfahrtsstraßen messen Sensoren, wie viele PKW in die Stadt fahren und wie viele diese wieder verlassen. Sind zu viele Autos in der Stadt, werden keine weiteren PKW zugelassen. Das entspannt die Innenstadt und birgt für Autofahrten das Risiko von Wartezeiten – ein Argument auch für den ÖPNV.<sup>28</sup>

## Preispolitik

### Parkraumbewirtschaftung

Ein zentrales verkehrspolitisches Instrument zur Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Umweltverbund ist die räumliche Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung bzw. der Parkgebührenzonen. Dabei soll die Stadt Kassel ihren kommunalen Handlungsrahmen vollständig ausschöpfen. Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung muss derzeit verkehrlich begründet sein (hoher Parkdruck). Nach einem Urteil des Verwaltungsgerichts Wiesbaden kann Parkraumbewirtschaftung allerdings auch eine Maßnahme der Luftreinhaltung sein.<sup>29</sup>

27 Stadt Erfurt (2017): Intelligente Verkehrslenkung bringt saubere Luft, <https://www.erfurt.de/ef/de/service/aktuelles/am/2017/127219.html>

28 Heinrich-Böll-Stiftung (2018): Zürich Welthauptstadt des ÖPNV, <https://www.boell.de/de/2018/12/07/zuerich-welthauptstadt-des-oepnv>

29 <https://rsw.beck.de/aktuell/daily/meldung/detail/vg-wiesbaden-zonenbezogenes-fahrverbot-fuer-frankfurt-am-main>

Die Höhe der Parkgebühren orientiert sich in Kassel nicht an den tatsächlich anfallenden Kosten (Bereitstellungs- und Unterhaltungskosten sowie externe Kosten). Darüber hinaus ist die Parkgebühr „ein besonders sichtbarer Kostenfaktor und beeinflusst das Mobilitätsverhalten entscheidend.“<sup>30</sup> Die Parkgebühren in Kassel sind in den letzten Jahren deutlich geringer gestiegen als die Lebenshaltungskosten und die Fahrpreise im ÖPNV. Daher sollen die Parkgebühren mit Einführung des FlexAbo Plus – möglichst im Jahr 2021 – verdoppelt werden. In den folgenden Jahren bis 2030 sollen die Parkgebühren weiter um ca. 10 % p.a. erhöht werden. Für die Erhöhung der Parkgebühren in Parkhäusern und Tiefgaragen, die sich im Besitz von Parkhausgesellschaften u. Ä. befinden, soll die Stadt Kassel ihren Einfluss als 50%ige Miteigentümerin geltend machen. Bei der Gebührenerhöhung ist darauf zu achten, dass das Parken in baulichen Parkieranlagen (Tiefgaragen, Parkhäuser) preiswerter als im öffentlichen Straßenraum sein soll.

Seit dem 01.10.2020 gilt die Gebührenobergrenze von 30,70 € pro Jahr für Anwohnerparkausweise nicht mehr. Die Kommunen können nun die Höhe der Gebühren selbst festlegen – zumindest, solange die Länder keine Gebührenordnung erlassen. Das Präsidium des Deutschen Städtetags hat bereits im Jahr 2015 Gebühren bis 200,- € p. a. empfohlen. Die Stadt Kassel soll daher die Gebühren für Anwohnerparkausweise auf Basis der Marktpreise für die Nutzung von Flächen im öffentlichen Straßenraum erhöhen und jährlich anpassen (Umsetzung 2021).

Wien: Seit 1993 konsequente Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung. Umfasst inzwischen eine Fläche, in der 61% der Bevölkerung lebt sowie 68% der Arbeitsplätze liegen.<sup>31</sup>

Zürich: „Anwohnende sowie domizilierte Gewerbetreibende können für jeden auf ihren Namen und ihre Adresse immatrikulierten leichten Motorwagen eine Parkbewilligung für die Blaue Zone ihres Postleitzahlkreises beantragen.“ Kosten: CHF 300.- pro Jahr (circa 279€), für Nicht-Anwohnende ist die Parkdauer beschränkt<sup>32</sup>

Basel: „Eine Anwohnerparkkarte berechtigt zum zeitlich unbeschränkten Parkieren in der blauen Zone im vermerkten Postleitzahlkreis. Sie kostet 284 Franken pro Jahr.“<sup>33</sup> (circa 263 €)

## ÖPNV-Tarif

In den letzten Jahren sind für viele Personengruppen, die den ÖPNV häufig nutzen, neue Tarifprodukte entstanden, die eine preisgünstige ÖPNV-Nutzung ermöglichen (365-€-Ticket für Schüler und Senioren, LandesTicket, Jobticket). Darüber hinaus können in Kassel Studierende mit ihrem Semesterticket den ÖPNV und das Fahrradverleihsystem Nextbike für einen relativ geringen finanziellen Beitrag nutzen. Wenn ein attraktives ÖPNV-Ange-

