



## Forschungsprojekt MoNa: Teilprojekt Mobilität Handlungsleitfaden zur Klimaneutralität im Bereich Mobilität für die Stadt Kassel

Laufzeit: November 2020 bis Oktober 2022

### HINTERGRUND UND ZIEL

Gemäß Bundesklimaschutzgesetz hat sich Deutschland verpflichtet, den Treibhausgas-Ausstoß bis 2030 um 65% gegenüber dem Referenzjahr 1990 zu reduzieren und bis 2045 Netto-Treibhausgasneutralität zu erreichen. Im Bereich Mobilität ist der Handlungsbedarf besonders groß, da im Verkehrssektor – als einzigem Sektor in Deutschland – seit dem Jahr 1990 fast keine CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart worden sind. Die Stadt Kassel hat sich im Sommer 2019 das Ziel gesetzt, bereits bis 2030 in allen Bereichen klimaneutral zu werden. Dafür wurde als Beratungsgremium der so genannte Klimaschutzrat eingerichtet.

Vor diesem Hintergrund war das Ziel dieses Teilprojektes, einen Handlungsleitfaden zu erstellen, der praktische Wege zur Klimaneutralität im Bereich Mobilität aufzeigt und Maßnahmenvorschläge bewertet und priorisiert. Die Maßnahmenvorschläge sollten bereits während der Projektlaufzeit in die Zusammenarbeit mit dem Klimaschutzrat und einschlägigen städtischen Stellen eingebracht werden, um eine zügige Umsetzung zu ermöglichen.

### METHODISCHES VORGEHEN

Zunächst wurde auf Basis der Ergebnisse einer Literaturrecherche eine grundlegende Strategie erarbeitet, die aus drei mit einer Priorisierung versehenen Elementen besteht: Verkehr vermeiden, verlagern und verträglicher abwickeln. Des Weiteren lassen sich Maßnahmen einteilen in so genannte „Pull-Maßnahmen“, die ein gewünschtes Verhalten attraktiver gestalten, und „Push-Maßnahmen“, die darauf abzielen, ein unerwünschtes Verhalten unattraktiver zu gestalten. Schließlich können Maßnahmen nach ihrem Ansatzpunkt eingeteilt werden. Auf Basis dieser mehrdimensionalen Kategorisierung wurde eine Sammlung zielführender Maßnahmen erstellt. Um deren Wirkungspotenzial im Sinne der CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktion abzuschätzen, wurden Ergebnisse von Modellrechnungen sowie Evaluationen aus anderen Städten herangezogen, die ähnliche Maßnahmen bereits umgesetzt haben.

### ERGEBNISSE

Pull-Maßnahmen stoßen zwar in der Bevölkerung meist auf große Zustimmung, sind jedoch alleine nicht wirksam genug; Push-Maßnahmen sind häufig sehr wirksam, erfahren aber deutlich weniger Akzeptanz. Daher müssen Maßnahmenpakete aus ineinandergreifenden Push- und Pull-Maßnahmen geschnürt werden, die die geringe Akzeptanz restriktiver Maßnahmen gegenüber dem MIV erhöhen, indem attraktive Möglichkeiten für Verhaltensänderung eröffnet werden.

Zur Steigerung der Akzeptanz sind flankierende *bewusstseinsfördernde Kampagnen* und *Beteiligungsangebote* für die Zivilgesellschaft wichtig. Hierbei, wie auch bei der Ausgestaltung der Maßnahmen selbst, sollten die Potenziale für eine *Steigerung der Lebensqualität* und der *Verkehrssicherheit* betont und auf eine *positiv konnotierte Benennung* von Maßnahmen geachtet werden.

Die meisten Maßnahmen, die bereits für sich genommen ein besonders hohes Wirkungspotenzial haben (Push-Maßnahmen wie höhere CO<sub>2</sub>-Bepreisung, City-/Regio-Maut, Pkw-Zulassungssteuern, weitläufige Parkraumbewirtschaftung und Geschwindigkeitsreduktion) erfordern Gesetzesänderungen auf Bundes-

und/oder Landesebene und liegen somit außerhalb des Handlungsraums der Stadt Kassel.

Unter den Maßnahmen, die die Stadt Kassel – teilweise in Kooperation mit den Umlandgemeinden – innerhalb des aktuellen Rechtsrahmens ergreifen kann, erscheinen folgende Maßnahmen aufgrund ihres Wirkungspotenzials, ihrer Umsetzbarkeit und/oder ihrer Bedeutung für die Akzeptanz und für das Zusammenwirken in Kombination mit anderen Maßnahmen als prioritär:

- Schrittweiser Ausbau des ÖPNV-Angebots: Taktverdichtung, neue Direktverbindungen, Planung neuer Tramstrecken, ergänzende (autonome) On-Demand-Verkehrsangebote.
- Abbau von Pkw-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum, Reservierung vorhandener Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge
- Intensivierung der Parkraumbewirtschaftung: räumliche Ausdehnung der Parkgebührenzonen, Erhöhung der Parkgebühren
- Teilweise Verlagerung des Pendlerverkehrs durch Aus- und Neubau von P&R-Anlagen möglichst weit außerhalb der Stadt.
- Umwidmung von Kfz-Fahrstreifen auf Hauptverkehrsstraßen zugunsten von Radstreifen, Bussonderfahrstreifen und/oder Flächen mit höherer Aufenthaltsqualität.



Abbildung 1: Umbau der Mariahilfer Straße in Wien. Quelle: <https://www.faz.net/aktuell/wissen/physik-mehr/verkehrswende-wie-es-gelingt-die-blechlawine-zu-stoppen-und-staedte-fuer-menschen-zu-gestalten-16967470.html>