



# HESSISCHER LANDTAG

06. 05. 2021

## Kleine Anfrage

**Tobias Eckert (SPD), Elke Barth (SPD), Stephan Grüger (SPD), Knut John (SPD)  
und Marius Weiß (SPD) vom 15.03.2021**

**Methode Standardisierte Bewertung**

**und**

**Antwort**

**Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen**

### Vorbemerkung Fragesteller:

Mit dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Ausbau der Fördermittel, u.a. durch den energischen Einsatz des Bundesfinanzministers Olaf Scholz, wird der Ausbau von kommunaler Verkehrsinfrastruktur gestärkt und erhöht. Als nächster Schritt in der Mobilitätswende steht die Reform der Methode „Standardisierte Bewertung“. Diese wird angewendet, um Nutzen und Kosten für Projekte im Verkehrsbereich zu ermitteln. Oftmals scheiterten in der Vergangenheit kommunale Verkehrsprojekte, weil diese Initiativen nicht über die geforderte Kosten-Nutzen-Grenze kamen. Die SPD hat auf Bundesebene schon 2019 ihre wichtigen Reformpunkte bei dieser Methode festgelegt, indem auch Klimaschutzaspekte in der Nutzen-Kosten-Untersuchung mitberücksichtigt werden müssen.

### Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Der Infrastrukturausbau des Schienenpersonennahverkehrs hat grundlegende Bedeutung für die Umsetzung des Klimaschutzprogramms der Landesregierung und des von der Bundesregierung beschlossenen Klimaschutzprogramms 2030. Die Finanzierung dieser Infrastrukturvorhaben erfolgt auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Mit der Föderalismusreform I und II und der Zielsetzung, die Verantwortungsbereiche von Bund und Ländern zu trennen, wurde im Jahr 2006 die erforderliche Grundgesetzänderung vorgenommen und im Entflechtungsgesetz die Beendigung des GVFG zum 31. Dezember 2019 geregelt.

Bereits ab dem Jahr 2012 führte die Befristung des GVFG und die hieraus folgende Finanzierungsunsicherheit für die Infrastrukturvorhaben zu einem faktischen Planungsstopp von schienengebundenen ÖPNV-Vorhaben. Unter maßgeblichen Einsatz der Landesregierung erfolgte schlussendlich Ende 2014 die Einigung zwischen Ländern und Bund, das GVFG fortzusetzen. Die hierfür erforderliche erneute Grundgesetzänderung erfolgte mit dem Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes vom 13. Juli 2017 – Föderalismusreform III –, mit der die im Jahr 2006 verfolgte Zielsetzung einer Trennung der Verantwortungsbereiche von Bund und Ländern teilweise rückgängig gemacht wurde. Damit stehen als Grundlage des GVFG wieder verfassungsrechtlich abgesicherte Finanzausweisungen des Bundes an die Länder (Art. 125 c GG) zur Verfügung und bilden die entscheidende Grundlage für die im Jahre 2020 erfolgte Änderung und Ausweitung des GVFG. Die Finanzausweisungen des GVFG betragen ab dem Jahr 2021 jährlich 1 Mrd. € und wird ab dem Jahr 2025 rd. 2 Mrd. € betragen. Gemäß § 3 Nummer 1 Ziffer c GVFG setzt die Förderung des Bundes u.a. voraus, dass das Vorhaben unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant wurde. Dieser Nachweis ist mit dem Berechnungsverfahren der „Standardisierten Bewertung“ zu erbringen.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1: Wie bewertet die Landesregierung die Reformbedürftigkeit der „Standardisierte Bewertung“-Methode?
- Hat die Landesregierung bei der Reform der „Standardisierten Bewertung“ eigene inhaltlichen Vorhaben gesetzt?
  - Wie beurteilt die Landesregierung die Reform der „Standardisierten Bewertung“, um Verkehrsprojekte wie Schienenreaktivierungen in Hessen voranzutreiben und Bundesfördermittel bewilligt zu bekommen? Bitte listen Sie mögliche Verkehrsprojekte auf, die von der Reform profitieren können.

- Frage 2: Plant sie Vorschläge einzubringen, die Methode dahin weiterzuentwickeln, dass bei Reaktivierung von Schienenstrecken die Erschließung von Mittelzentren und die langfristigen Perspektiven für Wirtschaft und Bevölkerung als Kriterium ergänzt wird?
- Frage 3. Plant sie Vorschläge einzubringen, die Methode dahin weiterzuentwickeln, dass Klimaschutzaspekte und Maßnahmen zur Erreichung der Verkehrswende als Kriterium ergänzt werden?

Die Fragen 1, 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Förderung eines Nahverkehrsvorhabens auf der Grundlage des GVFG setzt voraus, dass das Vorhaben unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist (§ 3 Nr.1c GVFG). Grundlage der Regelung ist § 7 Abs.2 Bundeshaushaltsordnung (ebenso Landeshaushaltsordnung), der für alle finanzwirksamen Maßnahmen angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen vorschreibt. Dieser Nachweis wird mit dem bundesweit einheitlichen Berechnungsverfahren der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV und Folgekostenrechnung erbracht (kurz: Standardisierte Bewertung). Dieses Verfahren des Bundes ist zuletzt durch ein Forschungsvorhaben in den Jahren 2014 bis 2016 aktualisiert worden. Bereits zum Zeitpunkt der Einführung der Verfahrensanleitung im Jahr 2017 war erkennbar, dass die vom ÖPNV erwarteten Beiträge insbesondere zum Klimaschutz nicht ausreichend abgebildet werden können. Eine Überarbeitung insbesondere auch zur Bewertung der im Rahmen der letzten Novellierung des GVFG neu geschaffenen Fördertatbestände ist daher dringend erforderlich.

Um die Fortschreibung des Standardisierten Bewertungsverfahrens durch den Bund zu beschleunigen, hat die Landesregierung bereits mit Schreiben des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen vom 3. Februar 2020 den Bund gebeten, die Überarbeitung des Standardisierten Bewertungsverfahrens unmittelbar zu veranlassen und zur Beschleunigung eine begleitende Bund-Länder-Arbeitsgruppe einzurichten. Bereits in den Jahren 2018 und 2019 wurden untersucht, ob Faktoren wie z.B. Siedlungsdruck, Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme, vermiedene Pkw-km und die Anwendung des höheren Preisansatzes je Tonne eingesparte CO<sub>2</sub>-Emission (gemäß Methodenkonvention 3.0 des Umweltbundesamtes (UBA)) im Hinblick auf den Nutzen des ÖPNV neu oder anders zu bewerten sind. Darüber hinaus wurden konkrete Vorschläge erarbeitet, wie das Verfahren vereinfacht und beschleunigt werden kann, um mit vertretbarem Aufwand eine Aussage zu der gesamtwirtschaftlichen Tragfähigkeit eines Vorhabens machen zu können.

Nach Verabschiedung der Novellierung des GVFG am 6. März 2020 hat der Bund die Fortschreibung des Standardisierten Bewertungsverfahrens als Forschungsvorhaben ausgeschrieben und schlussendlich im Februar 2021 beauftragt. Die Bearbeitung des Forschungsvorhabens erfolgt unter Einbeziehung einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe in der auch der Deutsche Städtetag, der Deutsche Landkreistag und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) mitarbeiten. Das Land Hessen ist Mitglied der Bund-Länder-Arbeitsgruppe. Die Arbeitsgruppe hat Ende März 2021 die Arbeit aufgenommen. Im Rahmen dieses Arbeitskreises präsentieren die Auftragnehmer des Forschungsvorhabens, die Fa. Intraplan und das Verkehrswissenschaftliche Institut Stuttgart, Ergebnisse zu den einzelnen Arbeitspaketen und erörtern diese in den Arbeitskreissitzungen. Die Auftragnehmer des Forschungsvorhabens haben die Vorschläge des Landes Hessen in die Arbeit des Forschungsvorhabens aufgenommen.

Der Bund beabsichtigt die Neufassung der Verfahrensanleitung des Standardisierten Bewertungsverfahrens zügig voranzutreiben und bis Ende 2021 abzuschließen.

In die anstehende Überarbeitung und Erweiterung sollen die vorgesehenen Vereinfachungen und Verbesserungen einfließen. Das betrifft insbesondere die Gewichtung der Faktoren Klima- und Umweltschutz sowie Verkehrsverlagerung. Die sich ergebenden Änderungen können für alle Vorhaben angewendet werden, deren Finanzierung zum jeweiligen Zeitpunkt noch nicht begonnen hat (Bewilligungsbescheid als maßgeblicher Zeitpunkt). Um Planungsstillstände zu vermeiden, wurde seitens des Bundes vorgeschlagen, die Vorhaben, deren Standardisierte Bewertung sich in der Zwischenzeit in der Erstellung befindet, entsprechend anzupassen, sowie die Neufassung des Standardisierten Bewertungsverfahrens vorzulegen. Entsprechend wird seitens des Landes Hessen verfahren. Für das Land Hessen sind alle schienengebundenen ÖPNV-Vorhaben, für die eine abgeschlossene und positiv bewertete Machbarkeitsuntersuchung der Aufgabenträger vorliegt, zum GVFG Bundesprogramm angemeldet worden (§ 5 und 6 GVFG). Soweit im Zuge des Planungsprozesses und Kostenfortschreibungen der Vorhaben zu einem späteren Zeitpunkt eine Anpassung der Nutzen-Kosten-Untersuchung erforderlich werden sollte, erfolgt diese sodann auf der Grundlage der Neufassung des Standardisierten Bewertungsverfahrens. Hierdurch verbessert sich nach Auffassung der Landesregierung die Prognose, dass die Vorhaben auch zum Zeitpunkt der Bewilligungsreife (Baureife der Vorhaben) die Fördervoraussetzungen des GVFG erfüllen. Beispielhaft zu nennen sind hier die Vorhaben Reaktivierung der Horlofftbahn und der Lumdatalbahn, der Ausbau und die Elektrifizierung der Taunusbahn und der Niddertalbahn, die Verlängerung der U2 in Bad Homburg und S2 nach Dieburg.

Ein Beispiel dafür, dass die Neufassung des Standardisierten Bewertungsverfahrens bereits zum Zeitpunkt des Bearbeitungsstarts Anwendung finden könnte, ist die Reaktivierung der Aartalbahn. Für dieses Vorhaben wird ein Arbeitskreis der Aufgabenträger und der Länder Rheinland-Pfalz und Hessen im 2. Quartal 2021 die Arbeit aufnehmen und die Beauftragung einer Machbarkeitsuntersuchung einschließlich Nutzen-Kosten-Untersuchung vorbereiten.

Wiesbaden, 29. April 2021

**Tarek Al-Wazir**