30 Vgl. Sachverständigenrat für Umweltfragen (2020): Für eine aktive und umweltfreundliche Stadtmobilität: Wandel ermöglichen“

31 Agora Verkehrswende (2019): Vorbild Wien: Warum es ohne Parkraumbewirtschaftung nicht geht, [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Zukunftsfragen\\_des\\_Parkraummanagements/02\\_Winkler\\_Agora-Verkehrswende\\_Parken\\_WIA\\_20190226.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Zukunftsfragen_des_Parkraummanagements/02_Winkler_Agora-Verkehrswende_Parken_WIA_20190226.pdf)

32 Stadt Zürich (2021): Anwohnerparken, [https://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/dav/parkkarten\\_bewilligungen/parkkarten\\_beziehen/parkkarte\\_anwohner/anwohnerparkkarte.html](https://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/dav/parkkarten_bewilligungen/parkkarten_beziehen/parkkarte_anwohner/anwohnerparkkarte.html)

33 Stadt Basel (2021): Parkkarten, <https://www.mobilitaet.bs.ch/parkieren-in-basel-stadt/auto-parkieren-in-basel/parkkarten.html>

bot existiert, ist die Einführung von Solidarmodellen analog dem Semesterticket ein wirksamer Anreiz zur Verlagerung des Pkw-Verkehrs. Aufgrund fehlender Rechtsgrundlagen können viele Solidarmodelle wie z. B. ein Bürgerticket derzeit nicht eingeführt werden (siehe dazu Kap. „Ansprache der Landes- und Bundespolitik“). Möglich ist dagegen die Einführung eines solidarischen Mietertickets, bei dem die ÖPNV-Nutzung mit der Bezahlung der Miete möglich wird. Die Stadt Kassel soll bei Neuvermietungen durch ihre Tochter GWG ein solidarisches Mieterticket einführen. Gespräche zur Einführungen zwischen GWG und NVV sollen noch in 2021 beginnen.

Unna: „Seit dem 1. Januar 2019 vertreibt die VKU das MieterTicket, das solidarisch finanziert und in dieser Form für Mieter bisher bundesweit einmalig ist: Wer neu eine Wohnung bei der UKBS (Unnaer Kreis- Bau- u. Siedlungsgesellschaft) bezieht, erhält über die gesamte Dauer des Mietverhältnisses ein MonatsTicket für seinen Wohnort.“<sup>34</sup>

Die gelegentliche ÖPNV-Nutzung ist im Vergleich zu den Out-of-pocket-Kosten der Pkw-Nutzung relativ teuer. Da gerade multimodale Selten- und Gelegenheitskunden ein hohes Verlagerungspotenzial von Pkw-Fahrten aufweisen und stärker als ÖPNV-affine Häufignutzer auf Preisänderungen reagieren, haben konkurrenzfähige Angebote – auch hinsichtlich des Fahrpreises – eine hohe Wirksamkeit bei der Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Bei der Weiterentwicklung des NVV-Tarifsystems sollten daher bewusst die Gelegenheits- und Seltenkunden im Fokus stehen. Eine wichtige Maßnahme ist in diesem Zusammenhang die Einführung des FlexAbo bzw. FlexAbo Plus, die der Klimaschutzrat bereits 2020 beschlossen hat, die aber bisher nicht umgesetzt wurde.

Die Verfügbarkeit eines eigenen Pkw hat einen großen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Daher sind Maßnahmen, die zu einer Abschaffung oder „Nicht-Anschaffung“ eines Pkw führen, besonders wirksam, um CO<sub>2</sub>-Emissionen einzusparen. Eine einfach nutzbare Kombination aus ÖPNV, Car- und Bikesharing, Taxi, Lieferdienst etc. kann dazu beitragen. Dazu sind aus Kundensicht ein einfacher Zugang, z. B. über eine Smartphone-App, und ein so genannter multimodaler Tarif erforderlich. Ein multimodaler Tarif stellt ein spezielles Produkt dar, das mehrere Verkehrsdienstleistungen kombiniert und in dem Verbund besondere Konditionen gegenüber der Nutzung von Einzeldienstleistungen gewährt (z. B. eine „All-in-one-Flatrate“, mit der unterschiedliche Angebote für einen Festpreis genutzt werden können)<sup>35</sup>. Der NVV soll daher mit Unterstützung der Stadt und der KVG einen multimodalen Tarif entwickeln, der auf Basis benutzerfreundlicher, gemeinwohlorientierter Plattformen angeboten werden kann.

