

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie  
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

**Minister**

An den  
Vorsitzenden des Wirtschaftsausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Herrn Christopher Vogt, MdL  
Landeshaus  
24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 18/4048

19. Februar 2015

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

im Zusammenhang mit der Beratung der Drucksache 18/734 „Ausbau der AKN aus Regionalisierungsmitteln finanzieren“ am 17.12.2014 baten Sie um Übermittlung eines Berichts zum Ergebnis Standardisierten Bewertung des Projekts S 21. Dieser Bitte komme ich gerne nach und übersende Ihnen in der Anlage die Ausführungen der Firma INTRA-PLAN Consult GmbH zur Methodik und dem Ergebnis der Bewertung der S 21.

Am 18.12.2013 wurden mit dem Umdruck 18/2160 die ersten Ergebnisse der Standardisierten Bewertung des Projektes dem Wirtschaftsausschuss vorgelegt. Dabei wurde der sogenannte „Mitfall 3“ - Elektrifizierung mit durchgehendem zweigleisigem Ausbau - favorisiert. Grund für die Durchführung weiterer Berechnungen und damit weiteren zeitlichen Verzögerungen war die lang ungeklärte Frage über ein möglichst wirtschaftliches Betriebskonzept und die Linienführung der neuen S 32 im Bereich der Freien und Hansestadt Hamburg. Für die ersten Bewertungen war der Betrieb einer S 32 in Hamburg von Hamburg-Harburg bis zur Elbgaustraße unterstellt worden. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat mittlerweile von diesem aufgrund der Linienlänge ziemlich teuren Angebotskonzept Abstand genommen. So mussten neue Varianten bewertet werden. Im Ergebnis bleibt der „Mitfall 3“ bestehen – allerdings mit dem Betrieb einer „kurzen“ S 32 vom Hauptbahnhof bis zur Elbgaustraße. Der Kosten-Nutzen-Faktor liegt für diese Variante bei 1,12. Damit ist die Voraussetzung für eine Förderung aus dem Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) erfüllt. Die zuständigen Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) haben diesen Prozess intensiv begleitet und beraten.

Die Standardisierte Bewertung ist ein Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Untersuchung von ÖPNV-Projekten in Deutschland. Gemäß einer Vereinbarung des BMVI mit den Verkehrsministerien der Länder hat beim Ausbau von Schienenwegen, die gemäß dem GVFG-Bundesprogramm gefördert werden sollen, eine Standardisierte Bewertung zu erfolgen, sofern die zuwendungsfähigen Kosten 50 Millionen Euro übersteigen. Damit wird der Nachweis einer volkswirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit nach § 3 GVFG erbracht.

In das Ergebnis der Standardisierten Bewertung sollen alle externen Effekte eines Projektes einfließen. Das Verfahren soll eine vergleichbare Bewertung verschiedener Projekte nach einheitlichen Maßstäben liefern, um öffentliche Fördermittel vor allem des Bundes nach Förderwürdigkeit zu verteilen. Dabei werden nicht nur die betriebswirtschaftlichen Effekte einer Maßnahme, sondern auch die volkswirtschaftlichen, gesellschaftlichen und umweltbezogenen Wirkungen in Form einer Kosten-Nutzen-Analyse dargestellt.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Reinhard Meyer

Anlage: Ausführungen der Firma INTRAPLAN Consult GmbH zur Methodik und dem Ergebnis der Bewertung der S 21



# Standardisiertes Bewertungsverfahren

Grundlegende Methodik und Ergebnisse S21

# 1 Begründung des Standardisierten Bewertungsverfahrens

## Rechtliche Grundlagen:

- §6 Haushaltsgrundsätzegesetz und §7 Bundeshaushaltsordnung fordern Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sowie eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
  - seit 2007 nur noch Bundesprogramm
  - §3 Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit als Voraussetzung der Förderung
  - Vorhaben ab einem Investitionsvolumen von 50 Mio. € (zuwendungsfähige Kosten)
  - Nachweis der Förderwürdigkeit nach dem Standardisierten Bewertungsverfahren zwingend erforderlich
  - Anerkennung des Bewertungsverfahrens durch den Bundesrechnungshof
- Entflechtungsgesetz
  - seit 2007 Länderprogramme des ehemaligen GVFG
  - Zweckbindung zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden
  - keine Bindung an den strengen Förderkatalog des GVFG
  - Anwendung des Standardisierten Bewertungsverfahrens für Investitionen ab 25 Mio. € in der Eigenverantwortung der Länder



