

Neue Finanzierungsformen für den ÖPNV in Frankfurt am Main

Ergebnisbericht

traffiQ Lokale Nahverkehrsorganisationsgesellschaft
Frankfurt am Main

Berlin, 31.10.2023

Inhalt

Executive Summary	3
1. Hintergrund und Zielsetzung	5
2. Möglichkeiten der Nutznießerfinanzierung	7
3. Ausgewählte Finanzierungsinstrumente im Detail	12
3.1 Anrechenbarer Arbeitgeber-Beitrag	12
3.2 City-Maut	16
3.3 Intensivierung Parkraumbewirtschaftung (Anwohnerparken)	23
3.4 Gästebeitrag inklusive Nutzungsmöglichkeit des ÖPNV	25
3.5 Wiedereinführung Stellplatzablöse	28
3.6 Städtebauliche Verträge	29
4. Empfehlungen	31

Anmerkung: Dieser Bericht ist seitens civity Management Consultants mit Unterstützung von BBG und Partner erstellt worden. Die dargestellten Ergebnisse geben ausschließlich die Einschätzung von civity Management Consultants wieder. Aufgrund der besseren Lesbarkeit wird im Text das generische Maskulinum verwendet. Gemeint sind jedoch immer alle Geschlechter.

Executive Summary



- Aufgrund steigender Aufwände und zunehmend begrenztem Spielraum bei der Preissetzung von ÖPNV-Tarifen sind für die Stadt Frankfurt am Main weitere indirekte Nutznießer des ÖPNV zu beteiligen.
- Aus über 23 Ansätzen und internationalen Fallbeispielen wurden sechs konkrete Finanzierungsinstrumente untersucht, die alle wesentlichen Nutznießer des Frankfurter ÖPNVs einbeziehen würden:
 - Instrument (1): Ein auf das Jobticket anrechenbarer Arbeitgeber-Beitrag
 - Instrument (2): Eine City-Maut
 - Instrument (3): Eine Intensivierung der Parkraumbewirtschaftung (Anwohnerparken)
 - Instrument (4): Ein Gästebeitrag inklusive Nutzungsmöglichkeit des ÖPNV
 - Instrument (5): Eine Wiedereinführung der Stellplatzablöse
 - Instrument (6): Städtebauliche Verträge

Die sechs Instrumente wurden bereits 2019 voruntersucht und nun 2023 unter Berücksichtigung der aktuellen verkehrlichen, rechtlichen, tariflichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen weiterentwickelt und bewertet.

- Im Rahmen der getroffenen Annahmen können zwei Instrumente besonders einen wesentlichen, regelmäßigen Beitrag zur Finanzierung des ÖPNV in Frankfurt ermöglichen und Anreize zur Nutzung dessen setzen:
 - Instrument (1): Ein auf das Jobticket anrechenbarer Arbeitgeber-Beitrag, welcher einen Anreiz zum Abschluss weiterer Jobtickets setzt sowie direkte Einnahmen für den städtischen Haushalt generiert.
 - Instrument (2): Eine City-Maut (PKW-Straßennutzungsgebühr), wodurch bislang im städtischen Haushalt für den MIV gebundene Steuermittel neu allokiert werden können.

Beide Instrumente erfordern in besonderem Umfang eine landesweite Initiative zur Umsetzung; die anderen Instrumente eignen sich überwiegend ebenfalls und können weiterhin lokal in Frankfurt komplementär verfolgt werden.

- Die entwickelten Instrumente sind bereits so ausgestaltet, dass Sie eine möglichst hohe Akzeptanz sicherstellen. Nichtsdestotrotz ist bei fast allen Instrumenten mit dem Widerstand von Interessensgruppen zu rechnen. Beispiele aus anderen Städten zeigen jedoch, dass die Akzeptanz nach der Einführung sehr vielversprechend ist, nachdem die Vorteile ersichtlich wurden. Generell

ist zu beachten, dass ein Finanzierungsinstrument ohne zusätzliche integrative (und ergänzende) Maßnahmen weniger effektiv sein wird.

- Für die juristische Umsetzung mancher, jedoch nicht aller Instrumente ist eine Änderung des hessischen Landesrechts (überwiegend des Kommunalabgabengesetzes, bei der Stellplatzablöse die Hessische Bauordnung sowie für den Arbeitgeber-Beitrag das Hessische ÖPNVG) notwendig.
- Ein konkreter Verankerungsvorschlag für den anrechenbaren Arbeitgeberbeitrag im Hessischen ÖPNVG wurde im Rahmen des Projekts erarbeitet.

Bewertung der Instrumente:

Instrument	Finanzierungsbeitrag	Juristische Umsetzbarkeit
Anrechenbarer Arbeitgeber-Beitrag (1)	Bei Beitrag i. H. v. 2 € pro Woche und Arbeitnehmer mit 1 € Anrechenbarkeit auf Jobtickets im Deutschlandticket-Modell: rund 65,3 Mio. € p.a. (verbleibendes Abgabenaufkommen + kassentechn. Mehreinnahmen).	Gesetzesänderung auf Landesebene erforderlich, juristisch Begründung möglich. Noch kein umgesetztes Vorbild in Deutschland (Land Baden-Württemberg arbeitet jedoch aktuell Gesetz aus).
City-Maut (2)	Bei Gebühr i. H. v. 5 € pro Einfahrt in den inneren Alleenring, Mo-Fr, 6-10 Uhr mit Anwohnerbefreiung: rund 47,6 Mio. € p.a. (Einnahmen abzgl. Betriebs-/Investitionskosten).	Gesetzliche Ermächtigung durch den Bund oder das Land notwendig (jedoch Gesetzgebungskompetenz insb. In Bezug auf Bundesstraßen nicht abschließend geklärt).
Intensivierung Parkraumbewirtschaftung (Anwohnerparken) (3)	Städtische Mehreinnahmen i. H. v. rund 7,7 Mio. € p.a. bei signifikanter Gebührenerhöhung für Anwohnerparkausweise sowie Ausweitung der Bewirtschaftung auf alle 41 Anwohnerparkzonen.	Keine Gesetzesänderung notwendig.
Gästebeitrag inkl. Nutzungsmöglichkeit des ÖPNV (4)	Möglicher Finanzierungsbeitrag (basierend auf 2022 Übernachtungs-Werten) i. H. v. rund 3,8 Mio. € p.a.	Gesetzesänderung auf Landesebene erforderlich, mit der Ergänzung des Nutzungszweckes des ÖPNV in dem Hessischen Kommunalabgabengesetz.
Stellplatzablöse (5)	Städtische Mehreinnahmen i. H. v. bis zu 3 Mio. € p.a.	Für Wiedereinführung einer „echten“ zwingende Stellplatzablöse ist Änderung in der Hessischen Bauordnung notwendig.
Städtebauliche Verträge (6)	Städtische Mehreinnahmen i. H. v. bis zu 1 Mio. € p.a.	Keine Gesetzesänderung notwendig.



1. Hintergrund und Zielsetzung

Die Entwicklung von ergänzenden Formen der Finanzierung für den Frankfurter ÖPNV ist ein wichtiges Instrument, um die Mobilitätswende proaktiv zu gestalten. In einer dynamisch wachsenden Stadt wie Frankfurt am Main steigt durch das Bevölkerungswachstum und den kontinuierlichen Zuzug der Druck auf die Frankfurter Infrastruktur – auf den Wohnungsmarkt, aber auch auf die Verkehrswege und hier im Besonderen auf den ÖPNV und den städtisch finanzierten ÖPNV. Zur Vermeidung negativer Wachstumseffekte ist daher insbesondere eine nachhaltige Finanzierung des ÖPNV-Systems entscheidend.

Steigende Betriebskosten aufgrund steigender Lohnkosten und Energiepreise auf Inflationshöchststand, anfallende Ersatz- und Neuinvestitionen sowie die kostenintensive Umstellung des Busverkehrs auf alternative Antriebsformen zur Verbesserung der Luftreinhaltung führen gleichzeitig zu einem drastisch erhöhten Finanzierungsbedarf der Verkehrsunternehmen zum Erhalt des Bestandsangebots. Zeitlich ist die Nutzerfinanzierung bereits seit 2020 durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie branchenweit geschwächt, und die Einführung des Deutschlandtickets stellt die Frage nach der Finanzierung des ÖPNV vor weitere größere Umbrüche.

Um kurz- und mittelfristige Potenziale zum Schließen der ÖPNV-Finanzierungslücke zu identifizieren, wurden bereits 2019 verschiedene Instrumente zur Nutzerfinanzierung in Frankfurt beleuchtet. Das Portfolio an potenziellen Instrumenten richtet sich dabei an den verschiedenen Verkehrsteilnehmer /-erzeuger wie Arbeitgeber, Bürger, Fahrzeughalter, Handel- und Gewerbe, Immobilieneigentümer aus. Die Instrumente wurden entsprechend anhand von Steckbriefen beschrieben und in verschiedenen Dimensionen bewertet. Besonderer Wert liegt auf der rechtlichen und politischen Umsetzbarkeit sowie der dauerhaften finanziellen Ergiebigkeit für Frankfurt am Main. 2019 konnten dabei bereits sechs besonders vielversprechende Instrumente identifiziert werden.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen werden im nun vorliegenden Gutachten sechs weiterentwickelte Instrumente neu bewertet und geprüft:

1. Ein auf das Jobticket anrechenbarer Arbeitgeber-Beitrag
2. Eine City-Maut in zwei Varianten: PKW-Straßennutzungsgebühr im inneren Kordon (2.1) sowie eine PKW-Straßennutzungsgebühr je Fahrzeugkilometer (Fzkm) in der Umweltzone (2.2)
3. Eine Intensivierung der Parkraumbewirtschaftung (Anwohnerparken)
4. Ein Gästebeitrag inklusive Nutzungsmöglichkeit des ÖPNV
5. Eine Wiedereinführung der Stellplatzablöse

6. Städtebauliche Verträge mit Investoren zur Erschließung neuer Siedlungs- oder Gewerbegebiete mit dem schienengebunden ÖPNV

Ziel ist es, traffiQ und Stadt Frankfurt am Main zu befähigen, ein aktiver Akteur bei der Gestaltung der Mobilitätswende in Frankfurt zu sein. Hierzu gehört eine gutachterliche Prüfung in der Abschätzung von Einnahmepotenzialen, aber auch die Benennung wesentlicher Hindernisse oder Hemmnisse, die es bei einer möglichen Umsetzung der vielversprechenden Ansätze auf Basis aktuellen rechtlichen und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen zu lösen gilt. Dies können bspw. notwendige rechtliche Änderungen auf Europäischer, Landes- oder Bundesebene sein, aber auch die Chancen und Risiken aktueller und zukünftiger Initiativen auf Bundes- und Länderebene (z. B. Deutschlandticket, Mobilitätspass Baden-Württemberg).