### **Prämie für Abschaffung eines Fahrzeugs**

Die Stadt Kassel soll private Haushalte bei der Anschaffung klimafreundlicher Mobilitätsoptionen (ÖPNV-Zeitkarte, Elektrofahrrad, Lastenrad) bei gleichzeitiger Abmeldung eines Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor finanziell fördern. Dabei verpflichten sich die privaten

34 Kreis Unna (2019): Das MieterTicket ist da - Monats-Busfahrkarte für neue Mieter, <https://www.kreis-unna.de/nachrichten/n/das-mieterticket-ist-da/>

35 Witte, C.; Sommer, C.: Nachfragepotenziale für multimodale Tarife unter Berücksichtigung der Präferenzen von Kunden des ÖPNV, in: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, HEUREKA '17 Optimierung in Verkehr und Transport, FGSV-Verlag, Köln, 2017

Haushalte, innerhalb eines gewissen Zeitraums (mehrere Jahre) kein neues derartiges Fahrzeug anzuschaffen.

Die Gemeinde Denzlingen bei Freiburg zahlt ihrer Bevölkerung eine Prämie in Höhe von 500 € Zuschuss zum Kauf einer ÖPNV-Zeitkarte oder zur Anschaffung eines Elektro(las-ten)fahrrads oder aber 200 € Gutschein für Einkäufe bei Denzlinger Unternehmen, wenn sie ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor abmelden und sich selbst verpflichten, innerhalb von 3 Jahren kein neues solches Fahrzeug anzumelden oder zu leasen.<sup>36 37 38</sup>

## Ordnungspolitik

Einen eher langfristigen, aber wirksamen Hebel zur Verkehrsverlagerung stellt eine Reform der Stellplatzsatzung dar: Die Pflicht zur Vorhaltung von Pkw-Stellplätzen soll abgeschafft oder zumindest quantitativ substanziell reduziert werden (Ausnahme bei größeren/öffentlichen Gebäuden: Dort sollte eine geringe Anzahl von Pkw-Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen gemäß einer Quotenregelung vorgehalten werden). Komplementär soll eine Pflicht zur Schaffung von Fahrradstellplätzen eingeführt werden (Umsetzung 2021).

Hamburg: Seit 2013 keine Stellplatzpflicht mehr für Wohnungen. Dadurch reduzierte sich der Stellplatzschlüssel von 0,77 auf 0,62 (fast jeder fünfte Stellplatz konnte eingespart werden)<sup>39</sup>

München: Reduktion des Stellplatzschlüssels von 0,8 auf 0,3 im Wohnungsbau, wenn ein nachhaltiges Verkehrskonzept vorliegt.<sup>40</sup>

Zürich: Städtische Parkplatzverordnung enthält Reduktionsgebiete, die in Abhängigkeit von ÖPNV-Angebot, Straßenkapazitäten, Umweltbelastung und Platzverhältnissen eingeteilt werden. Die Reduktion des Parkplatznormalbedarfs beträgt zwischen mind. 5% (in Zone D) und max. 90% (in Zone A).<sup>41</sup>

Auf öffentlichen Stellplätzen sollen ab 2021 reservierte Stellplätze für Carsharing und Elektrofahrzeuge ausgewiesen werden.

Die Stadt Kassel hat bereits auf vielen Streckenabschnitten Tempo 30 auf Basis des aktuellen Rechtsrahmens umgesetzt (z. B. vor Schulen und Kindergärten). Diese Maßnahme soll

36 Stadt Denzlingen (2020): Förderrichtlinie zum Klimaschutz-Förderprogramm, [https://denzlingen.de/eip/media/foerderrichtlinie\\_klimaschutz-foerderprogramm-denzlingen-stand-18112020.pdf?fl=34426257](https://denzlingen.de/eip/media/foerderrichtlinie_klimaschutz-foerderprogramm-denzlingen-stand-18112020.pdf?fl=34426257)

37 Stadt Denzlingen (2020): Amtsblatt Ausgabe 33, <https://denzlingen.de/de/amtsblatt/?file=296&id=306>

38 Badische Zeitung (2020): In Denzlingen gibt's eine 500-Euro-Prämie, wenn man sein Auto abschafft, <https://www.badische-zeitung.de/in-denzlingen-gibt-s-eine-500-euro-praemie-wenn-man-sein-auto-abschafft--191513854.html>

39 Janssen, J. (2018): Stellplatzschlüssel als Steuerungsinstrument, [http://schnuell-haller.de/wp-content/uploads/2018/10/08\\_Stellplatzschl%C3%BCssel.pdf](http://schnuell-haller.de/wp-content/uploads/2018/10/08_Stellplatzschl%C3%BCssel.pdf)

40 Janssen, J. (2018): Stellplatzschlüssel als Steuerungsinstrument, [http://schnuell-haller.de/wp-content/uploads/2018/10/08\\_Stellplatzschl%C3%BCssel.pdf](http://schnuell-haller.de/wp-content/uploads/2018/10/08_Stellplatzschl%C3%BCssel.pdf)

41 Stadt Zürich (2016): Leitfaden Fahrtenmodell – Eine Planungshilfe, [https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/publikationen\\_u\\_broschueren/fahrtenmodell\\_planungshilfe.html](https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/publikationen_u_broschueren/fahrtenmodell_planungshilfe.html)

fortgeführt werden, sobald eine Änderung des Rechtsrahmens eine Ausweitung der Geschwindigkeitsreduktion zulässt.