# 2 Methodik des Standardisierten Bewertungsverfahrens

## 2.1 Nutzen-Kosten-Untersuchung

- Gegenüberstellung von Nutzen und Kosten eines Vorhabens
- Abschreibung und Verzinsung der Investitionen in die ortsfeste Infrastruktur als Kosten eines Vorhabens
- Auswirkungen eines Vorhabens auf
  - die Betriebskosten ÖPNV
  - die Reisezeiten
  - die Pkw-Fahrleistungen
  - die Umweltfolgen des Verkehrs sowie
  - die Unfallfolgen des Verkehrsals Nutzen
- Bundesweit einheitliche standardisierte Kosten- und Wertansätze zwingend vorgegeben (Vergleichbarkeit der Bewertungsergebnisse)
- Abbildung der örtlichen Situation im Hinblick auf die Verkehrsangebote und die Verkehrsnachfrage sowohl im ÖPNV als auch im konkurrierenden Verkehrsträger MIV
- Nutzen-Kosten-Indikatoren
  - Differenz der Nutzen und Kosten: gefordert Nutzen-Kosten-Differenz  $> 0$
  - Quotient aus Nutzen und Kosten: gefordert Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)  $> 1$

# 2 Methodik des Standardisierten Bewertungsverfahrens

## 2.2 Mitfall-Ohnefall-Prinzip

Maßnahmenwirkungen sind nur auf der Basis eines Vergleichs zwischen der Situation mit und ohne Realisierung des Vorhabens möglich

- Ohnefall:
  - Prognosejahr (i.d.R. 2025)
  - Situation ohne Realisierung des Vorhabens
  - Verkehrsnachfrage
  - Verkehrsangebote und Betriebskosten ÖPNV
- Mitfall:
  - Prognosejahr wie Ohnefall
  - Situation im Falle einer Realisierung des Vorhabens
  - Verkehrsnachfrage
  - Verkehrsangebote und Betriebskosten ÖPNV
- Maßnahmewirkungen im Prognosejahr 2025:
  - Verkehrsnachfrageänderungen im MIV und im ÖPNV aufgrund des Vorhabens
  - Änderung der Betriebskosten ÖPNV aufgrund des Vorhabens

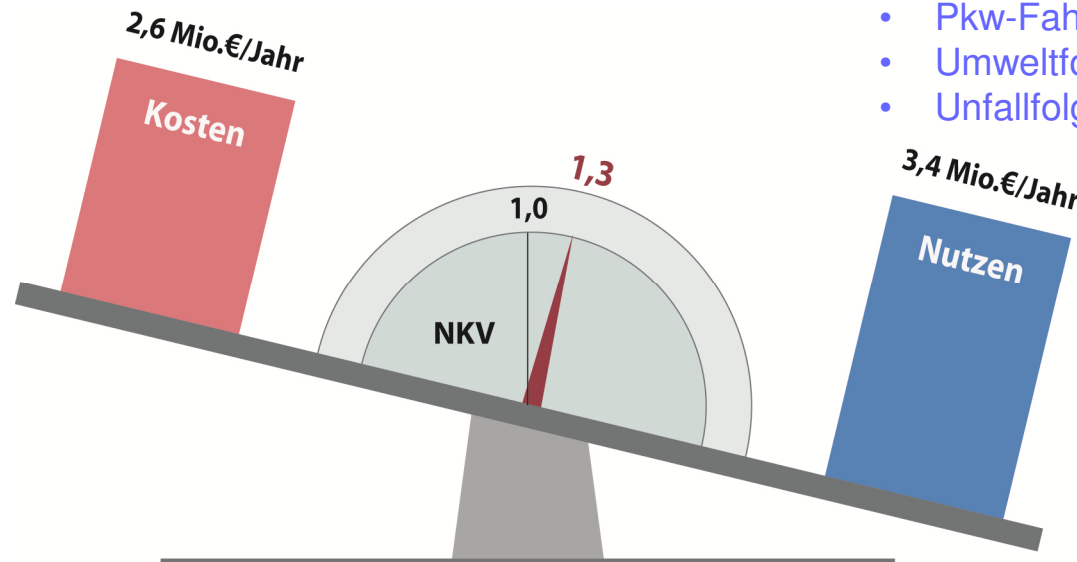
## 2 Methodik des Standardisierten Bewertungsverfahrens

### 2.3 Kosten und Nutzen

Abschreibung und Verzinsung  
der Investitionen

Auswirkungen eines Vorhabens

- Betriebskosten ÖPNV
- Reisezeiten
- Pkw-Fahrleistungen
- Umweltfolgen des Verkehrs
- Unfallfolgen des Verkehrs



- Bundesweit einheitliche standardisierte Kosten- und Wertansätze zwingend vorgegeben
- Abbildung der örtlichen Situation im Hinblick auf die Verkehrsangebote und die Verkehrsnachfrage (ÖPNV und MIV)
- Mitfall-Ohnefall-Prinzip zur Identifikation der Vorhabenswirkungen

