



- VI - *N*

**Anfrage der Kasseler Linke zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr am 5. Juli 2016**

Berichterstatter: Fraktionsmitglied Violetta Bock; Vorlage-Nr.: 101.18.179

**Verkehrliche und finanzielle Aspekte der Parkgebühren**

Im Folgenden werden die Fragen 2,3 und 5 beantwortet. Die Frage 1, 4, 6, 7, 8, 9, 10 und 11 wurden mit der Beantwortung des Antrages der SPD-Fraktion zum Thema „Überprüfung der Parkgebührenordnung“ beantwortet.

**Frage 2: Wie haben sich die Fahrgastzahlen des Öffentlichen Nahverkehrs in den Jahren vor und nach der Erhöhung der Parkgebühren im September 2014 entwickelt?**

Die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

*„Die Gesamt-Fahrgastzahl des öffentlichen Personennahverkehrs in Kassel setzt sich zusammen aus den Fahrgastzahlen der von der KVG betriebenen städtischen Bus- und Tramlinien sowie denjenigen der nach Kassel einbrechenden schienen- und straßengebundenen Regionalverkehre. Zu letzteren liegen uns keine Fahrgastzahlen vor.*

*Wie in allen bundesdeutschen ÖPNV-Unternehmen werden die Fahrgastzahlen der KVG anhand verkaufter Fahrscheine und durch Fahrgasterhebungen geschätzt. Die Werte lagen im Jahr 2014 bei ca. 43,8 Millionen, im Jahr 2015 bei ca. 44,0 Millionen.*

*Aufgrund der Vielfältigkeit der Einflussfaktoren auf die Höhe der Fahrgastzahlen ist eine Wechselwirkung mit der Entwicklung der Parkgebühren nicht nachweisbar.“*

**Frage 3: Wie hoch ist die Kostendeckungsquote des motorisierten Individual Verkehrs (MIV) und ÖPNV in Kassel?**

Die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

*„Der Kostendeckungsgrad im ÖPNV der KVG lag in 2015 bei ca. 88 %. Dabei werden jedoch keine Verkehre anderer Aufgabenträger berücksichtigt.“*

Die Universität Kassel, Verkehrsplanung und Verkehrssysteme hat sich 2015 im Rahmen der Studie „Kostenvergleich zwischen Radverkehr, Fußverkehr, Kfz-Verkehr und ÖPNV“ mit Kostendeckungsquoten befasst. Demnach musste die Stadt Kassel zwischen 2009 und 2011 den Kfz-Verkehr (Individual- und Wirtschaftsverkehr), den ÖPNV, den Radverkehr sowie den Fußverkehr durchschnittlich mit insgesamt ca. 69,8 Mio. Euro bezuschussen. Von diesen Zuschüssen gingen ca. 49 % an den Kfz-Verkehr, ca. 40 % an den ÖPNV, 0,5 % in den Radverkehr sowie ca. 11 % in den Fußverkehr. Die Kostendeckungsquote des Kfz-Verkehrs beträgt ca. 37 %. Die Kostendeckungsquote des ÖPNV in Kassel beträgt ca. 74 % (vgl. Uni-

versität Kassel, Verkehrsplanung und Verkehrssysteme 2015: Kostenvergleich zwischen Radverkehr, Fußverkehr, Kfz-Verkehr und ÖPNV anhand von kommunalen Haushalten, Seite 106).

Tabelle 1 durchschnittliche Kennwerte (2009-2011) der Verkehrsaufwendungen in Kassel (Uni Kassel, NRVP 2015)

	Kfz-Verkehr	ÖPNV	Radverkehr	Fußverkehr	GES
<b>Absolute Aufwendungen [in Mio. €]</b>	54,0 Mio. €	106,0 Mio. €	0,4 Mio. €	8,3 Mio. €	168,7 Mio. €
<b>Absolute Erträge [in Mio. €]</b>	19,6 Mio. €	78,3 Mio. €	0,1 Mio. €	0,8 Mio. €	98,9 Mio. €
<b>Absoluter Zuschuss [in Mio. €]</b>	34,3 Mio. €	27,6 Mio. €	0,3 Mio. €	7,5 Mio. €	69,8 Mio. €
<b>Relativer Zuschuss („Zuschuss- Modal-Split“) [%]</b>	49,0%	39,7%	0,5%	10,7%	100%
<b>Kostendeckungsgrad im Kfz- Verkehr und ÖPNV [%]</b>	36,5%	73,9%	///	///	///

**Frage 5: Wie viele Punkte liegt der MIV Wert über dem Zielwert von 31-38 % des Modal Split für 2030?**

Der VEP hat sich für das Jahr 2030 folgende Zielwerte gesetzt: Fuß 28-30 %, Rad 11-14 %, MIV 31-38 %, ÖPNV 23-25 %. Demnach liegt der Modal Split des MIV in 2013 mit ca. 42 % um 4-11 % Punkte über dem VEP-Ziel.

Dr. Georg Förster

Durchschrift:

I:\663\6631\Stellungnahmen\MV\_Ausschuss\_Stadtentwicklung\_Mobilität\_Verkehr\MV\_2016\_0002\_16\_07\_04\_Verkehrliche und finanzielle Aspekte der Parkgebühren\_Kasseler Linke\16\_09\_15\_Verkehrliche und finanzielle Aspekte der Parkgebühren\_Kasseler.docx