Kassel documenta Stadt

DIE LINKE.
Fraktion in der Stadtverordnetenversammlung

Rathaus, 34112 Kassel
Telefon 0561 787 3315
info@linksfraktion-kassel.de

Vorlage Nr. 101.19.485

12. Mai 2022

Autoverkehr reduzieren – für Klimaschutz und Lebensqualität

Antrag

zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Die Stadtverordnetenversammlung setzt sich für die Reduzierung der PKW-Nutzung in Kassel ein und für eine sozial-ökologische Verkehrswende, um die Lebensqualität in der Stadt zu verbessern und die Klimaschutzziele zu erreichen. Der Magistrat wird aufgefordert, dafür noch in diesem Jahr die folgenden konkreten Schritte in die Wege zu leiten:

1. **Anwohnerparken für klimaschädliche Autos verteuern:** Für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, die mehr als 1800 Kilogramm wiegen, und für Elektroautos mit einem Gewicht von über 2000 Kilogramm wird der Preis auf 365 Euro pro Jahr angehoben, für alle anderen auf 120 Euro.
2. **Teilhabe braucht Mobilität:** Die Teilhabecard berechtigt zur kostenfreien Nutzung des ÖPNV. Für dadurch entstehende Einnahmeausfälle wird eine Pauschale an die KVG gezahlt in Höhe der derzeit jährlich etwa 25.000 gekauften Mittendrintickets.
3. **Autofrei-Prämie:** Mit einer Auto-Abmelde-Prämie und einer Kommunikationsoffensive wird für die Abmeldung von privaten Pkws geworben. Wer sein Auto für mindestens 2 Jahre abmeldet und kein weiteres Auto im Haushalt angemeldet hat, erhält eine Prämie in Höhe der NVV-Kosten für ein Kassel-plus Jahresticket: Aktuell 825 Euro pro Jahr. Ggf. könnten zunächst nur eine begrenzte Zahl solcher Prämien vergeben und unter den Teilnehmern verlost werden.
4. **Innenstadt autofrei bis 2024:** Das Gebiet zwischen Fünffensterstraße, Rudolf-Schwander-Straße, Kurt-Schumacher-Straße und Steinweg wird bis 2024 zur Sondernutzungszone erklärt. Noch in diesem Jahr (2022) werden die vorhandenen oberirdischen Parkplätze abgebaut mit der Ausnahme von ausgewiesenen Ladezonen. Für die Parkhäuser innerhalb der Zone werden alternative Nutzungen entworfen bspw. kulturelle. Die Tiefgarage am Friedrichsplatz soll als einzige erhalten bleiben.
5. **Parkgebührenzonen und Bewirtschaftung ausweiten:** Für die

angrenzenden Gebiete zum Innenstadtkern (Parkgebührenzone II sowie Unterneustadt) werden bis Ende 2022 die Parkgebühren auf das doppelte Niveau der jetzigen Parkgebühren im Zentrum angehoben, um dem Parkdruck dort entgegen zu wirken.

6. Das gesamte Paket wird von einer professionellen „Charmoffensive“ begleitet, die deutlich macht, warum das Stadtleben mit weniger Autoverkehr besser wird und eine Verkehrswende für die Klimaziele dringend nötig ist.

Begründung:

Die Zahl der PKWs nimmt kontinuierlich auch in Kassel zu. Hinzu kommt, dass Autos immer größer und schwerer werden. Dies hat negative Folgen für die Umwelt, die Sicherheit und die Verteilung des öffentlichen Raums.
Die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge in Kassel ist seit 2015 von 110.952 auf 120.501 angestiegen. Etwa 80.000 davon sind private Pkw - im vergangenen Jahr sind 825 dazu gekommen. Der Zuschussbedarf für den motorisierten Individualverkehr (MiV) liegt bei etwa 26 Millionen Euro pro Jahr (ohne externe Kosten)[1].
Auf dem Weg zur klimaneutralen Stadt mit mehr sozial-ökologischer Gerechtigkeit und Lebensqualität muss der Kfz-Verkehr konsequent reduziert werden. Es steht fest, dass für eine Verkehrswende sogenannte „push“ und „pull“-Maßnahmen notwendig sind.[2]
Verkehrswissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass in Städten mindestens ein Drittel der Autobesitzer*innen schon heute im Alltag nicht auf ihren PKW angewiesen sind. Mit diesem Antrag soll deshalb auch ein politisches Signal an die Einwohner*innen Kassels gesendet werden, dass die Wende hin zu weniger Autoverkehr im Stadtgebiet eingeleitet werden soll, weil die Zeit dafür reif ist und für eine zukunftsfähige Stadt eine andere Verkehrspolitik benötigt wird. Maßnahmen zur Begrenzung des „ruhenden Verkehrs“ sind dabei ein zentraler Hebel.
Seit Änderung des Straßenverkehrsgesetzes ist die Bepreisung des Anwohnerparkens durch die Kommunen nicht mehr gedeckelt. Zahlreiche Kommunen passen den Preis daher auf bis zu 360 Euro an und stufen dabei nach Art des Fahrzeugs ab und berücksichtigen damit sowohl Kaufkraft als auch den unterschiedlichen Platzbedarf. Die Anhebung der Preise schafft einen Ausgleich gegenüber Stadtbewohner*innen, die bisher keinen Bewohnerparkausweis beantragen konnten, weil z.B. über den Vermieter ein Parkplatz zur Verfügung steht (bei der GWG für 10 bis 85 Euro monatlich) oder die gar kein Auto besitzen.

1 Uni Kassel, Prof. Carsten Sommer: https://www.unikims.de/blog/autoverkehr-kostet-die-kommunen
2 Studie des Wuppertal-Institutes von 2021: https://www.greenpeace.de/publikationen/20210816_gpd_klimapaket.pdf

Die zusätzlichen Einnahmen können für die Förderung des Umweltverbundes verwendet werden, wie es auch in anderen Städten der Fall ist.
Mit der Autofrei-Prämie soll dafür geworben werden, sich jetzt für die Abmeldung des Autos zu entscheiden. Ähnlich wird dies in Bielefeld und Brüssel praktiziert, Autofrei-Prämien spezifisch für Rentner*innen gibt es zudem in Baden-Württemberg bereits. Die Prämie wird zur freien Verwendung ausgezahlt und kann auch für die Anschaffung eines (Elektro-)Fahrrads verwendet werden.
Die Kasseler Innenstadt ist mit dem ÖPNV gut erreichbar. Und es ist bereits eine Fußgängerzone etabliert, die sich großer Beliebtheit erfreut. Von hier aus sind weitere Schritte zur autoreduzierten Stadt machbar, ohne dass Menschen in ihrer Mobilität stark eingeschränkt werden. Es ist vor allem eine Umgewöhnung einhergehend mit einem Umdenken nötig, was durchaus zumutbar zur perspektivischen Stärkung des Gemeinwohls. Durch die Ausweisung einer größeren Sondernutzungszone wird der motorisierte Verkehr auf das Nötigste reduziert und die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt steigt. Durch Umwidmung von Parkflächen wird Platz geschaffen für alternative Nutzungen (Aufenthalt und Kultur), Bäume und Grünflächen. Um eventuell wachsendem Parkdruck in den angrenzenden Gebieten vorzubeugen, ist die stetige Ausweitung der bewirtschafteten Parkgebührenzonen notwendig und eine Anhebung der Preise überfällig. Mit Bus und Tram in die Innenstadt zu fahren muss günstiger sein, als das Auto dort zu abzustellen.

Berichterstatter/-in: Stadtverordnete Luisa Sümmermann

gez. Lutz Getzschmann
Fraktionsvorsitzender

gez. Violetta Bock
Fraktionsvorsitzende