2. Möglichkeiten der Nutznießerfinanzierung

Nutznießerfinanzierungen sind im asiatischen Raum und mit Einschränkungen in Nordamerika schon heute üblich, um Investitionsmaßnahmen zu finanzieren bzw. den durch Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur generierten positiven externen Nutzen zu internalisieren (bzw. die Wertsteigerung von Immobilien abzuschöpfen). Der Fokus im außereuropäischen Ausland liegt hierbei auf Erweiterungsinvestitionen. Dies führt dazu, dass in Städten wie z. B. in Singapur oder Hongkong die Kapitalkosten des ÖPNVs nahezu vollständig durch Nutznießerfinanzierung und die Betriebsaufwendungen durch die Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden können.

Auch in Europa gibt es heutzutage einige Städte, wie London, Stockholm oder auch Mailand, welche versuchen, neue Finanzierungsformen zu etablieren, indem die externen Kosten an die Verursacher weitergegeben werden. Zudem werden vermehrt öffentlich-private Partnerschaften (public private partnerships; PPP) vereinbart, welche helfen die Investitionen der privaten Unternehmen in einen attraktiven ÖPNV zu erhöhen. Hier kann als Beispiel die Metro-Erweiterung in Helsinki (Finnland) genannt werden, wo private Immobilienunternehmen sich an der Errichtung der Infrastruktur an ihren Grundstücken beteiligen. So wird im beidseitigen Interesse transit-oriented development (TOD) intensiviert, welches die Menge an Wohn-, Geschäfts- und Freizeitflächen in fußläufiger Entfernung zum öffentlichen Verkehr maximiert.

Auch eine Nutznießerfinanzierung in Deutschland kann u. E. einen wesentlichen Beitrag zur Finanzierung der laufenden Kosten (Betrieb, Infrastruktur, sozialpolitische motivierte Tarifabsenkungen) bzw. zur Finanzierung von Neu- oder Ersatzinvestitionen leisten. Nutznießer können folgende Gruppen sein:

- Arbeitgeber
- Bürger
- Autofahrer
- Handel & Gewerbe
- Immobilienbesitzer

Hierbei wurden für alle fünf Nutznießerguppen einmalig wirkende sowie kontinuierlich wirkende Instrumente betrachtet (vgl. Abb. 1).

		Nutznießergruppen				
		Arbeitgeber	Bürger	Autofahrer	Handel & Gewerbe	Immobilien
Finanzierungshäufigkeit	Einmalig				Stadtanleihe	Stellplatzablöse ⁵
					Sponsoring	Städtebauliche Verträge ⁶
						Erschließungsbeiträge
				KFZ-Nahverkehrsabgaben		Land Value Capture
						Land Value Capture
	Kontinuierlich	Anrechenbarer Arbeitgeberbeitrag ¹	Bürgerticket	KFZ-Nahverkehrsabgaben	Übernachtungspauschalen (Gästebeitrag) ⁴	Land Value Capture
		Arbeitgeberbeitrag (Modell: Wien)	Bürgerabgabe	City-Maut (Straßennutzungsgebühr) ²	Veranstalterabgaben	
		Arbeitgeberbeitrag (Modell: Frankreich)	Grundsteuer	Parkraumbewirtschaftung (allgemein)	Kundenkarten	
		Verpflichtendes Jobticket	Gewerbesteuer	Parkraumbewirtschaftung (Anwohnerparken) ³	Konzessionsabgaben	
		Pendlerumlage			Sponsoring	

Abb. 1: Finanzierungsinstrumente nach Nutznießergruppe und Finanzierungshäufigkeit

Nach einer ersten Einschätzung wurden 2019 bereits sechs besonders erfolgversprechende Finanzierungsinstrumente unter Einbezug internationaler und nationaler Fallbeispiele identifiziert und weiterverfolgt:

- **Anrechenbarer Arbeitgeber-Beitrag (1):** Das Finanzierungsinstrument wird im weiteren Verlauf vertieft analysiert.
- **City-Maut (Straßennutzungsgebühr) (2):** Das Finanzierungsinstrument wird im weiteren Verlauf vertieft analysiert. Da 2019 nur eine oberflächliche Analyse der Kordon-Variante erfolgte, wird diesem Instrument zudem mehr Platz in der nachfolgenden Analyse und Bewertung eingeräumt.
- **Parkraumbewirtschaftung (Anwohnerparken) (3):** Das Finanzierungsinstrument wird im weiteren Verlauf vertieft analysiert.
- **Übernachtungspauschalen (Gästebeitrag) (4):** Das Finanzierungsinstrument wird im weiteren Verlauf vertieft analysiert.
- **Stellplatzablöse (5):** Das Finanzierungsinstrument wird im weiteren Verlauf vertieft analysiert.
- **Städtebauliche Verträge (6):** Das Finanzierungsinstrument wird im weiteren Verlauf vertieft analysiert.

Die restlichen 17 Instrumente wurden nach einer erneuten Einschätzung aus den folgenden, kurz erläuterten Gründen nicht weiter analysiert:

- **Konzessionsabgaben "New Mobility" (7):** Eine vertiefte Ausarbeitung ist u.a. maßgeblich abhängig vom gewählten Betreibermodell für Mobilitätsstationen. Da diesbezüglich gerade eine neue Strategie erarbeitet wird, erfolgt an dieser Stelle keine nähere Betrachtung des Finanzierungsinstruments.
- **Arbeitgeberabgabe (Wiener Modell) (8):** Das Finanzierungsinstrument ähnelt dem anrechenbaren Arbeitgeber-Beitrag (1) und wurde unter Gesichtspunkten der gesellschaftlichen Akzeptanz sowie einer geschwächten rechtlichen Begründbarkeit ggü. Modell (1) nicht gesondert weiter betrachtet.
- **Arbeitgeberabgabe (französisches Modell) (9):** Die französische Transportsteuer (Versement transport) ist eine zweckgebundene Abgabe des Arbeitgebers prozentual zur Lohnsumme. Aufgrund der fehlenden finanzverfassungsrechtlichen Umsetzbarkeit und gesellschaftlicher Akzeptanz wurde das Instrument nicht weiterverfolgt.
- **Verpflichtendes Jobticket (10):** In diesem Modell sind Arbeitgeber verpflichtet ihren Abreitnehmern ein Jobticket zum Vollpreis zu kaufen. Das Modell wurde unter den Gesichtspunkten der Akzeptanz im Vergleich zum anrechenbaren Arbeitgeber-Beitrag (1) und den aktuellen politischen Entwicklungen zum Deutschland-Ticket nicht weiter betrachtet.
- **Pendlerumlage (11):** In diesem Modell müssen Arbeitgeber für alle einpendelnden Mitarbeiter eine Extraumlage bezahlen, da diese sich als „Nicht-Frankfurter“ nicht an die Finanzierung des ÖPNV beteiligen. Die Prüfung einer Pendlerumlage wurde nicht weiterverfolgt, da die tatsächliche Umsetzbarkeit in der Ersteinschätzung 2019 bereits als zu niedrig bewertet wurde.
- **Bürgerticket (12):** In diesem Modell erhält jeder Frankfurter eine aus Steuermitteln finanzierte Jahreskarte. Das Bürgerticket wurde bereits 2019 nicht weiterverfolgt, da es sich um keine Nutznießerfinanzierung im engeren Sinne handelt (ein Bürgerticket ist die Finanzierung des ÖPNVs für die Stadtbevölkerung über den städtischen Haushalt. Die Einführung des kostenlosen ÖPNV-Verkehrs ist mit einem enormen Kostenaufwand verbunden. Auch sind infrastrukturelle Erweiterungsmaßnahmen für den Zusatzaufwand erforderlich).
- **Bürgerabgabe (13):** Dieses Instrument bedeutet die Schaffung einer solidarisch finanzierten Jahreskarte für Jedermann. Die Prüfung einer verpflichtenden Bürgerabgabe für jeden Frankfurter Bürger (analog dem Semesterticket für jeden Studenten) wurde nicht weiterverfolgt, da eine weitere Belastung ausschließlich der Frankfurter Stadtbevölkerung, nicht aber der Pendler erfolgen würde. Weiterhin wurde die Akzeptanz für eine vertiefte Prüfung als zu niedrig eingeschätzt.