Die Stadt soll zudem weitere verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche (Tempo 20) einführen, z. B. im Vorderen Westen oder in Wilhelmshöhe (Umsetzung 2021).

Die Wirksamkeit einer Parkraumbewirtschaftung hängt erheblich von einer funktionierenden Parkraumüberwachung ab. Daher soll das geltende Recht konsequenter durchgesetzt werden, z. B. bei Geschwindigkeitsüberschreitungen und Parkverstößen. Basis dafür ist eine entsprechende personelle Aufstockung im Ordnungsamt. Die KVG soll mit eigenen Abschleppwagen ausgerüstet werden, um Falschparker, die den Verkehr ihrer Fahrzeuge behindern, zügig abschleppen zu können (Umsetzung 2021).

Berlin: Die Verkehrsgesellschaft BVG betreibt eigene Abschleppwagen, um Fahrstreifen für Busse frei zu halten<sup>42</sup>.

## Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist gemäß FGSV (2018)<sup>43</sup> „die zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen, in der Regel unter Einbeziehung weiterer Akteure über die Verkehrsplanung hinaus“. Neben dem eher angebotsorientierten betrieblichen Mobilitätsmanagement werden im Folgenden vor allem weiche Maßnahmen aufgelistet, die aus den Bereichen Information, Kommunikation, Koordination und Organisation kommen.

### Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Unternehmen sind ein wesentlicher Verkehrserzeuger, besonders in den Spitzenstunden. Betriebliches Mobilitätsmanagement analysiert und optimiert den durch Unternehmen verursachten Personenverkehr, also Pendlerverkehr, Dienstwege und Dienstreisen sowie Besucherverkehr. Mögliche Maßnahmen sind zum Beispiel Jobtickets, E-Bike-Leasing, die Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie die Schaffung von Duschköglichkeiten.<sup>44</sup> Gerade kleine und mittlere Unternehmen brauchen zur Umsetzung von Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements Unterstützung und Beratung.

Bereits 2011 wurde durch die Stadtverordnetenversammlung der Aufbau eines Verkehrs- und Mobilitätsmanagementsystems beschlossen, welches auch das betriebliche Mobilitätsmanagement umfasst.<sup>45</sup> Ab 2021 soll daher die Stadt Kassel oder die KVG mit einer systematischen Unterstützung und Beratung der lokal ansässigen Unternehmen beginnen. Die entsprechenden personellen Ressourcen sind bereit zu stellen. Als Vorbild für andere

42 Berlin.de (2020): BVG setzt eigene Abschleppwagen ein , <https://www.berlin.de/tourismus/infos/verkehr/nachrichten/6028690-4357821-bvg-setzt-eigene-abschleppwagen-ein.html>

43 FGSV (2018): Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement (EAM)

44 Müller, G. (2001): Betriebliches Mobilitätsmanagement Status Quo einer Innovation in Deutschland und Europa unter besonderer Berücksichtigung der Kooperation von Unternehmen und Kommune

45 Stadt Kassel (2010): Konzept zum Aufbau eines Verkehrs und Mobilitätsmanagementsystems (VMMS), [https://www.svc1.stadt-kassel.de/sdnet4/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZRFVvj-GbhVZ37USSKD4hm-RfinuC10Rq7TVibyqdW9\\_/Konzept\\_zum\\_Aufbau\\_eines\\_Verkehrs-\\_und\\_Mobilitaetsmanagementsystems.pdf](https://www.svc1.stadt-kassel.de/sdnet4/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZRFVvj-GbhVZ37USSKD4hm-RfinuC10Rq7TVibyqdW9_/Konzept_zum_Aufbau_eines_Verkehrs-_und_Mobilitaetsmanagementsystems.pdf)

Unternehmen soll die Stadt Kassel für ihre Bediensteten ein kostenloses Jobticket (analog dem LandesTicket) anbieten, hochwertige Fahrradabstellanlagen errichten und die Nutzung der eigenen Stellplätze mit einer Jahresgebühr in Höhe des ortsüblichen Marktpreises bewirtschaften (Umsetzung 2021).

