

Standardisierte Bewertung

Die „Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs“ dient seit Ende der 70er Jahre zur Prüfung ob ein Verkehrsprojekt des öffentlichen Personennahverkehrs ÖPNV nach den Vorgaben des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert werden kann.

Die weitgehende Standardisierung des Verfahrens ermöglicht eine Beurteilung von örtlich, technisch und verkehrswirtschaftlich unterschiedlichen Vorhaben nach einheitlichen Maßstäben und macht somit die unterschiedlichsten Planungen (S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn) vergleichbar.

Die Zuwendungsgeber Bund, Länder und Kommunen stellen jährlich Finanzmittel für die Förderung von Investitionen in die Infrastruktur des ÖPNV bereit. Um eine möglichst sinnvolle Verwendung dieser öffentlichen Mittel sicherzustellen, bedarf es daher vorab einer sorgfältigen Abwägung der Nutzen und Kosten, sowohl in gesamt- als auch in betriebswirtschaftlicher Hinsicht. Diesem wird im Rahmen des vereinheitlichten Bewertungsverfahrens der Standardisierten Bewertung durch eine Gegenüberstellung der Nutzen und Kosten und durch die Ausweisung eines Nutzen-Kosten-Indikators Rechnung getragen. Zuschussfähig sind jedoch nur Projekte, für die ein Nutzen-Kosten-Indikator über 1,0 nachgewiesen wird, deren Nutzen somit die Kosten übersteigt.

Die aktuelle Version 2006 der Standardisierten Bewertung mit der Verfahrensanleitung 2006 wurde im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellt und ist seit dem 1.1.2007 verbindlich.

Diese gültige Version 2006 der Standardisierten Bewertung wird derzeit im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI überarbeitet.

Bis eine neue Version gültig wird, ist die Version 2006 verbindlich. Daher müssen auch die Infrastrukturinvestitionen auf dem Preisstand 2006 berechnet werden.

Um eine Abschätzung der Infrastrukturinvestitionen zum aktuellen Preisstand erhalten zu können, ist eine pauschale Umrechnung mit dem Preisindex des Statistischen Bundesamtes Deutschland, Fachserie 17, Reihe 4, Preisindizes für die Bauwirtschaft möglich.

Grundlegende Methodik der Standardisierten Bewertung

Die Standardisierte Bewertung beruht auf dem Mitfall-Ohnefall-Prinzip. Einer hypothetischen zukünftigen Welt mit Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung aber ohne Realisierung des Vorhabens OHNEFALL wird die zukünftige Situation mit Realisierung des Vorhabens MITFALL (z.B. neue Straßenbahnlinie) gegenübergestellt. Die Unterscheidung ist somit die neue Straßenbahnlinie in Verbindung mit dann wegfallenden Buslinien aber ergänzenden Buszubringern.

Bewertet werden diese Unterschiede zwischen Mit- und Ohnefall im Hinblick auf die jährlich auftretenden Nutzen und Kosten.

NUTZEN

- Reisezeiten im ÖV
- Pkw-Betriebskosten
- ÖV-Gesamtkosten ohne Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur des ÖV im Mitfall, d.h. Unterhaltungskosten für die Infrastruktur
- Unfallschäden
- CO₂-Emissionen
- Emissionskosten weitere Schadstoffe
- Geräuschbelastung

KOSTEN

Den auf der Nutzenseite erfassten Indikatoren wird auf der Kostenseite der Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur im Mitfall gegenübergestellt.

Die Kenndaten der Verkehrsangebote im Ohne- und Mitfall werden standardisiert dargestellt ebenso wie die Berechnung der Verkehrsnachfragewirkungen des Mitfalls auf der Basis der Verkehrsnachfragedaten des Ohnefalls. Die hierfür erforderlichen Datenvorgaben, Kosten- und Wertansätze sind in der Version 2006 der Standardisierten Bewertung mit dem Preisstand 2006 detailliert vorgegeben. Aufbauend darauf werden die einzelnen Beurteilungsindikatoren monetarisiert berechnet und zum gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Indikator zusammengefasst.