

**Maßnahmenempfehlung des Klimaschutzrates der Stadt Kassel**

Maßnahmen-Nr.: 2020-MO-06	Stand: 03.09.2020
<b>Ausweitung von Parkbevorrechtigungen für E-Fahrzeuge und Carsharing-Angebote</b>	
<b>Ziel und Inhalt</b>	
<p>Der Magistrat bittet die Stadtverordnetenversammlung zu beschließen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Stadtverordnetenversammlung bittet den Oberbürgermeister darum, die nötigen und möglichen verkehrsrechtlichen Anordnungen zu treffen, um Kfz-Stellflächen für stationsgebundenes Carsharing im öffentlichen Straßenraum bedarfsgerecht zu reservieren. Er wird darüber hinaus gebeten, sukzessive im Rahmen der für den ruhenden Kfz-Verkehr gedachten Flächen mindestens so viele Pkw-Stellflächen im öffentlichen Straßenraum für das Abstellen von E-Fahrzeugen zu reservieren, wie jeweils zum 31.12. des Vorjahres Privat-Pkw mit E-Kennzeichen in Kassel angemeldet sind. Die Verteilung der Stellflächen für E-Fahrzeuge soll sich dabei an der Verteilung der zugelassenen E-Fahrzeuge in den Stadtteilen orientieren.</li> </ul>	
<b>Geltungsbereich / Zielgruppe(n):</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Pkw-Nutzende</li> </ul>	
<b>Einführung / Laufzeit:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Start: 01.01.2021</li> <li>Laufzeit: grundsätzlich zunächst unbegrenzt, teilweise abhängig von der Verlängerung der Laufzeit für das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) über das Jahr 2026 hinaus und von den Schlussfolgerungen aus der Evaluation des Carsharinggesetz (CsgG) bis zum 31.07.2021</li> </ul>	
<b>Umsetzungsschritte und Meilensteine:</b>	
<b>Kostenabschätzung:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Aufwand pro neuem Schild mit Mast und Fundament kann in der Größenordnung von überschläglich rund 500 Euro angenommen werden. Pro Bereich wird man von zwei neuen Schildern ausgehen können (Anfang und Ende), also 1.000 Euro pro Bereich. Die Kosten der Umsetzung hängen also letztlich von der Anzahl der Bereiche ab.</li> </ul> <p>In Kassel gibt es rund 700 km Straßen. Rund 80% davon sind Nebenstraßen, d.h. rund 560 km, in denen in der Regel auch geparkt werden darf. Unterstellt man, dass pro km Nebenstraße ein gewisser zusammenhängender Bereich für Carsharing- und/oder E-Fahrzeuge ausgestattet wird, dann würde das rund 560.000 Euro kosten.</p> <p>Alternativ könnte man ansetzen, dass pro km<sup>2</sup> Verkehrsfläche mindestens ein Parkbereich für E-/Carsharing-Fahrzeuge ausgeschildert wird. Bei knapp 107 km<sup>2</sup> Stadtfläche und 14% Anteil Verkehrsflächen wären das rund 15.000 Euro.</p>	

- Die realen Kosten würden sich wahrscheinlich innerhalb dieser Spanne bewegen. Die Mittel für ein solches Projekt müssten daher explizit im Haushaltsplan veranschlagt werden. Geschieht dies nicht, können zwar trotzdem im Rahmen des Haushalts entsprechende Bereiche nach Bedarf ausgewiesen werden, nur wird man keine zügige Flächendeckung erreichen.

### **Wirkung und systemische Bedeutung**

Der ruhende Verkehr ist mit Abstand eines der größten urbanen Verkehrsprobleme:

- Ein großer Teil der Personenschäden von Radfahrenden und Fußgängern hängt mit parkenden Fahrzeugen zusammen.
- In Kassel waren am 31.12.2019 insgesamt 77.352 private Pkw zugelassen. Unterstellt man pro Pkw überschlägig einen Flächenbedarf von mindestens 15 m<sup>2</sup>, dann werden mehr als 8 % der Verkehrsflächen Kassels benötigt, um allein diese Fahrzeuge abzustellen. Diese Flächen könnten mindestens zum Teil auch anders genutzt werden (z.B. Entsiegelung/Bäume; Rad- und Gehwege).
- Die ständige Verfügbarkeit von privaten Pkw in unmittelbarer Nähe zum Wohnort macht das Autofahren sehr bequem. Es trägt dazu bei, dass auch vergleichsweise kurze Wege mit dem Auto zurückgelegt werden.

