

## Empfehlung des Klimaschutzrates der Stadt Kassel

Maßnahmen-Nr.: 2020-AKBB-01	Stand: 01.10.2020
<b>Leitlinien für gute Kommunikation und Bürgerbeteiligung</b>	

### Präambel

Die Stadt Kassel hat sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 klimaneutral zu werden. Mit der Einberufung des Klimaschutzrates hat die Stadt ein Gremium mit Akteuren aus Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft eingerichtet, um den dafür notwendigen umfangreichen Diskussionsprozess sowohl fachlich als auch in seiner gesellschaftlichen Relevanz zu begleiten. Der Klimaschutzrat (KSR) wird ergänzt durch die fachliche Arbeit und Beratung von acht Themenwerkstätten (TWS).

Ziele der Leitlinien sind, ein gemeinsames Verständnis und einen verbindlichen Rahmen für *gute Kommunikation und Bürgerbeteiligung im Rahmen des Prozesses Kassel klimaneutral 2030* festzulegen. Ausgangspunkt dabei ist, dass es für die Umsetzung des Zieles „Kassel klimaneutral 2030“ die Mitwirkung der Bürger:innen braucht. Daher gilt es, die Perspektiven und Ideen der Vielfalt der Kasseler Bürger:innen proaktiv während des Prozesses einzuholen, einzubeziehen und einen verbindlichen Rahmen für die gemeinsame Gestaltung der Stadtentwicklung zu schaffen. Die Leitlinien sollen bei den Kommunikations-, Entscheidungs- und Umsetzungsprozessen aller beteiligten Akteure aus Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Zivilgesellschaft zu Klimaschutzmaßnahmen in Kassel Anwendung finden. Sie sollen insbesondere dann wirksam werden, wenn die Klimaschutzmaßnahmen das Lebensumfeld der Bürger:innen betrifft oder adressiert. Eine gute Kommunikation und Ausgestaltung von Beteiligungsprozessen ermöglichen den Bürger:innen die Mitgestaltung der Maßnahmen zur Umsetzung der Klimaschutzziele. Die Übernahme von Verantwortung im Umsetzungsprozess ist notwendig und begrüßenswert. Gute Bürgerbeteiligung führt zu einer erhöhten und breiten Akzeptanz für Maßnahmen zur notwendigen klimaneutralen Stadtentwicklung.

### Leitlinien

- 1. Beteiligung muss sinnhaft und nützlich sein.**
- 2. Beteiligung braucht Respekt und Wertschätzung gegenüber anderen Personen und Perspektiven sowie Lern- und Kompromissbereitschaft.**
- 3. Jeder Kasseler Bürgerin und jedem Bürger wird ermöglicht, sich mit Ideen, Fragen und Anregungen am Prozess zu beteiligen. Es sollen alle gesellschaftlichen Gruppen erreicht und möglichst viele spezifische Bedarfe und Interessen berücksichtigt werden.**
- 4. Die politischen Entscheidungsträger:innen werden aufgefordert, den Beteiligungsprozess mitzutragen. Sie integrieren seine Ergebnisse und Impulse in die Aushandlungsprozesse zur Entscheidungsfindung.**

5. Es gibt Gestaltungsspielraum, der klar zu benennen bzw. auszuhandeln ist und es bestehen Einflussmöglichkeiten.
6. Der Beteiligungsprozess wird für die Beteiligten klar, nachvollziehbar und transparent gestaltet. Informationen werden verständlich und umfassend zur Verfügung gestellt.
7. Der barrierefreie Zugang zu Informationen wird ermöglicht. Das gilt für Veranstaltungen wie für die verschiedenen Medien.
8. Qualitativ hochwertige, inklusive, wirkungsvolle und gelingende Beteiligung braucht eine sorgfältige und kompetente Vorbereitung und Gestaltung des Beteiligungsprozesses.
9. Beteiligung und Bildung werden eng miteinander verknüpft und ihre Synergien genutzt. Erfahrung von gelingender Kooperation und Selbstwirksamkeit sind oft der Impuls für Engagement und eigenes Handeln.
10. Für die notwendigen zeitlichen, finanziellen und personellen Ressourcen für qualitativ hochwertige Beteiligungsprozesse wird gesorgt. Sie werden von der Stadt zur Verfügung gestellt oder deren Beantragung aktiv unterstützt.