- **Grundsteuer (14):** Ein verpflichtender Anteil für den ÖPNV aus der Grundsteuer zu erheben, ist aus finanzverfassungsrechtlicher Sicht nicht umsetzbar, da Steuern regelmäßig nicht zweckgebunden sind.
- **Gewerbesteuer (15):** Ein verpflichtender Anteil für den ÖPNV aus der Gewerbesteuer zu erheben, ist aus finanzverfassungsrechtlicher Sicht nicht umsetzbar, da Steuern regelmäßig nicht zweckgebunden sind.
- **KFZ-Nahverkehrsabgaben (16):** In diesem Modell soll bei der KFZ-Zulassung ein fixer Betrag erhoben werden, der in die Finanzierung des ÖPNV fließt. Die Erhebung einer KFZ-Nahverkehrsabgabe auf jede Zulassung eines Kraftfahrzeugs wurde nicht weiterverfolgt, da die voraussichtlichen Einnahmen bei ca. 50.000 Neuzulassungen pro Jahr bereits 2019 als zu niedrig eingeschätzt wurden.
- **Allgemeine Parkraumbewirtschaftung (17):** Die erstgutachterliche Einschätzung von 2019 hat ergeben, dass die Einnahmen des Anwohnerparkens im Vergleich zur sonstigen Parkraumbewirtschaftung noch eine untergeordnete Rolle spielen. Mit der zwischenzeitlich bereits begonnenen Intensivierung des Anwohnerparkens liegt der Fokus dieses Gutachtens auf einer Abschätzung der Potenziale des Anwohnerparkens (3).
- **Stadtanleihe (18):** Die Erhebung einer Stadtanleihe als nicht verzinsbare Anleihe zur Finanzierung des ÖPNVs wurde auf Grund der Einstufung als Sondervermögen und der dadurch erfolgenden Eröffnung eines „Schattenhaushaltes“ nicht weiter geprüft.
- **Sponsoring (19):** Das Finanzierungsinstrument des Sponsorings wurde nicht weiter geprüft, da die Verantwortung für Sponsoring und Vermarktung von Werbeflächen an Haltestellen („Stadtmöbilierung“) und Fahrzeugen bei der VGF bzw. der Wirtschaftsförderung der Stadt Frankfurt liegt. Für eine weitere Analyse des Sponsoringpotentials sind vertiefte Daten dieser Akteure erforderlich.
- **Veranstalterabgaben (20):** Abgabe auf alle Veranstaltungstickets zugunsten des ÖPNV. Das Finanzierungsinstrument wurde nicht weiterverfolgt, da die Umsetzbarkeit auf Grund der fehlenden Definition einer „Veranstaltung“ als niedrig beurteilt wurde.
- **Kundenkarten (21):** Einführung von Kundentickets für den Einzelhandel, die durch den Einzelhandel ausgegeben werden. Das Instrument wurde nicht weiterverfolgt, da die Wirksamkeit schätzungsweise gering und mit einer komplexen Umsetzbarkeit verbunden ist.
- **Erschließungsbeiträge (22):** Einmaliger oder jährlicher Beitrag zum Infrastrukturausbau gezahlt vom Gewerbetreibenden oder dem Immobilieneigentümer. Das Finanzierungsinstrument wurde vertieft analysiert aber nicht in

die Shortlist aufgenommen, da es im Vergleich zu anderen Finanzierungsinstrumenten geringe Einnahmen verspricht.

- **Land Value Capture (23):** Finanzierung des ÖPNV durch Landverkäufe. Das Finanzierungsinstrument wurde nicht weiterverfolgt, da die verwandten Alternativen des städtebaulichen Vertrags sowie des ÖPNV-Erschließungsbeitrags in Deutschland eine höhere Umsetzbarkeit besitzen.

3. Ausgewählte Finanzierungsinstrumente im Detail



3.1 Anrechenbarer Arbeitgeber-Beitrag

Ziele des Finanzierungsinstruments

Täglich nutzen viele Arbeitnehmer die öffentlichen Verkehrsmittel, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Es entstehen punktuelle Nachfragespitzen zu den Hauptverkehrszeiten, die mit ausreichend Kapazität von den Verkehrsunternehmen aufgefangen werden müssen. Die Anzahl der Fahrzeuge, Infrastruktur und Personal sind insbesondere darauf ausgelegt, diese Lastzeiten stemmen zu können. Ein leistungsfähiger ÖPNV stellt somit eine Grundvoraussetzung für wirtschaftliche Tätigkeit in Großstädten dar. Mit Blick auf die Nutznießer dieser Verkehre ist ein Arbeitgeber-Beitrag ein Instrument, diese ebenfalls finanziell an der Bereitstellung des Angebots zu beteiligen.

Zugespitzt formuliert ist der ÖPNV das Rückgrat der Supply Chain für die Produktionsfaktoren Arbeit und Humankapital der in Frankfurt am Main angesiedelten Unternehmen. Der anrechenbare Arbeitgeber-Beitrag hat das Ziel, Arbeitgeber als Nutznießer an der Finanzierung des ÖPNV zu beteiligen. Gleichzeitig sollen diese die Möglichkeit haben, Teile des Beitrags bei verstärkter Nutzung des ÖPNV durch deren Mitarbeiter verrechnen zu können, wodurch die effektive Beitragsbelastung geringer ausfällt und die Basis eines Beitragsinstrumentes erschaffen wird.

Beschreibung des Finanzierungsinstruments

Der anrechenbare Arbeitgeber-Beitrag orientiert sich an der Dienstgeberabgabe aus Wien (dort auch bekannt als U-Bahn-Steuer). Arbeitgeber sind dabei verpflichtet, eine wöchentliche Abgabe für jede Arbeitnehmer des Unternehmens zu zahlen. Dieser Beitrag geht zweckgebunden an den ÖPNV und ist ein etabliertes Instrument seiner Finanzierung.

Die Grundlage der Verrechnungslogik des anrechenbaren Arbeitgeber-Beitrags ist ein Anreizinstrument: sofern Arbeitgeber ihren Arbeitnehmern ein Jobticket zur Verfügung stellen, unabhängig davon, ob dies bereits in der Vergangenheit der Fall war oder mit der Umsetzung des Instruments geschieht, soll ein Teil des Arbeitgeber-Beitrags im Jobticket angerechnet werden können. Effektiv fällt damit ein geringerer Beitrag an, wenn das Unternehmen seinen Arbeitnehmern Jobtickets anbietet. Die direkten Nettomehreinnahmen sind dementsprechend zwar zunächst geringer als ohne eine Anrechenbarkeit. Jedoch kann durch die Anreizwirkung mit vermehrten Abschlüssen von Jobticketverträgen in Frankfurt

gerechnet werden und somit auch einer nachhaltigen Bindung eines erweiterten Kundenkreises an den ÖPNV. Für die genaue Ausgestaltung sind die weiteren Entwicklungen im Rahmen des Deutschland-Tickets zu berücksichtigen.

Bewertung des Finanzierungsinstruments

Für eine Anrechenbarkeit in Jobticket-Verträgen rechnen wir mit einem Gesamtfinanzierungsbeitrag von **rund 65,3 Mio. Euro jährlich**.

Grundlage ist eine Abgabe von 2 € pro sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit 50 % Anrechenbarkeit. Die Anrechenbarkeit erhöht den Anreiz zum Erwerb eines Jobtickets merklich und kann daher zu einer spürbaren Wirkung auf die Nutzung des ÖPNV führen und damit positive Effekte auf den Modal-Split und die Nutzung des ÖPNV in Frankfurt auslösen.

Mit Einführung des Deutschlandtickets gehen wir bis Ende 2024, unabhängig des Arbeitgeber-Beitrags, von einer vollständigen Ablösung des bisherigen Solidar-Modells aus. Im Ergebnis rechnen wir mit ca. 110.000 Deutschland-Jobticket Abonnenten unter rund 319.000 Arbeitnehmern, die grundsätzlich Zugang zu diesem Angebot haben. Durch die Einführung eines anrechenbaren Arbeitgeberbeitrags gehen wir davon aus, dass damit weitere 187.000 Arbeitnehmer Zugang zu einem Jobticket erhalten werden, da sich aus Arbeitgeber-Perspektive durch den anrechenbaren Beitrag grundsätzlich der Anreiz erhöht, ein solches Jobticket zu bezuschussen. Auf Basis bisheriger Erfahrungen mit dem Deutschlandticket rechnen wir im Ergebnis mit 174.000 Jobticket-Abonnenten, welche von dem anrechenbaren Beitrag profitieren – ein Plus der Abonnenten-Zahlen von rund 59 % gegenüber dem Szenario 2024 ohne entsprechenden Arbeitgeberbeitrag. Damit hat der anrechenbare Arbeitgeberbeitrag das Potenzial, einen flächendeckenden Anreiz zum Abschluss von Jobtickets in Frankfurt auch nach Ablösung des Solidarmodells zu setzen. Unter Berücksichtigung von Erlösverlusten aus anderen Ticket-Segmenten rechnen wir unter dem Strich mit kassentechnischen Mehreinnahmen i. H. v. rund 1,5 Mio. € p.a..

Hinzu kommen rund 63,8 Mio. € p.a. an Mitteln aus dem Abgabenaufkommen, die in der Kasse des städtischen Haushalts, zweckgebunden für den ÖPNV, verbleiben. Als Grundlage wurden die rund 592.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten herangezogen, für welche ein Beitrag entrichtet wird. Geringfügig Be-

schäftigte, Personen Ü65 sowie Schwerbehinderte sind befreit. Unter Berücksichtigung der Anrechenbarkeit für tatsächliche Jobticket-Abonnenten¹ verbleiben damit rund 63,8 Mio. € p.a. aus dem ursprünglichen Abgabenaufkommen i. H. v. 72,0 Mio. € p.a. in der Kasse des städtischen Haushalts.

Es wurde ebenfalls eine Abschätzung für das Tarifgefüge Stand 01.01.2023 im bisherigen Solidarmodell vorgenommen. Dort könnte ebenfalls mit einer Steigerung der Jobticket-Berechtigungen um bis zu 20 % ggü. dem Status Quo gerechnet werden. In Summe ergeben sich dort rund 66 Mio. € p.a. an zusätzlichen Mitteln für den ÖPNV (im Haushalt verbleibendes Abgabenaufkommen plus kasentechnische Mehreinnahmen bei den Verkehrsunternehmen). Die geschätzten finanziellen Potenziale des anrechenbaren Arbeitgeberbeitrags erweisen sich somit unabhängig der weiteren Entwicklung im Deutschlandticket grundsätzlich als robust.

Die Kosten für die erstmalige Einführung und den Betrieb eines Guthaben-Modells sind in der aktuellen Abschätzung noch nicht betrachtet und bedürfen nach Festlegung der weiteren Ausgestaltung einer vertieften Prüfung, können jedoch perspektivisch nach Möglichkeit auf Basis zukünftiger Erfahrungswerte (z. B. Mobilitätspass Baden-Württemberg) abgeschätzt werden. Durch die bundesweite Vertriebslandschaft im Deutschlandticket-Modell ist insbesondere die Vertriebshoheit zuvor einzugrenzen, um eine gute Balance der Verwaltungsaufwände einerseits auf Seiten des Abgabeberechtigten, aber auch Seit der betroffenen Unternehmen auszutarieren. Die allgemeinen Entwicklungen zum Deutschlandticket bleiben für diesen Aspekt besonders abzuwarten.