Die Stadt Heidelberg hat ein Förderprogramm entwickelt, welches Unternehmen und Institutionen dabei unterstützt, mit Hilfe von individuellen Beratungen und Workshops Prozesse des betrieblichen Mobilitätsmanagements anzustoßen.<sup>46</sup>

### **Willkommens-/ Neubürgerpaket der Stadt**

Gewohnheiten haben einen enormen Einfluss auf menschliches Verhalten und damit auch auf die alltägliche Verkehrsmittelwahl. Mobilitätsverhalten, das sich in der Vergangenheit bewährt hat, wird dabei routiniert immer wieder reproduziert – ohne neue Informationen oder veränderte persönliche und soziale Normen zu berücksichtigen. Dies stabilisiert den Status-Quo, oft zugunsten des MIV, und steht nachhaltiger Veränderung im Weg<sup>47</sup>. Umbrüche im Leben bieten jedoch Gelegenheitsfenster, um ungünstige Gewohnheiten zu verändern<sup>48</sup>. Insbesondere ein Umzug oder Wechsel des Arbeitsortes sind gut untersuchte Schlüsselerlebnisse,<sup>49 50</sup> die zu einer erhöhten Zugänglichkeit für neue Informationen führen und die Möglichkeit bieten, von Anfang an nachhaltige Mobilitätsroutinen zu etablieren. Viele Städte nutzen deswegen diesen Zeitpunkt, um den Zugezogenen ein Willkommenspaket zukommen zu lassen, welches auch Anreize und Informationen für umweltverträgliche Mobilität anspricht.

Die Stadt Kassel soll ihr Willkommenspaket noch 2021 um das Thema Mobilität erweitern, mit ÖPNV-Schnuppertickets sowie Informationen und Beratungsangeboten. Dieses Paket soll dann schrittweise in den Folgejahren weiter ausgebaut werden.

In Aachen erhalten Neubürger Coupons für ein siebentägiges Schnupperticket des ÖPNV und ein 30 Euro-Fahrtguthaben für das lokale Carsharing.<sup>51</sup> In einer wissenschaftlichen Begleitung wurde deutlich, dass Neubürger, die ein „Mobilitätspaket“ bekommen haben, sich besser über den ÖPNV informiert fühlen und diesen auch besser bewerten. Außerdem nahm bei der Kontrollgruppe die ÖPNV-Nutzung im Bezug zum alten Wohnort ab, während diese bei den Personen, die ein Mobilitätspaket bekommen haben, ungefähr gleich blieb.<sup>52</sup>

46 Stadt Heidelberg (2020): Betriebliches Mobilitätsmanagement: effizient.nachhaltig.mobil, <https://www.heidelberg.de/hd/HD/Leben/mobilitaetsmanagement.html>

47 Anabele, J., Barnister, D., Schwane, T. (2012): Rethinking habits and their role in behaviour change: the case of low-carbon mobility. *Journal of Transport Geography*, 522-532.

48 Louis, M., Sutton, R. (1991) Switching Cognitive Gears: From Habits of Mind to Active Thinking. *Human Relations*. 44(1):55-76.

49 Davis, A., Jurasek, M., Verplanken, B., Walter, I. (2008): Context change and travel mode choice: combining the habit discontinuity and self-activation hypotheses. *Journal of Environmental Psychology*, 121-127.

50 Rölle, D., Weber, C., Bamberg, S. (2002). Akzeptanz und Wirksamkeit verkehrspolitischer Maßnahmen: Befunde aus drei empirischen Studien. Berlin: Mensch & Buch Verlag

51 Stadt Aachen (2011): Mobilitätspaket für Neubürger, [http://www.aachen.de/DE/stadt\\_buerger/verkehr\\_strasse/verkehrskonzepte/mobilitaetsmanagement/mobilitaetsmanagement-projekte/110418\\_Mobilitaetspaket\\_fuer\\_Neubuerger.html](http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/mobilitaetsmanagement/mobilitaetsmanagement-projekte/110418_Mobilitaetspaket_fuer_Neubuerger.html)

52 Farrokhkhiavi, R. (2010): Mobilitätspaket für Aachener Neubürger – Evaluationsergebnisse, [http://www.aachen.de/de/stadt\\_buerger/pdfs\\_stadtbuerger/evaluation\\_mobilitaetspaket.pdf](http://www.aachen.de/de/stadt_buerger/pdfs_stadtbuerger/evaluation_mobilitaetspaket.pdf)



Auch in München erhalten Neubürger ein Paket mit Mobilitätsbezug. Enthalten sind ein Fahrradstadtplan, ein Gutschein für ein Schnupperticket für den ÖPNV und die Möglichkeit der telefonischen Mobilitätsberatung. Die im Rahmen des Pilotprojekts von 2005 erfasste Wirkung des Neubürger - Marketings ergab, dass sich der Modal Split bei den Zugezogenen um 7,6 % zugunsten des Umweltverbunds veränderte – im Vergleich zur Kontrollgruppe, die keine Informationen erhielt.<sup>53</sup>