Unterzeichner:in

Unterzeichner:in

**Ergänzungen des Klimaschutzrates:****Gesamtbewertung:**

- Ziel von Beteiligungsformaten sollte nicht nur sein, Akzeptanz für Klimaschutzmaßnahmen zu erwirken. Beteiligung hat auch einen demokratischen Zweck – die Stadtbevölkerung soll sich in den Gesamtprozess einbringen können.
- Maßnahmenempfehlungen müssen nicht nur an Politik weitergeleitet werden; Klimaschutzrat kann auch selbst aktiv werden, indem Maßnahmen mittels eigener Formate der Stadtgesellschaft vorgestellt werden; Bürger\*innen sollten angeregt werden, sich selbst aktiv einzubringen
- Grundsätzlich bestehen zwei beteiligungs-/kommunikationsspezifische Herausforderungen beim kommunalen Klimaschutz:
  - Prozess muss durch geeignete Formate zugänglich sein für Bevölkerung
  - Klimaschutz erfordert Verhaltensänderungen und damit geeignete Kommunikationsformate
- Beteiligung ermöglicht Artikulierung von spezifischen (Partikular-)Interessen (siehe Punkt 3 bei Leitlinien) → wie geht man mit Positionen um, die Grundziel Klimaneutralität in Frage stellen?
- ↪ das Ziel Klimaneutralität sollte bei umfassenderen Beteiligungsprozessen nicht infrage gestellt werden

<b>Sozialverträglichkeit:</b> ./.
<b>Auswirkungen auf die Wirtschaft:</b> ./.
<b>Ökologieverträglichkeit:</b> ./.
<b>Weitere Aspekte:</b> ./.

**Der Klimaschutzrat empfiehlt bei**

Zustimmung: einstimmig

Ablehnung: -

Enthaltung: 4

**dem Magistrat zur Erreichung des Ziels Klimaneutralität 2030 den Leitlinien im Rahmen der Kasseler Klimaschutzaktivitäten zu folgen.** Die Leitlinien werden veröffentlicht.

Prof. Dr. Martin Hein

Leiter des Klimaschutzrates

## Erläuterungen zu den Leitlinien für gute Kommunikation und Bürgerbeteiligung

Zu 1) Beteiligungsprozesse sind kein Selbstzweck. Sie dienen der Lösungsfindung (hier Maßnahmen zur Erreichung der Klimaneutralität), haben einen Nutzen (z. B. Erhaltung einer lebenswerten Umwelt und Schonung von Ressourcen) sind weder Alibi noch Akzeptanzbeschaffung. Der potenzielle Nutzen von Bürgerbeteiligung liegt im Aufzeigen von Konfliktpunkten, Einbringen von lokalem Wissen, Lösungsideen, Mitwirkung bei der Umsetzung, Übernahme von Verantwortung. Sinnhafte und nützliche Beteiligungsprozesse sind in der Regel konstruktiv und wirksam für die Zielerreichung wie hier für die Klimaneutralität 2030.

Zu 3) Für gelingende Beteiligung ist eine positive Haltung gegenüber Bürgerbeteiligung und eine konstruktive Diskussionskultur in der Stadt Kassel grundlegend. Leitlinie 1 beinhaltet eine wechselseitige Bereitschaft, zuzuhören, Menschen und ihre Perspektiven wertschätzend zu behandeln, eine grundsätzliche Bereitschaft, sich mit neuen Informationen zu beschäftigen (Lernbereitschaft), ggf. den eigenen Standpunkt zu hinterfragen. Gelingende Beteiligung braucht eine lösungsorientierte und konstruktive Streitkultur.

Zu 3) Gelingende Beteiligung braucht Vielfalt und Offenheit der Teilnahme. Hier obliegt es den jeweiligen Verfahrensverantwortlichen, durch geeignete Maßnahmen der Beteiligung und Kommunikation sicherzustellen, dass sich die Vielfalt der Stadtbevölkerung in Teilnahme und Repräsentation widerspiegelt. Es gilt der Gleichbehandlungsgrundsatz. Keine Gruppe und keine Person darf aufgrund von Geschlecht, Alter, ethnischer Herkunft, Religion, Weltanschauung, Behinderung oder sexueller Ausrichtung/Identität von der Beteiligung ausgeschlossen oder hinsichtlich der Teilnahmemöglichkeiten benachteiligt werden. Wird eine Auswahl an Beteiligten getroffen, ist dies zu begründen. Teilnahme an Beteiligungsprozessen basiert grundsätzlich auf Freiwilligkeit.