In Summe wird das Deutschlandticket als positives Momentum eingestuft, die den anrechenbaren Arbeitgeberbeitrag in Summe eher begünstigt. Aufgrund der Möglichkeit zur Anrechenbarkeit wird insgesamt mit einer hohen Akzeptanz gerechnet, Widerstände aus der Wirtschaft sind jedoch weiterhin möglich. Im Vergleich zum Wiener Modell sollte aufgrund der Anrechenbarkeit für das Jobticket der positive Lenkungseffekt deutlich erkennbar sein. Zudem kann der Mobilitätspass Baden-Württemberg als Referenzbeispiel innerhalb Deutschlands herangezogen werden, wobei dort nach aktuellem Stand eine volle Anrechenbarkeit vorgesehen ist. Zudem gilt es nochmal zu betonen, dass durch dieses Beitragsinstrument eine Zweckbindung besteht. Dies bedeutet, dass die Einnahmen entweder direkt die Verkehrswende durch eine Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV unterstützen oder indirekt die Verkehrswende mit zusätzlichen Mitteln zur Finanzierung und Ausbau des ÖPNV unterstützt wird.

¹ Nota bene: die Anrechnung erfolgt nur für diejenigen Abonnenten, für die auch ein Beitrag entrichtet wurde. Dies betrifft rund 90 % der geschätzten 174.000 Abonnenten.

Demgegenüber ist perspektivisch eine steuerrechtliche Betrachtung der Netto-Ertragskraft des Instruments notwendig, da von Arbeitgeber gezahlte Beiträge deren Steuerlast (insbesondere Gewerbesteuer) entsprechend reduzieren können, und sich damit verbunden indirekte Wirkungen auf die öffentlichen Steuere Haushalte ergeben – wenn auch voraussichtlich wenig bemerkbar aus Betrachtungswinkel des jährlichen Steueraufkommens.

Aus rechtlicher Sicht bedarf es für die Einführung eines Arbeitgeber-Beitrags in Frankfurt zunächst einer rechtlichen Anpassung auf Landesebene. Dabei kommen zwei mögliche Landesgesetze in Frage: einerseits das hessische Gesetz über kommunale Abgaben (KAG) bzw. andererseits das hessische ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG).

Im Rahmen des Rechtsgutachtens von BBG wurde eine Verankerung im Rahmen des ÖPNVG weiter konkretisiert. In Summe sind dabei zur Einführung eines Arbeitgeber-Beitrags drei Regelungsgrundlagen notwendig:

(1) Ermächtigungsgrundlage der Städte und Landkreise im ÖPNVG; neben der konkreten Ermächtigung müsste u.a. die Drittnutzerfinanzierung als eine weitere Finanzierungssäule des ÖPNV im Gesetz aufgenommen werden. Im Rahmen dieses Projekts wurde ein entsprechender Gesetzesvorschlag erarbeitet.

(2) Verordnungsermächtigung im ÖPNVG zugunsten des Verkehrsministeriums, sodass diese einheitlichen Vorgaben für die Umsetzung des Arbeitgeber-Beitrags definieren kann.

(3) Erlass von konkreten Satzungen, welche die Landkreise und Städte eigens auf Basis der ersten beiden Grundlagen beschließen können. Damit fällt die konkrete Ausgestaltung in kommunale Hand.

Die wesentlichen Gestaltungsoptionen und Regelungsinhalte für (2) und (3) sind ebenfalls im Überblick im separaten BBG-Gutachten zum Arbeitgeber-Beitrag dargestellt.

3.2 City-Maut

Ziele des Finanzierungsinstruments

Ziel einer City-Maut ist die gezielte Beteiligung der Kfz-Nutzer (oder PKW-Nutzer, je nach Ausgestaltung) an den verursachten Kosten innerhalb der Umweltzone sowie gleichzeitig eine Stärkung der Anreize zur Nutzung des Umweltverbunds. Die von Kfz-Nutzern verursachten Kosten lassen sich allgemein in vier Dimensionen unterteilen: (1) Infrastrukturkosten, (2) externe Kosten (Luft und Lärm), (3) externe Kosten (Natur und Landschaft) und (4) Kosten durch Stau². Ziel der City-Maut ist es, die volkswirtschaftlichen Gesamtkosten, welche durch die Kfz-Nutzung in einer dichtbesiedelten Großstadt wie Frankfurt am Main entstehen, zu decken bzw. sich einem effizienten Systemoptimum aus einer verkehrsökonomischen Sicht anzunähern.

Anders als bei ländlicheren Raumtypen fallen besonders die externen Kosten sowie die Komponente der Anti-Stau-Gebühr ins Gewicht. Die Einnahmenverwendung für die Stadt Frankfurt am Main kann im Rahmen der Drittnutzerfinanzierung für den ÖPNV-Ausbau erfolgen und kann perspektivisch, in Ergänzung mit baulichen Maßnahmen, einen Rückgang des MIV zwischen 10 und 30% bewirken und somit den Modal Split im Umweltverbund nachhaltig erhöhen. Dies führt entsprechend zu geringeren Feinstaub- und Lärmwerten und auch generell zu einer höheren Lebensqualität innerhalb der Stadt.

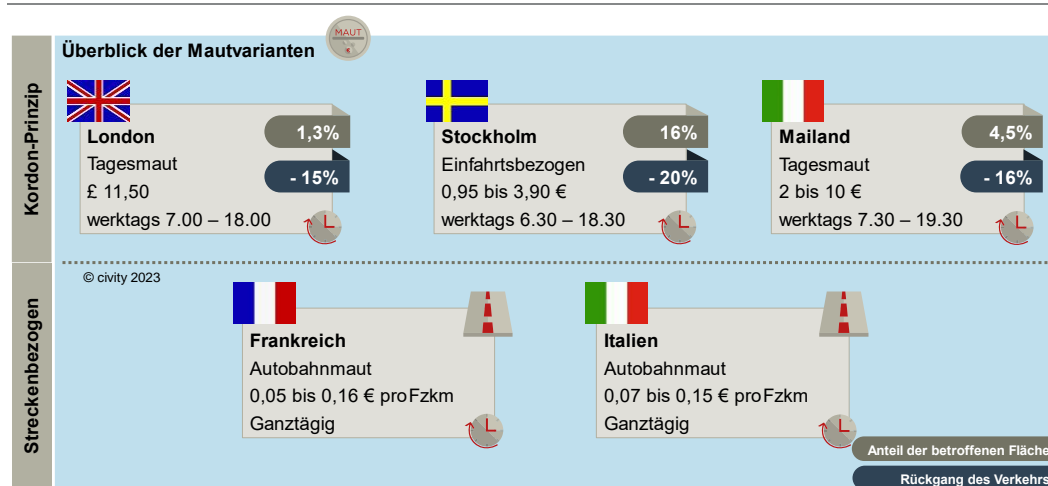


Abb. 2: Mautvarianten aus anderen Ländern und Städten

Um einen umfassenden Einblick in dieses Instrument zu erlangen, wurden verschiedene Länder- und Städtevergleiche in die Analyse mitaufgenommen und können als Referenz für die Stadt Frankfurt am Main dienen.

² In Anlehnung an Agora Verkehrswende

Beschreibung des Finanzierungsinstruments

Als City-Maut wird eine Gebühr zur Nutzung der Straßeninfrastruktur eines zuvor bestimmten Gebiets bezeichnet. Dieses Gebiet muss vorher abgegrenzt werden, damit eine Gebühr erhoben werden kann. Die City-Maut für Frankfurt am Main wird für zwei verschiedene Varianten betrachtet:

- (2.1) Eine einmalige PKW-Straßennutzungsgebühr für den inneren Alleening (Kordon-Maut)
- (2.2) Eine streckenbezogene PKW-Straßennutzungsgebühr in der Umweltzone.

Daraus folgt, dass entweder das Überfahren der Grenze in den inneren Alleening mit einer Gebühr belegt wird oder pro gefahrene Kilometer in der Umweltzone eine Gebühr fällig wird. Die beiden Gebiete wurden im Stadtgebiet auch in Abb. 4 verortet.

Damit die Stadt Frankfurt eine City-Maut einführen kann, ist in jedem Fall eine gesetzliche Ermächtigung durch den Bund oder durch das Land erforderlich.

Bewertung des Finanzierungsinstruments

Im Folgenden wird das Finanzierungsinstrument anhand der zwei unterschiedlichen Varianten bewertet. Für beide Varianten wurden jeweils drei verschiedene Abgabehöhen untersucht. Für die jeweiligen Varianten wurden zudem Referenzwerte aus anderen Städten aufgenommen, wobei anhand von Infoboxen eine detailliertere Beschreibung erfolgt.

© civity 2023

Jährliche Einnahmen abzgl. Kosten (Investitionen und Betrieb), Mio. €

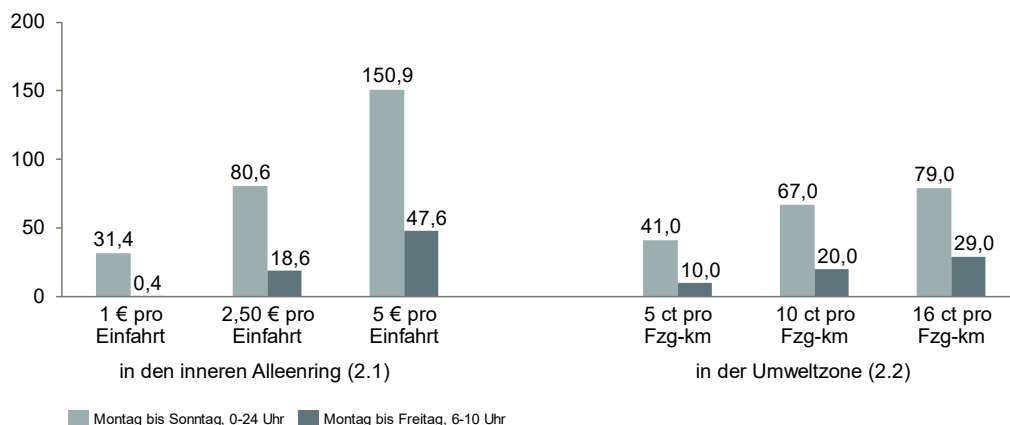
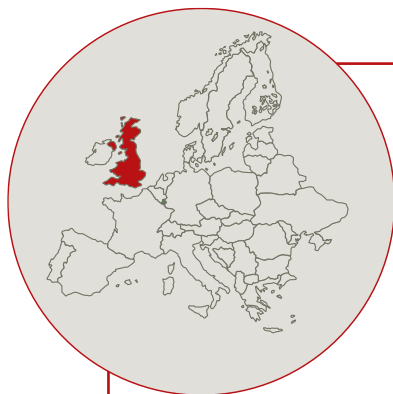


Abb. 3: Betrachtete Varianten und resultierender Finanzierungsbeitrag

Für Variante (2.1), eine einmalige Straßennutzungsgebühr für den inneren Alleening, ergibt sich bei einer Abgabehöhe von 1,00 Euro pro Einfahrt ein langfristiger Finanzierungsbeitrag von voraussichtlich rund 31,4 Mio. Euro pro Jahr.

Dabei ist ein Rückgang des MIV von 5% anzunehmen. Bei einmaligen Abgabehöhen für die Stadt Frankfurt am Main in Höhe von 2,50 Euro steigt der Finanzierungsbeitrag entsprechend auf 81 Mio. Euro pro Jahr und es wird ein Rückgang des Kfz-Verkehrs von 20% angenommen.

Bei einer einmaligen Abgabehöhe für die Stadt Frankfurt am Main in Höhe von 5,00 Euro steigt der Finanzierungsbeitrag auf 151 Mio. Euro pro Jahr und es wird ein Rückgang des Kfz-Verkehrs von 30% angenommen. Eine ähnliche preisliche Gestaltung dieser Variante der City-Maut erfolgt so auch in London, wo der Preis über den Tag hinweg gleichbleibend bei GBP 11,50 liegt, jedoch als eine tägliche Gebühr und nicht einfahrtsbezogen erbracht werden muss.



London

Als Referenz zu Variante 2.1 dient die Stadt London, die eine Staugebührenzone eingeführt hat. Das bedeutet, dass alle Autofahrer, die in diese Zone einfahren wollen, bei einer zeitlichen Begrenzung zwischen 7 Uhr morgens und 18.30 Uhr abends, eine Gebühr entrichten müssen (eingeführt im Jahr 2003 mit zunächst 5 Pfund, ab 2005 erhöht auf 8 Pfund und beträgt mittlerweile 11,50 Pfund).

Im Gegensatz zu anderen Städten (z. B. in Stockholm und Singapur) ist die Gebühr in London flach (auch *flat fee* genannt), d. h. sie ändert sich nicht im Laufe des Tages. Diese Ausgestaltung beruht auf der ersten Straßenanalyse vor der Einführung, bei welcher festgestellt wurde, dass die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit in diesem Gebiet konstant ist, so dass es den ganzen Tag über zu nahezu gleich hohen Staus kommt. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass die Staugebühren in London Teil eines ganzen Maßnahmenpakets waren, das auch einen umfangreichen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs (hauptsächlich eine Erhöhung der Buslinienfrequenz) sowie andere verkehrsberuhigende Maßnahmen und Vorfahrtsänderungen umfasste. Das Hauptziel bestand dementsprechend nicht darin, die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit in diesem Gebiet zu erhöhen, sondern dafür zu sorgen, dass sie trotz anderer Veränderungen des Verkehrsnetzes und der baulichen Umwelt stabil bleibt.

Die Ergebnisse dieser Variante in London waren uneinheitlich und wurden kontrovers diskutiert. Im Allgemeinen kann sie jedoch als Erfolg angesehen werden, sowohl was die Verringerung der Verkehrsüberlastung als auch die Wahrnehmung dieser Politik in der Öffentlichkeit betrifft. Es ist gelungen, das Gesamtverkehrsaufkommen um 12 % zu verringern (Pkw: - 34 %), die Fahrzeiten zu verkürzen (- 30 %), die Emissionen zu verringern, die Unfallzahlen zu senken und die Zahl der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erhöhen (+ 30 %).

Für Variante (2.2), eine streckenbezogene PKW-Straßennutzungsgebühr in der Umweltzone wurden ebenfalls drei verschiedene Abgabehöhen analysiert:

- I. 0,05 Euro pro Fahrzeugkilometer (Fzkm), vergleichbar mit eher günstigen Abschnitten französischer/italienischer Autobahnen (vgl. Abbildung 2).
- II. 0,10 Euro pro Fzkm, vergleichbar mit den durchschnittlichen Autobahn-Maut-Gebühren in Frankreich und Italien (vgl. Abbildung 2).
- III. 0,16 Euro pro Fzkm, als volkswirtschaftlich effizienter Gebührensatz in einer Großstadt wie Frankfurt am Main³.

Bei einer Abgabehöhe von 0,05 Euro pro Fzkm ergibt sich daraus ein Finanzierungsbeitrag von 41 Mio. Euro pro Jahr. Im Zusammenspiel mit der zu erwarteten Ausweichreaktion ergibt sich der höchste Finanzierungsbeitrag bei einer Abgabehöhe von 0,16 Euro pro Fzkm, wobei ein langfristiger Finanzierungsbeitrag von voraussichtlich rund 79 Mio. Euro pro Jahr erzielt werden kann. Hierbei wird von einem maximalen Rückgang des MIV von 50% ausgegangen, wobei eine Preiselastizität ξ von -0,5 unterstellt wurde.

Zur Einordnung der Abgabehöhen aus Nutzerperspektive: bei einem Benzinverbrauch von rund 7,7 Liter pro 100 km und Kosten von 1,81 Euro pro Liter ist mit rund 0,14 Euro Benzinkosten pro Fzkm zu rechnen. Daneben fallen in der Regel weitere 0,05 bis 0,10 Euro variable Kosten durch den Fahrzeugbetrieb an. Bei einer Abgabenhöhe von 0,16 Euro pro Fzkm stellt dies für den Nutzer also fast eine Verdopplung der Nutzungskosten des Fahrzeugs dar. Ein deutlicher Rückgang der Nutzungshäufigkeit scheint damit auch aus dieser Perspektive plausibel. Die zuvor angenommene Preiselastizität ist als konservative Schätzung mit Bezug auf das finanzielle Einnahmenpotenzial zu verstehen.

Um die verschiedenen Abgabehöhen dieser Variante besser einordnen zu können und mit dem Modell 2.1 vergleichbar zu machen, folgt nun eine beispielhafte Betrachtung aus Sicht eines Berufspendlers innerhalb der Umweltzone. Der Start der Reise liegt in Preungesheim und das Ziel ist die DZ Bank in der Frankfurter Innenstadt (vgl. Abb. 4). Bei einer Distanz von 7,2 km betragen die Kosten für diese Person zwischen 0,36 € und 1,16 € für eine einfache Fahrt, je nach Abgabehöhe bzw. für Hin- und Rückweg Kosten von 0,72 € bis 2,32 €. Damit bewegen sich die Gebühren einer solchen Fahrt in einer vergleichbaren Höhe zu denen einer einmaligen Einfahrt in den Kordon in Modellvariante 2.1.

³ Agora Verkehrswende (2022): Pkw-Maut für die Mobilitätswende. Eine verursachergerechte Straßennutzungsgebühr als Baustein für ein digitalisiertes und klimaneutrales Verkehrssystem

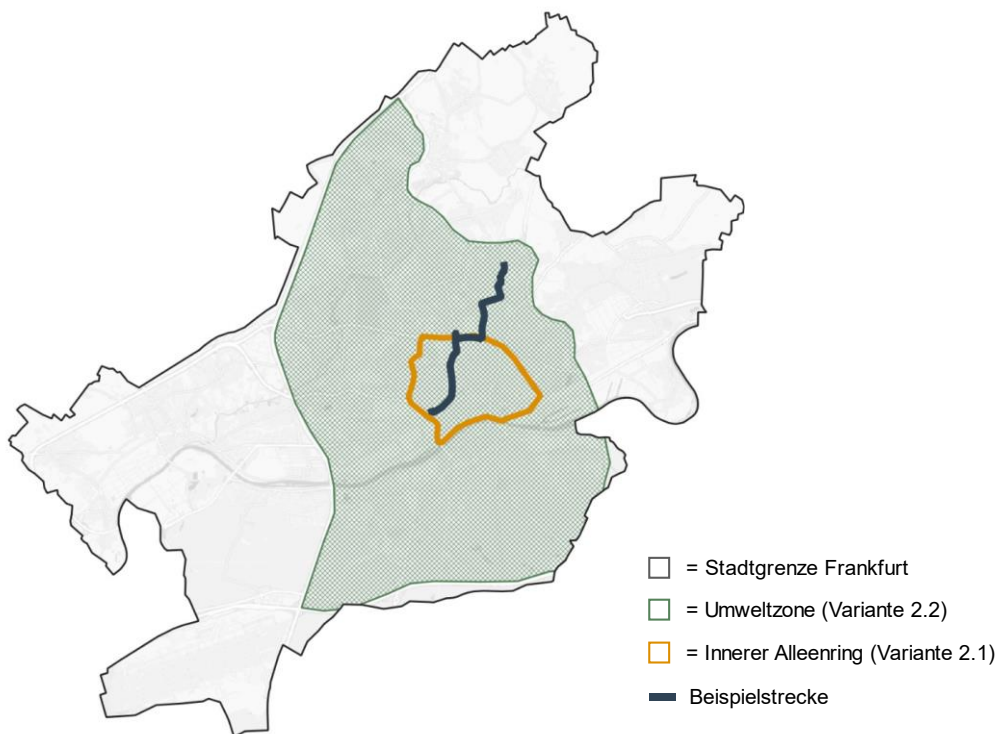


Abb. 4 Verortung der Beispielstrecke in der Umweltzone und des inneren Alleenrings

Da zu Hauptpendelverkehrszeiten höhere externe Kosten verursacht werden im Vergleich zu anderen Tageszeiten, aufgrund von z. B. höheren Lärm- und Abgaswerten, wurden für beide Varianten auch eine zeitlich begrenzte City-Maut analysiert. Hierzu wurden dieselben Abgabehöhen wie zuvor angesetzt, jedoch auf die Hauptpendelverkehrszeit (6.00 bis 10.00 Uhr morgens) beschränkt. Im Vergleich zu der ganztägigen Betrachtung wurde eine geringe angenommen, da die Verkehrsnachfrage zur Hauptpendelverkehrszeit voraussichtlich weniger preissensibel ist und dementsprechend einen geringeren Rückgang der Fzkm verzeichnet. Eine ähnliche preisliche Gestaltung dieser Variante der City-Maut erfolgt so auch in Stockholm, wo sich die Abgabehöhe zu Hauptbelastungszeiten erhöht, um auf die höheren entstandenen externen Kosten zu reagieren.