### **Bewusstseinsbildende Kampagnen zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl**

Für das Mobilitätsverhalten sind nicht ausschließlich Infrastruktur, Kosten, Zeitaufwand, Gesetze oder Verkehrsregeln ausschlaggebend. Auch subjektive und emotionale Faktoren nehmen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl und darauf, ob eine Veränderung von der Bevölkerung akzeptiert wird oder nicht. Da monomodale Autofahrende die Verkehrssituation einzig aus der Perspektive ihres Autos kennen, verstehen diese Wandel überdurchschnittlich oft als Bedrohung oder Verlust. Bedeutende Verbesserungen des Umweltverbunds sollten daher mit kommunikativen Kampagnen begleitet werden, um ihre volle Wirksamkeit zu entfalten und als Zugewinn betrachtet zu werden. Wichtig ist es hierbei, nicht auf reine Wissenskampagnen zu setzen, sondern Emotionen und soziale Zusammenhänge miteinzubeziehen. Umweltvorteile sollten dabei nicht mit dem Zeigefinger angemahnt werden. Stattdessen empfiehlt es sich auf attraktive Bilder einer positiven Vision zu setzen. Besonders wirksam sind Kampagnen, die sich am Prinzip des individualisierten Marketings orientieren. Dabei werden zuerst Zielgruppen angesprochen, die Veränderung grundsätzlich eher positiv gegenüberstehen und bereits die passende Infrastruktur für Verhaltensänderung vorfinden. In Mitteilungen der Stadt ist darauf zu achten, dass die aktuelle Bevorzugung des Kfz-Verkehrs durch Raumaufteilung und Gesetzgebung nicht durch unbedachte Formulierungen als „normal“ definiert wird, da eine solche Wahrnehmung Veränderung erschwert.<sup>54</sup>

Die Stadt Kassel soll möglichst noch 2021 eine bewusstseinsbildende Kampagne zur Förderung des Umweltverbunds entwickeln und zeitnah starten. Bewusstseinskampagnen für den ÖPNV würden sich in Kassel besonders dann eignen, wenn neue Angebote in Betrieb genommen werden, z. B. die Straßenbahnstrecke nach Harleshausen oder die Pandemie-situation sich bezüglich des Wissensstands zum Infektionsrisiko im ÖPNV oder den aktuellen Infektionszahlen deutlich verändert hat.

München („Radlhauptstadt München“): Die Kampagne – 2010 und 2018 durchgeführt – sollte die positiven Aspekte des Fahrradfahrens hervorheben und ins Bewusstsein der Bevölkerung rücken: „Durch vielfältige Aktivitäten und Events werden die Vorzüge des Fahrrads inszeniert und erlebbar gemacht, um auch bei jenen ein Interesse zu wecken, die vom

53 Wappelgorst, S. (2009): Monitoring und Evaluation von verkehrlichen Maßnahmen: das Münchner Neubürgerpaket und das Neubürgerpaket für die Region München, [https://www.ssoar.info/ssoar/bitstream/handle/document/35941/ssoar-2009-wappelhorst-Monitoring\\_und\\_Evaluation\\_von\\_verkehrlichen.pdf?sequence=1&isAllowed=y&linkname=ssoar-2009-wappelhorst-Monitoring\\_und\\_Evaluation\\_von\\_verkehrlichen.pdf](https://www.ssoar.info/ssoar/bitstream/handle/document/35941/ssoar-2009-wappelhorst-Monitoring_und_Evaluation_von_verkehrlichen.pdf?sequence=1&isAllowed=y&linkname=ssoar-2009-wappelhorst-Monitoring_und_Evaluation_von_verkehrlichen.pdf)

54 Agora Verkehrswende (2019): Neue Wege in der Verkehrswende, [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Kommunikation\\_Behavior\\_Change/21\\_Neue-Wege-in-der-Verkehrswende\\_Agora-Verkehrswende\\_WEB.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Kommunikation_Behavior_Change/21_Neue-Wege-in-der-Verkehrswende_Agora-Verkehrswende_WEB.pdf)

Radfahren im Alltag noch nicht überzeugt sind. Mobilitätsgewohnheiten sollen so hinterfragt und zum Umsteigen motiviert werden, damit eine tief verwurzelte „Radkultur“ entstehen kann. Das Fahrrad soll wieder zum alltäglichen Bestandteil Münchner Lebensart und Lebensfreude werden.<sup>55</sup>

Im ÖPNV-Bereich wurden mit Hilfe des Individualisierten Marketings Anfang der 2000er Jahre umfangreiche Kommunikationsmaßnahmen in über 100 Projekten in Europa durchgeführt. Dabei werden direkte Kontakte hergestellt, um potenzielle Kunden zu erreichen und so Informationsdefizite zu minimieren und die individuelle ÖPNV-Nachfrage zu ermitteln.<sup>56</sup> Bei den 45 deutschen Teilnehmerstädten wurde so eine mittlere Nettowirkung von 19 Prozent Nachfragesteigerung erreicht.<sup>57</sup>

### Ideenwettbewerbe zur Umgestaltung des Straßenraums

Eine Umgestaltung des Stadtraums sollte zwingend mit Beteiligung der Bürgerschaft vor Ort geschehen. Eine Möglichkeit bieten Ideenwettbewerbe, bei denen die Bevölkerung sowie Vereine Vorschläge unterbreiten können, wie temporär (oder auch langfristig) PKW-Flächen umgewidmet werden können. Der so freiwerdende Straßenraum kann zum Beispiel als sozialer Treffpunkt im Stadtteil oder als grüne Oase genutzt werden. Die Stadt Kassel soll einen Wettbewerb zur Umgestaltung von Straßenraum finanzieren und 2021 auf den Weg bringen. Der Wettbewerb soll jährlich durchgeführt werden.

