

Presse-Information

20. November 2023

Kontakt für die Medien

Heiko Nickel
Referent
Dezernat für Mobilität
Telefon 069/212-45909,

E-Mail
heiko.nickel@stadt-frankfurt.de

Stadt Frankfurt: Stadtrat Siefert stellt alternative ÖPNV-Finanzierungsformen vor.

Studie untersucht Instrumente zur ÖPNV-Finanzierung – Arbeitgeberbeitrag empfohlen

In Zeiten knapper öffentlicher Kassen braucht es neue Finanzierungspotenziale. traffiQ, die Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Frankfurt am Main, hat hierzu eine Studie erarbeiten lassen, die mögliche Finanzierungsinstrumente und -potenziale erkundet und bewertet.

Die Ergebnisse dieser Studie stellte der Frankfurter Mobilitätsdezernent, Stadtrat Wolfgang Siefert, am Montag, 20. November 2023, vor. „Den Öffentlichen Personennahverkehr zu stärken, also mehr Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen, ist das gemeinsame Ziel von Landesregierung und Stadt Frankfurt am Main. Um ein gut ausgebautes Netz mit modernen und komfortablen Fahrzeugen und Haltestellen bieten zu können, braucht es eine ausreichende, zuverlässige Finanzierung. Die Stadt Frankfurt am Main bezuschusst den ÖPNV mit über 200 Millionen Euro pro Jahr. Dennoch werden mehr Mittel von Bund und Land benötigt, oder es muss uns ermöglicht werden, alternative Mittel zu erschließen“, so Siefert.

Untersucht wurden durch die mit der Studie beauftragte Unternehmensberatung civity sechs Instrumente der so genannten „Nutznießerfinanzierung“. Das bedeutet, dass künftig auch Firmen oder Personen, die vom guten ÖPNV-Angebot in Frankfurt profitieren, ohne dass sie es selbst nutzen, einen Beitrag leisten. „Von den sechs Instrumenten, die wir zur Nutznießerfinanzierung des ÖPNV untersucht haben, können nach aktueller Abschätzung alle einen Beitrag zur Verkehrswende leisten. Zur Finanzierung des ÖPNV bieten jedoch die Instrumente Arbeitgeberbeitrag und City-Maut ein besonders hohes Potenzial. Dabei sticht der Arbeitgeberbeitrag durch die einfache Umsetzbarkeit mittels einer Gesetzesänderung auf Landesebene deutlich heraus. Hinzu kommt der Anreiz zur Nutzung eines Jobtickets durch die hiesigen Unternehmen“, fasst Studienleiter Friedemann Brockmeyer von civity zusammen.

Der *Arbeitgeberbeitrag* würde in Form einer monatlichen Abgabe der in der Stadt ansässigen Unternehmen erhoben. Er richtet sich nach der Anzahl der Beschäftigten des jeweiligen Betriebes. Stellt der Arbeitgeber seinen Mitarbeitenden ein Jobticket zur Verfügung, wird dies auf den Arbeitgeberbeitrag angerechnet. Die Studie sieht in den Berechnungen vor, einen Beitrag von zwei Euro pro Mitarbeitendem in der Woche zu erheben. Für Firmen, die ihren Mitarbeitenden ein Jobticket zur Verfügung stellen, würde ein Euro pro Mitarbeitendem in der Woche fällig. Zusätzlich zum Anreiz zur Jobticket-Nutzung rechnet die Studie mit einem Erlös von rund 65 Millionen Euro pro Jahr. Die weiteren fünf untersuchten Instrumente sind die *City-Maut*, die rund 47,6 Millionen Euro jährlich einbringen würde. Eine Ausweitung der *Parkraumbewirtschaftung* würde 7,7 Millionen Euro pro Jahr Erlösen. Ein *Gästebeitrag*, der pro Übernachtung anfiel und mit einer Fahrberechtigung für den ÖPNV einhergehen würde, brächte 3,8 Millionen Euro jährlich. Über die *Stellplatzablöse* könnten 2,9 Millionen Euro pro Jahr generiert werden. Über städtebauliche Verträge, also der Beteiligung von Investoren oder Immobilieneigentümern im Umfeld von neuen Siedlungsgebieten an den Kosten eines direkten ÖPNV-Anschlusses, würden eine Million Euro jährlich einbringen.

„Der Arbeitgeberbeitrag ist eine Möglichkeit, die Herausforderungen der kommenden Jahre und Jahrzehnte im ÖPNV finanziell zu meistern. Genannt seien hier neben dem Kapazitäts- und Netzausbau, wie den Verlängerungen der U-Bahnlinien U4 und U5, der Ringstraßenbahn, die Netzverbesserung sowie die Steigerung der Attraktivität der Jobs im Fahrpersonal, um dem Fachkräftemangel zu begegnen“, fasst traffiq-Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold zusammen. Gemeinsam mit Stadtrat Siefert betont er: „Der Arbeitgeberbeitrag ist ein wirkungsvoller, leicht umzusetzender Hebel für eine gute Finanzierung des ÖPNV.“

Eine gesetzliche Grundlage ist auf Landesebene erforderlich, damit die Stadt Frankfurt am Main, aber auch andere hessische Städte, Gemeinden und Landkreise in die Lage versetzt werden, dieses Instrument mittels Satzung in die Tat umzusetzen und somit einen weiteren wichtigen Beitrag nicht nur zur Konsolidierung der ÖPNV-Finanzierung, sondern zum Ausbau des ÖPNV in Hessen zu leisten.

„Der Arbeitgeberbeitrag kann ein wichtiger Beitrag durch diejenigen sein, die einen Nutzen von einem guten und zukunftsorientierten ÖPNV haben. Dieser kommt ihnen selber und allen anderen mit zugute. Wir fordern die kommende Landesregierung dazu auf, die gesetzliche Grundlage möglichst rasch umzusetzen“, schließt Siefert die Forderungen ab.

Die komplette Studie steht ab Dienstag, 21. November 2023, auf

<https://www.traffiq.de/traffiq/medien/veroeffentlichungen.html>

zur Verfügung.