Es ergeben sich damit verschiedene Gestaltungsoptionen der City-Maut, um die Verteilung der Finanzlast zwischen den verschiedenen betroffenen Bevölkerungsgruppen und Verkehrsteilnehmenden zu gestalten. Zur Stärkung der politischen Akzeptanz ist eine zuvor klare Analyse und Konzeption erforderlich, um die Wirkungen transparent aufzuzeigen und den politischen Mehrheiten entsprechend auszuhandeln (Ausnahmeregelungen, *dynamic fee* Komponente, Begleitung durch weitere Push-/ Pull-Maßnahmen).

Im Allgemeinen ist zu beachten, dass ein Rückgang des MIV aus empirischer Sicht allein durch die Einführung einer City-Maut ohne begleitende Maßnahmen langfristig schwierig zu erzielen ist. Durch einen Rückgang der Fzkm kann sich die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit in der Stadt positiv verändern. Dies führt wiederum zu einer Reduzierung der individuellen Reisekosten, welche größer sein kann als die monetären direkten Kosten der zuvor eingeführten City-Maut. Eine derart gestaltete City-Maut führt folglich primär zu einer Verlagerung der sozio-ökonomischen Attribute der Autofahrer.



Stockholm

Eine *dynamic fee* wird auch in Städten wie Stockholm angewandt, wenn auch in der Kordon-Variante (vgl. 2.1) und nicht streckenbezogen. In den Hauptpendelverkehrszeiten (zwischen 7.00 und 8.29 Uhr & zwischen 16.00 und 17:29 Uhr) werden dabei 45,00 SEK erhoben im Vergleich zu lediglich 11,00 SEK zu Randzeiten (zwischen 9.00 und 14.59 Uhr). In Stockholm konnte der Verkehr, der den Kordon überquert, damit um 22 % verringert werden und die Stauverzögerung verringerte sich um mehr als 30 % (sogar bis zu 50 % auf den Hauptverkehrsstraßen).

Zudem konnten die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr, welche den Kordon überschreiten, um 4,5 % erhöht werden. Während in vergleichbaren bestehenden Fällen vor allem die große Zahl privater Fahrzeuge im Stadtzentrum bekämpft werden sollte, war die Idee hinter dem Preissystem in der schwedischen Hauptstadt direkt von der Notwendigkeit geleitet, alternative Wege zur Finanzierung teurer öffentlicher Verkehrsinfrastrukturen zu finden, wie z. B. die Erweiterung des lokalen U-Bahn-Tunnelnetzes. Hier wird die Zweckbindung der Einnahmen für ein besseres ÖPNV-Angebot gut ersichtlich, was zudem auch nach der Implementierung zu einer vergleichsweise hohen gesellschaftlichen Akzeptanz dieser Maßnahme geführt hat.

Bei der Berechnung der finanziellen Wirkung wurden Kosten zum laufenden Betrieb des Maut-Systems sowie initiale Investitionen berücksichtigt. Dabei wurden für Variante 2.1 angenommen, dass an allen Ein-/Ausfallstraßen in den inneren Alleering ein Kamerasystem zur automatischen Kennzeichenerfassung aufgebaut wird. In Variante 2.2 ist ein solches System weniger praktikabel, da das Mautgebiet dort wie zuvor beschrieben die gesamte Umweltzone umfasst. Die Kontrolle erfolgt dort überwiegend stichprobenartig durch mobile Blitzer. In beiden Varianten wurden Personalaufwände in der Verwaltung berücksichtigt.

Welche technologische Umsetzung angestrebt wird, hängt jedoch nicht nur von der grundsätzlichen Variante ab, sondern es bleiben auch die weiteren technischen und (datenschutz-)rechtlichen Entwicklungen aus weiteren Vorhaben abzuwarten (bspw. automatische Kennzeichenerfassung im Rahmen der Parkraumkontrolle). Eine Abwägung der langfristigen Vorteile (Nutzerfreundlichkeit, Synergien mit weiteren Vorhaben) und Kosten ist erforderlich.

Aus rechtlicher Sicht benötigt die Stadt Frankfurt am Main entweder eine gesetzliche Ermächtigung durch das Land oder den Bund. Da eine konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes für ein „City-Maut-Gesetz“ als zweifelhaft erachtet werden kann, liegt die Gesetzgebungskompetenz nach erster rechtlicher Einschätzung bei dem Landesgesetzgeber, welcher daher grundsätzlich die entsprechende Gesetzgebungskompetenz besitzt und definieren kann, welche Straßen bzw. Straßenabschnitte von dieser Gesetzgebungskompetenz umfasst sind. Jedoch ist der Umgang mit Bundesstraßen nicht abschließend geklärt und bedarf einer weiteren rechtlichen Prüfung, um im Einzelnen zu determinieren, wie die Straßenbaulastträgerschaft in der Stadt Frankfurt verteilt ist. Dies dient im Anschluss der Ermittlung für welche Straßen das Gebührenaufkommen der Stadt Frankfurt am Main zustehen würde.

3.3 Intensivierung Parkraumbewirtschaftung (Anwohnerparken)

Ziele des Finanzierungsinstruments

Eine zweckgebundene Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung belastet diejenigen, die den ÖPNV nicht direkt nutzen aber von ihm im motorisierten Individualverkehr (MIV) profitieren. Ein gutes ÖPNV-Angebot, das entsprechende Nachfrage generiert, kann den Straßenverkehr entlasten und den Parkdruck im Stadtzentrum weiter senken. Gleichzeitig ist eine solche Finanzierung ein verkehrspolitisches Signal für den ÖPNV und hat z. B. in Wien nachweislich eine Lenkungswirkung zugunsten des ÖPNV ermöglicht.

Beschreibung des Finanzierungsinstruments

In Frankfurt gibt es derzeit 41 Anwohnerparkzonen, wobei 18 davon bereits bewirtschaftet werden. In diesen Zonen sind Inhaber eines Anwohnerparkausweises von den regulären Parkgebühren befreit. In Zonen, die nicht bewirtschaftet sind, berechtigt der Anwohnerparkausweis lediglich zu einer Befreiung von temporären Parkverboten, welche insbesondere Einpendler von einem Parken im Wohngebiet an Werktagen hindern sollen.

Damit ist der Anreiz zum Erwerb eines Anwohnerparkausweises in nicht bewirtschafteten Anwohnerparkzonen derzeit jedoch besonders für Auspendler gering, da sich außerhalb der Parkverbotszeiten kein Vorteil aus dem Anwohnerparkausweis ergibt. Demgegenüber steht jedoch eine geringe Gebühr für einen Anwohnerparkausweis von 25 € pro Jahr.

Im Rahmen der Intensivierung wird die Bewirtschaftung aller 41 Anwohnerparkzonen ausgeweitet sowie die Gebühr auf 120 € pro Jahr erhöht.

Bewertung des Finanzierungsinstruments

Geht man zunächst von einem schwachen Rückgang der Nachfrage nach Anwohnerparkausweisen durch die mittelfristige Erhöhung der Gebühren aus, jedoch von einer anschließenden Ausweitung der Bewirtschaftung auf alle Zonen, so ergibt sich ein langfristiger Finanzierungsbeitrag von voraussichtlich **rund 7,7 Mio. Euro pro Jahr**. Die Gebührenerhöhung generiert dabei voraussichtlich 2,9 Mio. Euro auf Basis der aktuellen Zonenbewirtschaftung. Wird diese auf alle Zonen ausgedehnt, sind zusätzlich ca. 2,7 Mio. Euro aus der Mehrnachfrage nach Anwohnerparkausweisen zu erwarten sowie rund 2,5 Mio. Euro Einnahmen aus Parkautomaten von Parkenden, die keinen Anwohnerparkausweis besitzen. Demgegenüber stehen schätzungsweise 0,4 Mio. Euro Abschreibungen für die

Parkautomaten. Da Anwohnerparkzonen bereits in jedem Fall auf Falschparkende kontrolliert werden, wurden keine zusätzlichen Personalkosten angesetzt.

Neben dem positiven Finanzierungsbeitrag sinkt mit einem größeren Bewirtschaftungsanteil auch die Attraktivität des Verkehrsmittels Auto, so dass ein relevantes Absenken von Schadstoffen, Lärm und insbesondere des Flächenbedarfs in urbanen Gebieten zu erwarten ist. Somit kann ein Teil der externen Kosten internalisiert werden, wodurch auch relevante Auswirkungen auf den Modal-Split erzielt werden. Die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung stößt jedoch regelmäßig auf politischen und gesellschaftlichen Widerstand, da Anwohner ihre direkten Kosten der Fahrzeughaltung bislang nicht tragen müssen und keinen individuellen Mehrwert dieser Maßnahme empfinden.

Die Erhebung von Parkgebühren unterliegt rechtlich grundsätzlich den Kommunen, die dabei vor allem die Verhältnismäßigkeit wahren müssen und der Stadt Frankfurt am Main stehen per Gesetz (StVG) zwei Instrumente zur Verfügung: (1) Nach § 6a Abs. 5a Satz 1 StVG können die nach Landesrecht zuständigen Behörden für das Ausstellen von Parkausweisen für Anwohner städtischer Quartiere miteherheblichem Parkraummangel Gebühren erheben. (2) Gemäß § 6a Abs. 6 Satz 1 StVG können die Gemeinden für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen in Ortsdurchfahrten (im Übrigen die Träger der Straßenbaulast) Gebühren erheben.

3.4 Gästebeitrag inklusive Nutzungsmöglichkeit des ÖPNV

Ziele des Finanzierungsinstruments

Rund 60% der Einnahmen von traffiQ stammen aktuell aus Fahrgelderlösen, die restlichen Einnahmen werden aus öffentlichen Mitteln oder über den städtischen Haushalt getragen. Ortsfremde profitieren damit überproportional von der jetzigen Regelung, da sie ausschließlich über die Ticketpreise belastet werden und besitzen daher eine geringere Finanzierungsbeitrag am Frankfurter ÖPNV als Einwohner der Stadt Frankfurt. Ziel des Finanzierungsinstrumentes ist daher die Erhebung einer Pauschale pro Übernachtung von Ortsfremden/Besucher, die sich heute unterproportional an der Finanzierung des Frankfurter ÖPNV beteiligen.

Die Erhebung eines Gästebeitrags inklusive Nutzungsmöglichkeit des ÖPNV hat das Ziel, die Finanzierungsbeitrag von Ortsfremden am ÖPNV zu erhöhen. Durch die Erweiterung des Instruments um eine Nutzungsmöglichkeit des ÖPNV, hat das Instrument weiterhin auch zum Ziel, unter den Ortsfremden den Modal-Split-Anteil am ÖPNV zu erhöhen und damit eine Lenkungswirkung zu erzielen. Durch die Verknüpfung des Beitrags mit einem direkten und unmittelbaren Vorteil für die Ortsfremden wird ebenfalls das Ziel verfolgt, die Umsetzbarkeit zu erhöhen, indem mit der Fahrtberechtigung ein Gegenwert angeboten wird. Der ÖPNV ist somit Teil der touristischen Infrastruktur und durch den Gästebeitrag als Beitragsinstrument wird erneut der ÖPNV direkt, durch eine Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV, oder indirekt, durch eine zusätzliche Einnahmequelle zur Finanzierung des ÖPNV, unterstützt.

Beschreibung des Finanzierungsinstruments

Grundlage des Finanzierungsinstruments ist die Erhebung eines verpflichtenden Beitrags pro (kommerzieller) Übernachtung von Ortsfremden/Besuchern. Gleichzeitig wird dem Ortsfremden damit die kostenlose Nutzungsmöglichkeit des ÖPNVs am Anreisetag sowie dem der Übernachtung anschließenden Tag eingeräumt. Eine konkrete Umsetzung könnte über eine Kombiticket-Vereinbarung der Stadt Frankfurt mit dem RMV möglich sein. Der festzusetzende Beitrag sollte dabei den Preis einer regulären Tageskarte nicht überschreiten, um eine Akzeptanz und politische Umsetzbarkeit zu gewährleisten. Demgegenüber ist jedoch der (von einer regulären Kombiticket-Vereinbarung) abweichende Charakter einer Nutznießerfinanzierung zu beachten, da durch Einführung des Instruments nicht nur im Gegenzug Tarifeinnahmen aus bisherigen Ticketverkäufen entfallen, sondern ein Finanzierungsbeitrag darüber hinaus erzielt werden soll.

Bewertung des Finanzierungsinstruments

Mit möglichen Nettoeinnahmen von **rund 3,8 Mio. € jährlich** (Obergrenze als Zufluss an traffiQ in Abhängigkeit der Aufteilung dieser kassentechnischen Mehreinnahmen im Rahmen der EAV) besitzt diese Maßnahme keinen relevanten Beitrag zur Finanzierung des Frankfurter ÖPNVs. Das Instrument kann jedoch eine Wirkung auf die Nutzung des ÖPNVs haben und damit einzelne Effekte auf den Modal-Split und die Nutzung des ÖPNVs in Frankfurt auslösen, jedoch ist dieser Effekt eher geringfügig zu betrachten. Ist perspektivisch ist mit einer weiteren Erholung der Übernachtungszahlen auf Vor-Pandemie-Niveau zu rechnen, könnten die Nettoeinnahmen ggf. auf bis zu 4,6 Mio. € jährlich steigen.

Grundlage der Berechnung für 2022 sind rund 8,6 Mio. jährliche Übernachtungen, wobei eine Abgabe in Höhe von 6,50 € pro Übernachtung unterstellt wird. Dem damit 55,9 Mio. € hohen Abgabenaufkommen stehen schätzungsweise rund 52,1 Mio. € entfallene Fahrteinnahmen gegenüber, da die Übernachtungsgäste jeweils am An- und Abreisetag eine Fahrtberechtigung für den ÖPNV in Frankfurt erhalten.

Da keine direkte Belastung von Frankfurter Bürger erfolgt, ist insgesamt eine Akzeptanz in der Bevölkerung zu erwarten. Dagegen ist jedoch mit sehr hohen Widerständen seitens entsprechender Verbände (z. B. dem Deutschen Hotel- und Gaststättenverband) zu rechnen. Bereits bei der Einführung des Tourismusbeitrags in Frankfurt am Main (i. H. v. 2 € pro Tag), welcher 2018 erfolgt ist, gab es Protest seitens von Verbänden. Bei einer Erhöhung des Tourismusbeitrags oder Einführung eines zusätzlichen Gästebeitrags für den ÖPNV sind weitere Spannungen vorprogrammiert. Daneben ist hier seitens der Gegner einer solchen Abgabe eine kommunikative Verknüpfung zwischen ÖPNV und dem Begriff der „Zwangsabgabe“ naheliegend, welche sich allgemein negativ auf die Wahrnehmung des ÖPNV in Frankfurt auswirken könnte. Eine tatsächliche Umsetzbarkeit des Instruments wird daher als gering eingeschätzt und nicht prioritär empfohlen.

Die Abschätzung des Finanzierungspotenzials erfolgte vor Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023. Perspektivisch dürfte der potenzielle Finanzierungsbeitrag eines ÖPNV-Gästebeitrags in der veränderten Tariflandschaft höher ausfallen, da nun weniger Fahrgelderlöse entfallen, wenn die entsprechenden Gäste sowieso bereits eine gültige Fahrtberechtigung für Frankfurt besitzen. Demgegenüber steht eine weiter sinkende Akzeptanz eines solchen Finanzierungsinstruments, da Ortsfremde mit Deutschlandticket erwarten, dass mit Erwerb des Deutschlandtickets der ÖPNV bundesweit ohne weitere Kosten möglich ist. Ein ÖPNV-Gästebeitrag steht dieser Erwartung konträr gegenüber.

Rechtlich gesehen bieten sich zwei potenzielle Ausgestaltungsmöglichkeiten für die Stadt Frankfurt in Anbetracht des bestehenden Tourismusbeitrags an, sollte dennoch ein ÖPNV-Gästebeitrag weiterverfolgt werden:

(1) Eine *Erhöhung des Tourismusbeitrags* (bspw. von 2 € auf 8,50 € pro Übernachtung).

(2) Eine *Einführung eines ÖPNV-Gästebeitrags* (zusätzlich zum bestehenden Tourismusbeitrag).

Für die Umsetzung der Variante (1) ist eine geringfügige Änderung des Kommunalabgabengesetzes (HKAG) auf Hessischer Landesebene notwendig, da der aktuelle Tatbestandskreis für den bestehenden Tourismusbeitrag lediglich die Zwecke Schaffung, Erweiterung und Unterhaltung touristischer Einrichtungen vorsieht. In einer Änderung des HKAG wäre der Tatbestandskreis auch auf die Finanzierung des ÖPNV erweiterbar. Grundsätzlich ist diese Änderung möglich, jedoch ist der Geltungskreis auf den Tourismus beschränkt, wodurch die Erhebung des Beitrags für Geschäftsreisende ausgeschlossen ist und somit eine geringere Ertragswirkung erzielt wird. Nachteil dieser Regelung ist zudem, dass diese nur auf Kommunen anwendbar ist, die bereits heute einen Tourismusbeitrag erheben bzw. erheben können (Orte mit Prädikat Tourismus).

Alternativ ist daher als Variante (2) auch eine allgemeinere Regelung im Rahmen des HKAG denkbar, bei welcher sich der (ÖPNV-)Gästebeitrag explizit vom bestehenden Tourismusbeitrag abgrenzt und diesen ergänzt.

Für beide Varianten gilt jedoch die Einstufung als Beitrag, womit der Vorteil des zu erbringenden finanziellen Beitrags mit diesem im Zusammenhang stehen muss, was allerdings durch eine kostenlose Nutzung des ÖPNV erfolgt.

3.5 Wiedereinführung Stellplatzablöse

Ziele des Finanzierungsinstruments

Stellplatzablöse bedeutet, beim (Aus-)Bau von Immobilien aus städtebaulichen oder verkehrlichen Gründen den Bau der nach Stellplatzsatzung zu errichtenden Stellplätze teilweise untersagen zu können; der Bauherr zahlt die eingesparten Gelder an die Stadt, die die Mittel zweckgebunden für Investitionen im ÖPNV und/oder in den sog. „Umweltverbund“ einsetzt.

Beschreibung des Finanzierungsinstruments

Diese Stellplatzablöse wird in einer Satzung der Stadt Frankfurt auf Basis der Regelungen der Hessischen Bauordnung erhoben. Die hierbei notwendigen Regelungen in der Hessischen Bauordnung zur Möglichkeit der Erhebung einer Stellplatzablöse in Fällen der Einschränkung/Untersagung aus verkehrlichen und städtebaulichen Gründen sowie bei bestehenden Anlagen war bis Anfang 2011 in der Hessischen Bauordnung enthalten. Mit der Novelle am 15. Januar 2011 wurden diese Regelungen abgeschafft und die Erhebung ist in diesen Fällen nicht mehr möglich.

Bewertung des Finanzierungsinstruments

Bis 2010 lagen die jährlichen Einnahmen aus der Stellplatzablöse ca. 5 Mio. € jährlich höher. Relevante Änderungen des Modal-Splits wurden mit der Anpassung der Stellplatzablöse Anfang 2011 nicht beobachtet. Eine veränderte Regelung kann die Beanspruchung des Straßenraums durch den motorisierten Individualverkehr tendenziell etwas verringern.

Die Stellplatzablöse war in ihrer geltenden Form in Frankfurt akzeptiert, die Veränderungen 2011 wurden von anderen Regionen Hessens angetrieben. Nach einer erneuten Überprüfung können voraussichtlich **max. 3 Mio. Euro pro Jahr** zur Finanzierung des ÖPNV eingenommen werden. Zur Anpassung der Regelungen zur Stellplatzablöse ist eine Änderung der Hessischen Bauordnung nötig, damit eine „echte“ zwingende Stellplatzablöse erfolgen kann. Widerstand ist hierbei von Akteuren, insbesondere aus der Immobilienbranche zu erwarten, die 2010 die ursprüngliche Änderung der Bauordnung unterstützt haben.

3.6 Städtebauliche Verträge

Ziele des Finanzierungsinstruments

Für die Investition und den Ausbau des städtischen U-Bahn- und Straßenbahnnetzes sind hohe Investitionen auch beim Ausbau neuer Siedlungsgebiete erforderlich. Im Fall, dass Siedlungsgebiete neu entwickelt werden, ist das Instrument des städtebaulichen Vertrags zielführend. Ziel dieses Finanzierungsinstruments ist es, dass Investoren, welche im Umfeld von neuen Siedlungsgebieten Immobilien entwickeln, sich auch an den Kosten eines direkten Anschlusses dieser Gegenden an den ÖPNV finanziell beteiligen.

Beschreibung des Finanzierungsinstruments

Ein städtebaulicher Vertrag wird zwischen der Stadt Frankfurt und einem privaten Investor geschlossen, in dem er sich z. B. auch zur Entwicklung von ÖPNV-Infrastruktur (ggf. ergänzend zu weiterer Infrastruktur und Erfüllung von Auflagen) verpflichtet, sofern ein entsprechender Bebauungsplan für das Siedlungsgebiet durch die Stadt beschlossen wird. Eine Anwendungsmöglichkeit dieses Instruments besteht bspw. bei der Entwicklung des Wohnbaugebietes „Am Eschbachtal – Harheimer Weg“, wo auf Basis eines städtebaulichen Konzeptes die Entwicklung einer U-Bahn-Station (der U-Bahn-Linie U2) erfolgen soll, um die Gemeinden östlich von Bonames besser an das ÖPNV-Netz anzubinden. Weitere Beispiele sind hier (1) die Bürostadt Niederrad, wobei ein Verlustausgleich für die Linienenerweiterung der Linie 78 vereinbart wurde und (2) die Cargo City Süd, ein Projekt in Kooperation mit der Fraport AG, welcher die ÖPNV-Infrastruktur über die Nebenkosten der Mieter finanziert. Generell kann eine hohe Akzeptanz dieses Instruments erzielt werden, wenn dem Investor der Mehrwert, welcher durch die Nähe zu einem attraktiven ÖPNV steigt, ersichtlich wird und die Anwohner früh in das Planungsverfahren integriert werden. Hier gibt es mittlerweile einige Beispiele in den Nordischen Ländern, wo sich private Immobilienunternehmen an den Kosten der Infrastruktur für den ÖPNV beteiligen. Im Extremfall kann so der ÖPNV direkt mitintegriert werden (z. B. eine U-Bahn-Station im Untergrund, Verkaufsflächen im Erdgeschoss, Arbeitsflächen in den Etagen 1-2 und Wohnflächen in den Etagen 3-4), wie das z. T. bei neuen Stadtquartieren bereits erfolgt.

Bewertung des Finanzierungsinstruments

Es sind je nach Vertrag und Investitionsprojekt **hohe einmalige Zahlungen aus städtebaulichen Verträgen möglich (Einzelfallprüfung erforderlich, jedoch**

wird von einem max. Beitrag von 1 Mio. Euro pro Jahr ausgegangen). Potenziale bestehen in der Mitgestaltung der Stadtentwicklung. Durch gezielte Investitionen in Neubaustrecken ist eine Erhöhung des Modal-Splits im ÖPNV zu erwarten, was ebenfalls positive Wirkungen auf Umweltkriterien hat. Zudem können direkte bei der Entstehung von neuen Quartieren durch diese Push – und Pull Maßnahme Stellplätze entfallen, was mit einer Reduzierung des MIV in diesen Regionen einhergeht. Die rechtliche Umsetzbarkeit des Instruments ist voraussichtlich gegeben. Die rechtliche Grundlage zum Abschluss eines städtebaulichen Vertrages findet sich in § 11 BauGB. Gegenstand eines städtebaulichen Vertrags kann nach § 11 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 BauGB unter anderem die Übernahme von Kosten oder sonstigen Aufwendungen sein, die der Gemeinde für städtebauliche Maßnahmen entstehen oder entstanden sind und die Voraussetzung oder Folge des geplanten Vorhabens sind. Dies erlaubt die Mit-Finanzierung von ÖPNV-Einrichtungen, erwirtschaftet allerdings nur Einmalerlöse und bietet so keine langfristige Finanzierung des ÖPNV. Praktische Beispiele für andere Infrastrukturen gibt es in großer Zahl auch in Frankfurt.

4. Empfehlungen



Nach unserer Bewertung sind alle sechs der betrachteten Instrumente geeignet, Nutznießer des ÖPNV angemessen an der Finanzierung desselbigen zu beteiligen:

1. Ein auf das Jobticket anrechenbarer Arbeitgeber-Beitrag
2. Eine City-Maut in zwei Varianten: PKW-Straßennutzungsgebühr im inneren Kordon (2.1) sowie eine PKW-Straßennutzungsgebühr je Fahrzeugkilometer (Fzkm) in der Umweltzone (2.2)
3. Eine Intensivierung der Parkraumbewirtschaftung (Anwohnerparken)
4. Ein Gästebeitrag inklusive Nutzungsmöglichkeit des ÖPNV
5. Eine Wiedereinführung der Stellplatzablöse
6. Städtebauliche Verträge mit Investoren zur Erschließung neuer Siedlungs- oder Gewerbegebiete mit dem schienengebunden ÖPNV

Aufgrund der eng verzahnten und signifikanten erwartbaren Finanzierungs- und Lenkungswirkung empfehlen wir konkret, prioritär die Arbeitgeberabgabe als anrechenbaren Arbeitgeber-Beitrag (1) einzuführen. Die verbundene Anreizwirkung durch anrechenbaren Beitragsanteil zum Angebot von Jobtickets an die entsprechenden Arbeitnehmer führt dabei direkt zu einer Steigerung des Marktanteils des ÖPNV. Zudem wird die Akzeptanz, auch in Referenz zu vergleichbaren Instrumenten der Nutznießerfinanzierung (Wiener Modell, verpflichtendes Jobticket), proaktiv unterstützt. Das Momentum aus dem Deutschlandticket kann positiv genutzt werden, wenn auch zukünftige Entwicklungen zur Vertriebshoheit und Einnahmenaufteilung in der konkreten Ausgestaltung weiter zu berücksichtigen sind.

Im Rahmen des Projekts wurde daher ebenfalls ein konkreter Gesetzesvorschlag zur Verankerung des Instruments im hessischen ÖPNVG unterbreitet.

Neben dem anrechenbaren Arbeitgeber-Beitrag ist ebenfalls die City-Maut (2) als besonders vielversprechendes Instrument einzustufen. Je nach Ausgestaltung der Mauthöhe kann mit einer entsprechend hohen Finanzierungs- und Lenkungswirkung gerechnet werden. Die Entlastung der direkten Anwohner durch eine Reduktion des Durchgangs- und Einpendel-Verkehrs, während diese gleichzeitig von den Gebühren befreit sind (gilt nur für Variante 2.1), kann eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung sicherstellen. Das Beispiel Stockholm zeigt dabei auch, wie sich eine solche City-Maut positiv mit der Finanzierung öffentlicher Infrastruktur verknüpfen lässt und die Akzeptanz dabei sogar weiter gestärkt wird. Die Einführung einer streckenbezogenen City-Maut (Variante 2.2) gestaltet

sich demgegenüber schwieriger, da die Einführung dieser mit einem hohen Aufwand an Aufklärung für die PKW-Nutzer gebunden ist und somit von einer geringeren initialen Akzeptanz ausgegangen werden muss. In der Analyse beider Varianten zeigt sich zudem, dass die Frage einer gerechten Verteilung der Kosten vor Einführung einer City-Maut vertieft werden muss. Eine Staffelung der Gebührenhöhe nach Tageszeit (bspw. lediglich Erhebung zur Morgenspitze) scheint im Abgleich der Ziele zur Stauvermeidung und Beispielen aus anderen Ländern sinnvoll.

Weitere Instrumente können den Finanzierungsmix ergänzen. Eine Intensivierung des Anwohnerparkens (3) könnte ebenfalls einen regelmäßigen Finanzierungsbeitrag für den städtischen Haushalt leisten, und durch die Lenkungswirkung die City-Maut komplementär ergänzen (welche direkte Anwohner verkehrlich entlastet).

Die Ergebnisse decken sich damit zudem weitestgehend mit weiteren civity-Analysen in anderen Bundesländern, wo für Großstädte im Rahmen der dortigen Möglichkeiten zur Drittnutzerfinanzierung die höchsten Finanzierungs- und Lenkungswirkungen durch eine Straßennutzungsgebühr bzw. einen Arbeitgeberbeitrag ermittelt wurde.

Die Drittnutzerfinanzierung bietet damit für Frankfurt insgesamt ein hohes Potenzial, den Finanzierungsmix mittel- und langfristig durch eine gezielte Kombination erfolgsversprechender Instrumente zu ergänzen und einen direkten finanziellen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten. Daneben ergeben sich durch die Instrumente auch weitere Anreize zur Nutzung des Umweltverbunds und stärken diesen für ein sauberes Stadtklima sowie Reduktion der Belastung im Straßenverkehr, wobei alle Verkehrsträger an ihren jeweiligen Kosten beteiligt werden.





Friedemann Brockmeyer

T +49.30.688 135 22-26

M +49.160.740 56 56

friedemann.brockmeyer@civity.de



Timo Häcker

T +49.40.181 22 36-75

M +49.151.549 304 21

timo.haecker@civity.de