In San Francisco wird im Rahmen des Public Works Parklet Programs Geschäften, Grundstücksbesitzern sowie Nachbarschaftsorganisationen angeboten, Anträge zu stellen, um Parkraum in sogenannte Parklets umzuwandeln. Parklets sind in San Francisco eine Erweiterung des Gehwegs, auf dem Stadtmobiliar, Pflanzen aber auch Radabstellanlagen entstehen können.<sup>58</sup> Bisher wurden 47 Parklets in San Francisco genehmigt.<sup>59</sup>

Die Umwandlung von Parkflächen wird auch in Wien vorangetrieben. Dort entstehen temporär zwischen März und November auf maximal zwei zusammenhängenden Stellplätzen begrünte Straßengärten oder befestigte Aufenthaltsräume. Die Wiener Bevölkerung kann Ideen zur Gestaltung der Parklets bei der Stadt einreichen und dann nach Genehmigung die Flächen gestalten und umbauen.<sup>60</sup> Insgesamt 74 Parklets gibt es derzeit in Wien, von denen 15 aufgrund der Corona-Pandemie auch über den Winter weiter bestehen bleiben durften.<sup>61</sup>

- 
- 55 Nationaler Radverkehrsplan (2012): Radhauptstadt München – Städtische Kampagne zur Förderung des Radverkehrs, <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/staedtische-kampagne-zur-foerderung-des-radverkehrs>,  
56 Brög, W., Erl, E., Mense, N. (2003): Individualisiertes Marketing. Beitrag zum 1. ÖPNV-Innovationskongress des Landes Baden-Württemberg, in Zusammenarbeit mit der DVWG, Freiburg im Breisgau, Februar 2003  
57 Brög, W. (2016): Dialog-Marketing mit Dialog. In: Der Nahverkehr 6/2016.  
58 San Francisco Planning Department (2020): San Francisco Parklet Manual, <http://groundplaysf.org/wp-content/uploads/San-Francisco-Parklet-Manual.pdf>  
59 San Francisco Public Works (2020): Parklets, <https://sfpublicworks.org/services/permits/parklets>  
60 Magistrat der Stadt Wien (2015): Belebte Freiräume – Öffentlicher Parkraum und alternative Nutzung, [https://www.wienzuffuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2016/08/2015\\_belebte-freiraeume\\_Folder-MA28.pdf](https://www.wienzuffuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2016/08/2015_belebte-freiraeume_Folder-MA28.pdf)  
61 Rachbauer, S. (2020): Wegen Corona: Parklets dürfen erstmals auf Straße überwintern, in: Kurier, 06.11.2020, <https://kurier.at/chronik/wien/wegen-corona-parklets-duerfen-erstmal-auf-strasse-ueberwintern/401088402>

## **Ansprache der Landes- und Bundespolitik**

Nicht alle empfohlenen Maßnahmen kann die Stadt Kassel unmittelbar und selbstständig umsetzen. Landes- und Bundesgesetze geben oft einen Rechtsrahmen vor, über den sich eine Kommune nicht eigenständig hinwegsetzen kann. Jedoch kann sich die Stadt Kassel für eine Änderung bzw. Anpassung der Landes- bzw. Bundesgesetzgebung stark machen. Dabei sollte es helfen, dass Kassel sowohl im deutschen als auch im hessischen Städtetag Mitglied und Kassels Oberbürgermeister Christian Geselle Präsident des hessischen Städtetags. Um die lokale Verkehrswende zu ermöglichen, soll sich die Stadt Kassel dafür einsetzen, dass

- neue Finanzierungsinstrumente der Nutznießerfinanzierung auf kommunaler Ebene eingeführt werden können,
- die Regelgeschwindigkeit innerorts auf Tempo 30 festgesetzt wird,
- Klimaschutz als Grund für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung möglich wird.

## **Möglichkeiten für Instrumente der Nutznießerfinanzierung schaffen**

Besonders im Bereich der Nutznießerfinanzierung können in Deutschland bisher aufgrund eines fehlenden Rechtsrahmens nur sehr wenige Instrumente umgesetzt werden. Dazu zählt eine City-Maut wie in London<sup>62</sup>, Stockholm<sup>63</sup> oder in der britischen Stadt Durham<sup>64</sup>, bei der die Ein- bzw. Durchfahrt eines begrenzten Gebietes einer Stadt mit einer Abgabe belegt wird. Die Einnahmen durch die Maut können zum Beispiel für die Finanzierung eines verbesserten ÖPNV-Angebotes genutzt werden. Bei mehreren Städten, die eine City-Maut eingeführt haben, zeigte sich, dass sich sowohl der einfahrende Verkehr als auch der Verkehr innerhalb einer City-Maut-Zone reduzierte.