# 2 Methodik des Standardisierten Bewertungsverfahrens

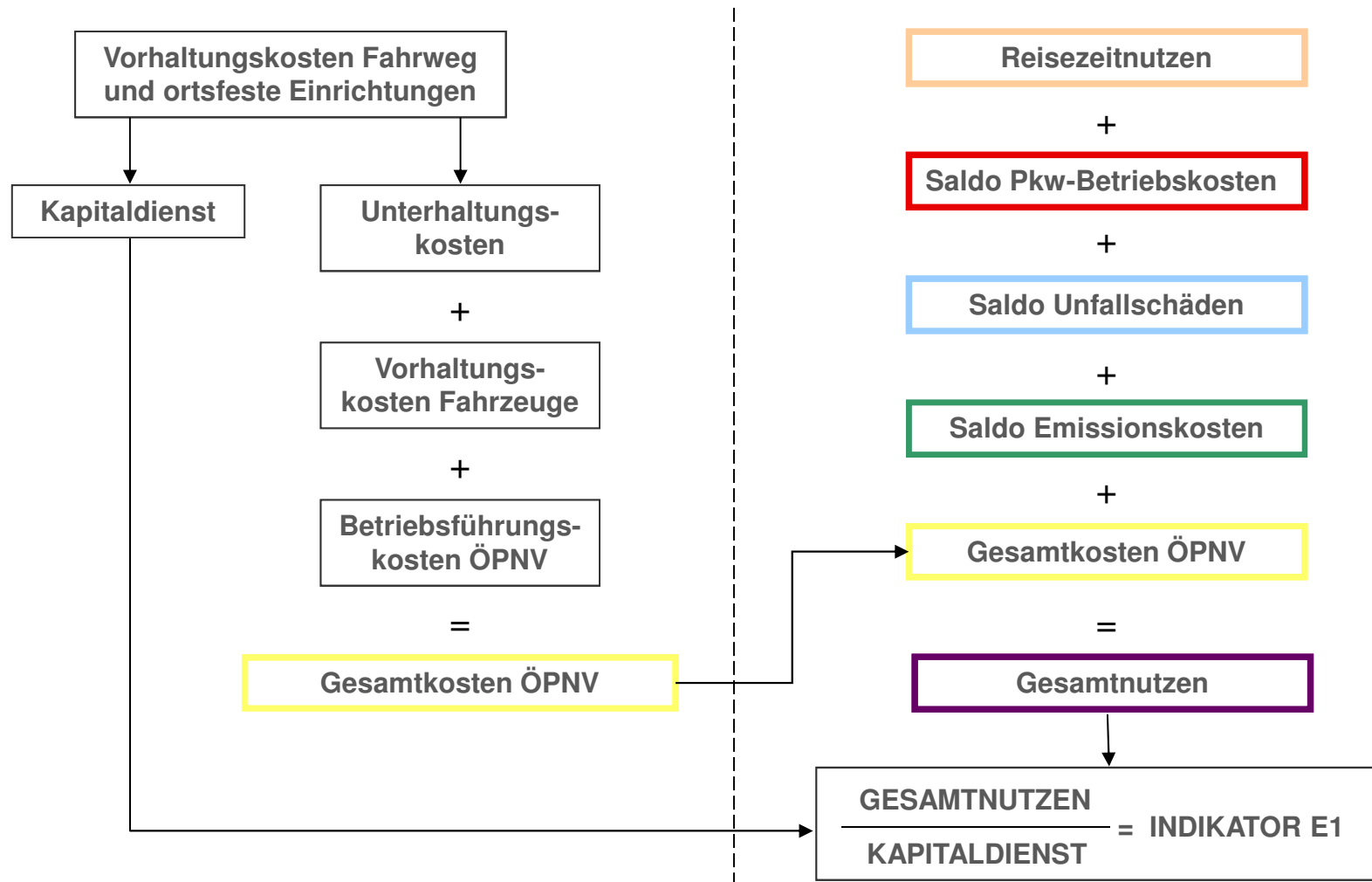
## 2.4 Bewertungskriterien

- Kosten: Kapitalisierte Investitionen in die ortsfeste Infrastruktur
- Nutzen (jeweils Saldo Mitfall-Ohnefall):
  - Unterhaltungskosten ortsfeste Infrastruktur
  - ÖV-Betriebskosten (Vorhaltung Fahrzeuge, Energiekosten, Kosten Fahrpersonal, Kontroll-/Sicherheitspersonal sowie örtliches Personal)
  - Reisezeitdifferenzen
  - Pkw-Betriebskosten aufgrund von Verkehrsverlagerungen zwischen ÖV und MIV
  - Unfall- und Umweltschäden ÖV
  - Unfall- und Umweltschäden MIV
- Nutzen-Kosten-Indikator: Nutzen / Kosten
  - Nutzen > Kosten  $\Rightarrow$  Indikator > 1
  - Nutzen < Kosten  $\Rightarrow$  Indikator < 1