Will man den Weg zu weniger Autobesitz und zu weniger Verbrennungsmotoren bei den verbleibenden Autos gehen, dann ist die Verknappung von Parkraum und die gleichzeitige Privilegierung für ausgewählte (gewollte) Fahrzeugarten ein wirksamer Hebel. Das Carsharinggesetz (CsgG) und das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) liefern i.V.m. der StVO hierzu den rechtlichen Rahmen.

### **Zielkonflikte**

- Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugen, die nicht als Elektrofahrzeuge oder Carsharing-Fahrzeuge privilegiert sind, werden länger nach freien Stellplätzen suchen. Parksuchverkehr führt zu Energiemehrbedarf und damit partiell auch zu höheren CO<sub>2</sub>-Emissionen.

### **Kontroversen**

- Beim sogenannten Free-floating Carsharing, auch flexibles Carsharing genannt (also ohne Stationen), gehen die fachlichen Meinungen zur Wirksamkeit und zur Konkurrenz-Situation mit dem ÖPNV auseinander. Im Gegensatz dazu ist es weitgehend unstrittig, dass stationsgebundenes Carsharing (Ausleihe und Rückgabe am selben Ort) in Verbindung mit einem guten ÖPNV-Angebot und guter Radinfrastruktur zu deutlich weniger privatem Pkw-Besitz führen kann und damit weniger Wege mit dem Auto zurückgelegt werden.
- Die Förderung von Elektro-Pkw trägt zwar dazu bei, dass Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor zurückgedrängt werden, allerdings lösen Elektrofahrzeuge das Platzproblem in Städten nicht. Hinsichtlich CO<sub>2</sub>-Reduktion muss die Stromversorgung in den Blick genommen werden.
- Das Aufstellen von zusätzlichen Verkehrsschildern hat bezüglich des Stadtbildes auch unschöne Effekte.

**Ergänzungen des Klimaschutzrates:**

<b>Gesamtbewertung:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Verringerung von Stellplätzen für Pkw mit Verbrennungsmotoren ist einer der wenigen Hebel (Push-Maßnahme) auf kommunaler Ebene – es muss dafür gesorgt werden, dass das Halten eines Verbrennermotors unattraktiver wird im Vergleich zu E-Fahrzeug</li><li>• Maßnahme sollte im Zusammenhang mit Parkraumbewirtschaftung diskutiert werden.</li></ul>
<b>Sozialverträglichkeit:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Der Aufbau einer geeigneten Ladeinfrastruktur gerade im Mietwohnungs- und Geschosswohnungsbau sollte hier mitgedacht werden.</li></ul>
<b>Auswirkungen auf die Wirtschaft: -</b>
<b>Ökologieverträglichkeit:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Für stationsgebundenes Carsharing wird die Maßnahme begrüßt; für Pkw mit Plug-in-Hybrid wird die Parkvorberechtigung kritisch gesehen, da diese Fahrzeuge kaum einen ökologischen Vorteil bieten. Die entsprechenden Flächen sollten dann besser in Radverkehrsflächen, Fahrradstellplätze und/oder entsiegelte Flächen umgewandelt werden.</li></ul>
<b>Weitere Aspekte:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Beschilderung der ausgewiesenen Bereiche führte zu ca. 1100 neuen Schildern im Stadtgebiet, wodurch das Stadtbild negativ beeinträchtigt würde.</li></ul>

**Der Klimaschutzrat empfiehlt bei**

Zustimmung: Mehrheit

Ablehnung: 1

Enthaltung: 4

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

Prof. Dr. Martin Hein

Leiter des Klimaschutzrates