Die Repräsentativität der gesellschaftlichen Vielfalt ist ein Querschnittsthema aller Leitlinien und braucht für ihre intersektionale, inklusive und wirksame Umsetzung besondere Aufmerksamkeit und die angemessenen Ressourcen. Über die Auswahl von Beteiligungsformaten kann die Vielfalt in der Teilnahme unterstützt werden. Das hängt von verschiedenen Auswahlkriterien ab. Beispielsweise spielt die Intensität eine Rolle: Bürgerbeteiligung kann unterschiedliche Intensitäten erreichen wie „Informieren“, „Konsultieren“, „Einbeziehen“ bis hin zum „Entscheiden/Ermächtigen“. Ein zweites Kriterium ist die Höhe der Betroffenheit, je stärker betroffen desto intensiver sollte beteiligt werden. Vor der Umsetzung einer Klimaschutzmaßnahme sollen die sozialen Auswirkungen und die Betroffenheit der Bürger:innen eingeschätzt werden, zusätzlich zu den THG- und Umweltfolgen. Dazu braucht es Indikatoren zur Einschätzung von Betroffenheit und Beteiligung bei Klimaschutz-Maßnahmen. Eine erste Einschätzung wird für die Vorlage Maßnahmensteckbrief empfohlen.

Zu 4) Bürgerbeteiligung braucht politische Anerkennung, politisches Engagement und Verbindlichkeit (Commitment) um ihr Potenzial entfalten und der Lösungsfindung nützlich sein zu können. Bleiben Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung im politischen Prozess unberücksichtigt, besteht die Gefahr, Frust und Widerstand (Beteiligungsverweigerung) zu erzeugen.

Zu 5) Der Beteiligungsprozess „Kassel klimaneutral 2030“ ist in seinem Ergebnis offen und beeinflussbar. Den Beteiligten wird klar und verständlich vermittelt, worauf sie Einfluss nehmen, welche offenen Punkte sie mitgestalten können, was zu diesem Zeitpunkt und in diesem konkreten Beteiligungsschrittprozess verhandelbar ist und aus welchen Gründen.

Zu 6) Das gesamte Verfahren zur Erarbeitung des Maßnahmenplans „Kassel klimaneutral 2030“ wird für Beteiligte und Interessierte transparent und nachvollziehbar gestaltet. Einzelne Schritte, relevante Strukturen und Gremien werden verständlich vermittelt, einschließlich der Zusammenarbeit von Themenwerkstätten, Klimaschutzrat, Magistrat und Stadtverordnetenversammlung. Dabei gilt es anlassbezogen eine allgemeinverständliche Klarheit zu Rolle, Verantwortlichkeit und Entscheidungsspielraum für die Prozessbeteiligten herzustellen und offenzulegen. Die Entscheidungsfindung im Prozess Kassel klimaneutral 2030 wird nachvollziehbar dargestellt. Über den Umgang mit den Beteiligungsergebnissen im weiteren Entscheidungsprozess wird aktiv informiert.

Zu 7) Die Zugänglichkeit zu Informationen wird unter besonderer Berücksichtigung der Barrierefreiheit gewährleistet. Das gilt für persönliche/analoge Information (in Veranstaltungen, Sprechstunden etc.) genauso wie für Informationen über verschiedene Medien. Bei der Wahl des Medien- und Kommunikationsformates ist die Vielfalt der Bürgergesellschaft und deren Ansprüche zu berücksichtigen.

Zu 8) Für eine inklusive, wirkungsvolle und gelingende Beteiligung ist die Qualität der Prozessgestaltung sicherzustellen. Dazu gehört eine professionelle Beratung/Begleitung, ausreichende Ressourcen und Zeit für die Planung und Vorbereitung. Eine frühe und kooperative Prozessplanung unter Einbeziehung von Betroffenen und Schlüsselakteuren und Qualitätssicherung in einer Steuerungsgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern verschiedener Akteursgruppen wird empfohlen.

Zu 9) Beteiligungsprozesse sind Lernprozesse und sollten aktivierend und kooperativ gestaltet werden.

Zu 10) Gute Beteiligungsprozesse brauchen ausreichende Ressourcen personeller und finanzieller Art, die zudem Spielräume gewähren, um bedarfsorientiert im Prozess reagieren zu können. Beteiligung muss frühzeitig beginnen, wenn die Ergebnisse noch offen und Gestaltungsspielräume vorhanden sind. Daher sind Beteiligungsprozesse von Beginn an einzuplanen und mit ausreichend Zeit auszustatten, um den mit guter Beteiligung verbundenen Aufwand leisten zu können. Empfohlen wird die Bereitstellung von Mitteln zur Diskussion der Maßnahmen aus den Themenwerkstätten mit der Kasseler Bevölkerung (z. B. Einrichtung eines Fonds). Stehen diese Mittel nicht zur Verfügung, bemüht sich die Stadt Kassel um Fördermittel oder unterstützt Dritte bei der Beantragung.

Die Leitlinien werden regelmäßig überprüft und bei Bedarf in Abstimmung mit relevanten Akteuren des Prozesses Kassel klimaneutral 2030 angepasst.

**Maßnahmenempfehlung des Klimaschutzrates der Stadt Kassel**

Maßnahmen-Nr.: 2020-QG-03	Stand: 01.10.2020
<b>Sanierungskampagne</b>	
<b>Ziel und Inhalt:</b>	
<p>Die Stadt übernimmt es in ihr regelmäßiges Verwaltungshandeln aktiv in den Fällen von</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigentümerwechseln</li> <li>• Bauanträgen/Bauvoranfragen</li> <li>• Umsetzung der Fernwärmeanschlussverpflichtung (siehe Maßnahme 2020-EV-02)</li> </ul> <p>den betroffenen Bauherren im Rahmen der behördlichen Vorgangsbearbeitung formal anzubieten, eine kostenlose und kompetente Energieeffizienzberatung für ihr Objekt in Anspruch zu nehmen. Dabei übernimmt die „Anlaufstelle“ (siehe Maßnahme 2020-QG-01) die Funktion des ersten Ansprechpartners für die Bauherren.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewusstsein über Bedeutung und Notwendigkeit energetischer Sanierung erhöhen</li> <li>• Spezifische aktive Ansprache der verschiedenen Akteure (Eigentümer, Mieter, Vermieter etc.)</li> <li>• Bewerbung der Anlaufstelle mit dem Ziel, Handlungsfähigkeit zu steigern</li> <li>• Steigerung der Sanierungsrate und -tiefe</li> </ul>	
<b>Umsetzungsschritte und Meilensteine:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadtweiter Auftakt</li> <li>• Dann Konzentration/Fokus auf bestimmte Quartiere</li> <li>• Gezielte Ansprache von Multiplikatoren, z.B. Ortsbeiräte, Handwerkskammer, Immobilienbranche</li> <li>• Verknüpfung mit aufsuchenden Beratungsangeboten</li> </ul>	
<b>Geltungsbereich/Zielgruppen:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle Immobilieneigentümer (private und öffentliche)</li> <li>• Mieter*innen</li> <li>• Handwerker*innen</li> </ul>	
<b>Einführung/Laufzeit:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sobald Anlaufstelle (siehe Maßnahme 2020-QG-01) eingerichtet und arbeitsfähig ist</li> <li>• In regelmäßigem Rhythmus</li> </ul>	
<b>Kostenschätzung:</b>	
<b>Wirkung und systemische Bedeutung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• THG-Reduktion</li> <li>• Regionale Wertschöpfung: bei erfolgreicher Kampagne, Potenzial für neue Arbeitsplätze im Handwerk</li> </ul>	
<b>Kommunikations- und Beteiligungsbedarfe:</b>	

**Ergänzungen des Klimaschutzrates:**

<b>Gesamtbewertung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Direkte Ansprache sinnvoll, gerade bei Gelegenheitsfenstern</li> </ul>
<b>Sozialverträglichkeit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sanierungen sollten so erfolgen, dass auch Mieter*innen finanziell davon profitieren</li> </ul>
<b>Auswirkungen auf die Wirtschaft:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Architekt*innen stellen neben Handwerker*innen eine weitere zentrale Zielgruppe einer entsprechenden Sanierungskampagne dar.</li> </ul>
<b>Ökologieverträglichkeit:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei Kampagne sollten qualitativer Anspruch an Sanierungsvorhaben mitformuliert und Nachhaltigkeitskriterien ganzheitlich berücksichtigt werden (Sanierung nicht per se ökologisch sinnvoll).</li> </ul>
<b>Kommunikative Begleitung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei Ansprache auch zu ökologischer Sinnhaftigkeit und stadtbildverträglicher Gestaltung beraten.</li> <li>• In Erstansprache/-beratung muss v.a. Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer erzielt werden. Wird meist erreicht durch finanzielle Anreize – auf Fördermittel etc. hinweisen. Für weiterführende Intensivberatung auf Energieberater*innen und Handwerker*innen hinweisen.</li> <li>• Zugriff bei Eigentümerwechsel schwierig aufgrund Datenschutz.</li> <li>• Finanzielle Aspekte (steuerliche Anreize) sollten insb. bei gewerblichen Nutzern/Eigentümern herausgestellt werden.</li> </ul>
<b>Weitere Aspekte:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ästhetische Aspekte sollten bei Sanierungsprojekten berücksichtigt werden. Zitat von Fr. von der Leyen: Nachhaltiges Bauen/Sanieren sollte eigene Ästhetik erlangen (Stichwort Baukultur).</li> <li>• Kapazitäten in Stadtverwaltung für Umsetzung der Maßnahmenelemente müssen gesteigert werden.</li> </ul>

**Der Klimaschutzrat empfiehlt bei**

Zustimmung: einstimmig

Ablehnung: -

Enthaltung: 1

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

Prof. Dr. Martin Hein

Leiter des Klimaschutzrates

**Maßnahmenempfehlung des Klimaschutzrates der Stadt Kassel**

Maßnahmen-Nr.: 2020-MO-07	Stand: 01.10.2020
<b>Preispolitische Steuerung der Verkehrsnachfrage</b>	
<p><b>Ziel und Inhalt:</b></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 CO<sub>2</sub> emittieren, und andererseits die Nutzung von Verkehrsmitteln mit hohen CO<sub>2</sub>-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"> <li>• AboFlex: 5,- € monatlicher Preis, 50%-Rabatt auf Einzelfahrt und Kurzstrecke in KasselPlus</li> <li>• AboFlexPlus: 10,- € monatlicher Preis, 50%-Rabatt auf Einzelfahrt und Kurzstrecke in KasselPlus und bei den Parkgebühren zunächst in Parkhäusern bzw. Tiefgaragen</li> <li>• Erhöhung der Parkgebühren für alle anderen und im öffentlichen Raum, z.B. um 1,00 € für 30 Minuten</li> <li>• Elektrofahrzeuge sind im Rahmen der gesetzlichen Förderung weiterhin von den Parkgebühren im öffentlichen Raum befreit</li> </ul> <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 CO<sub>2</sub>-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><b>Umsetzungsschritte und Meilensteine:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Festlegung der Preisparameter und der vertrieblichen Rahmenbedingungen</li> <li>2. Anpassung NVV-Tarif und Parkgebührenordnung der Stadt Kassel</li> </ol>	
<p><b>Geltungsbereich/Zielgruppen:</b></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 CO<sub>2</sub>-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><b>Ökologieverträglichkeit:</b> ./.</p>
<p><b>Kommunikative Begleitung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wird Tarifsystem dadurch nicht noch komplexer und unverständlicher? <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ aus Sicht der Themenwerkstatt Mobilität unproblematisch</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>Weitere Aspekte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Würde sich Rabattierung auch auf Multiticket beziehen? Multiticket insbesondere für Familien attraktiv. <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ bisher vorgesehen, auf Einzelfahrkarten zu beschränken. Multiticket ja bereits mehrfach rabattiert. Abwägung erforderlich.</li> </ul> </li> <li>• Magistrat Stadt Kassel ist nicht das einzige Aufsichtsratsmitglied beim NVV <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Einführung der Maßnahme daher abhängig von weiteren Umlandgemeinden.</li> </ul> </li> <li>• Maßnahme zum jetzigen Zeitpunkt günstig (Corona)? <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ Weichen müssen jetzt gestellt werden für stärkere Finanzierung des ÖPNV.</li> <li>↳ Corona bringt für ÖPNV auch Chancen: derzeit viele qualifizierte Busfahrer*innen von Reisebusunternehmen arbeitslos, die für ÖPNV gewonnen werden könnten</li> </ul> </li> </ul>

### 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