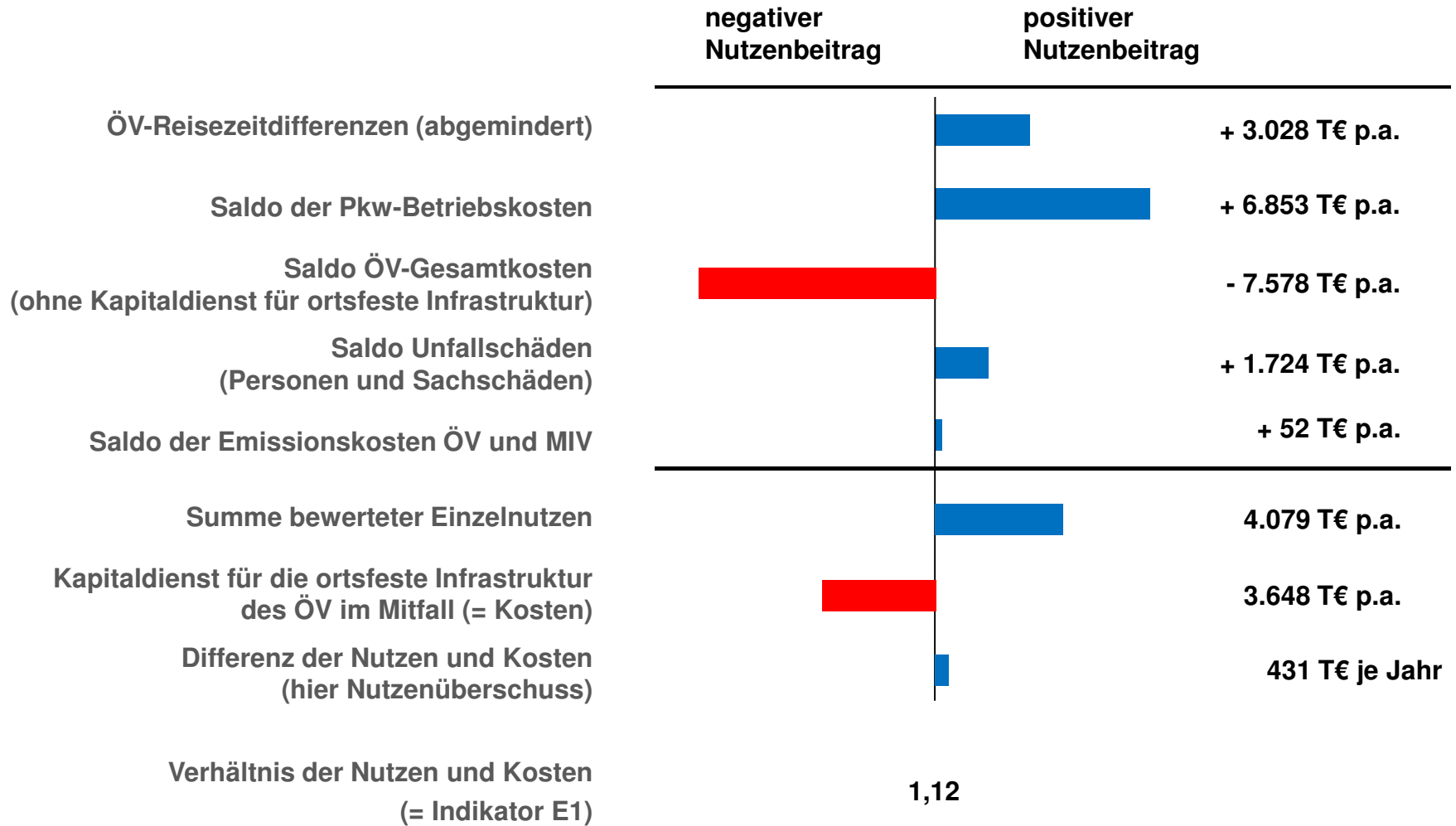


# 2 Methodik des Standardisierten Bewertungsverfahrens

## 2.5 Zusammensetzung NKU-Indikator E1



### 3 Ergebnisse S21



## 4 Erläuterungen zum Bewertungsergebnis

---

- Die Summe aller monetär bewerteten Einzelnutzen-Salden ergibt einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen von **4.079 T€ p.a.**
- Dem gegenüber stehen Kosten aus Abschreibung und Verzinsung für den ÖV-Fahrweg und die ortsfesten Einrichtungen von **3.648 T€.**
  - Damit sind die Nutzen größer als die Kosten und es ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von **1,12.**
  - Es ist eine grundsätzliche Zuschussfähigkeit nach GVFG gegeben.
- Sollten dem Projekt weitere Kosten auferlegt werden, ist das bisherige positive Ergebnis gefährdet.