Eine weitere Möglichkeit sind beitragsfinanzierte Bürgertickets (eine Form der o. g. Solidarmodelle). Diese erlauben eine kostengünstige oder kostenlose Nutzung des ÖPNV gegen einen verpflichtenden monatlichen Beitrag der Beitragszahler (z. B. Haushalte der Stadt Kassel). Für ein solches und zwei weitere Finanzierungsmodelle wird derzeit durch das Land Baden-Württemberg die notwendige Rechtsgrundlage geschaffen.

Aber nicht nur die Bevölkerung der Stadt Kassel profitiert vom ÖPNV, auch Unternehmen tun dies, so dass eine Beteiligung dieser über einen Arbeitgeberbeitrag möglich wäre. In Frankreich ist die sogenannte „Versement Transport“ eine lokale Steuer, die seit den 1970er Jahren die steigenden Kosten im ÖPNV deckt, ohne die ÖPNV-Nutzer zusätzlich zu belasten. Diese Steuer

---

62 Transport for London (2008): Central London Congestion Charge Impacts monitoring, Sixth Annual Report, <http://content.tfl.gov.uk/central-london-congestion-charging-impacts-monitoring-sixth-annual-report.pdf>

63 Zukunft Mobilität (2012): Die Auswirkungen der Innenstadt-Maut in Stockholm auf die Emissionen, <https://www.zukunft-mobilitaet.net/12194/analyse/innenstadtmaut-wirkung-emissionen-stockholm>

64 Durham City Council (2003): Saddler Street Road User Charge Scheme Monitoring Report, [https://www.eltis.org/sites/default/files/case-studies/documents/saddler\\_street\\_congestion\\_charge\\_monitoring\\_report\\_3.doc](https://www.eltis.org/sites/default/files/case-studies/documents/saddler_street_congestion_charge_monitoring_report_3.doc)

hat zur Folge, dass ca. ein Drittel der ÖPNV-Betriebskosten gedeckt werden, während die Fahrpreise im ÖPNV stagnieren oder teilweise sogar abnehmen.<sup>65</sup>

Für die Einführung der genannten Maßnahmen zur Nutznießerfinanzierung ist vor allem eine Änderung der Landesstraßengesetze und/oder der Kommunalabgabengesetze der Länder notwendig.<sup>66</sup> In Hessen betrifft dies das Hessische Straßengesetz (HStrG) und das Gesetz über kommunale Abgaben (KAG).

### **Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts**

Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h ist eine der gebräuchlichsten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Nebennetz deutscher Städte, insbesondere da Tempo 30 maßgeblich die Verkehrssicherheit erhöht. Aber auch außerhalb des Nebennetzes kann Tempo 30 positive Wirkungen entfalten. Neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit können Luftschadstoffbelastungen reduziert werden, wenn der Verkehrsfluss beibehalten bzw. verbessert wird. Zudem wird wahrnehmbar die Lärmbelastung reduziert. Dabei wird die Leistungsfähigkeit der Straße kaum beeinflusst und die Reisezeitverluste sind volkswirtschaftlich kaum relevant.<sup>67</sup> Für eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 ist jedoch eine Änderung der Straßenverkehrsordnung StVO notwendig. Damit einhergehen sollte zudem die Überlegung, bisherige Tempo-30-Zonen in Tempo-20-Zonen umzuwandeln, um weiterhin einen Geschwindigkeitsunterschied zwischen verschiedenen Straßenkategorien beizubehalten und so Durchgangsverkehre im Nebennetz zu verhindern.

---

65 Stoycheva, A. (2019): Instrumente der Finanzierung des ÖPNV in Frankreich, [https://www.mowin.net/fileadmin/mowin/dokumente/Nahverkehrstage/2019/06\\_Frau\\_Stoycheva\\_Instrumente\\_der\\_Finanzierung\\_des\\_OEPNV\\_in\\_Frankreich.pdf](https://www.mowin.net/fileadmin/mowin/dokumente/Nahverkehrstage/2019/06_Frau_Stoycheva_Instrumente_der_Finanzierung_des_OEPNV_in_Frankreich.pdf)

66 Klinger, Remo; Klein, Antonia: Rechtsgutachten zur Zulässigkeit der Einführung einer City-Maut durch Bundesländer und Kommunen, [http://www.duh.de/fileadmin/user\\_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Umweltzonen/DUH\\_Rechtsgutachten\\_City-Maut\\_2016.pdf](http://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Umweltzonen/DUH_Rechtsgutachten_City-Maut_2016.pdf)

67 Umweltbundesamt 2016: Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen\\_von\\_tempo\\_30\\_an\\_hauptstrassen.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf)