

ZUR DISKUSSION

Positionspapier der AG Mobilität der Zukunft der Kommunalpolitischen Vereinigung der CDU und CSU Deutschlands (KPV)

Standardisierte Bewertung von Investitionsvorhaben im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in den Kommunen

Für jedes Verkehrsvorhaben der Kommunen, das mit Bundesmitteln finanziert werden soll, ist gemäß § 7 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) eine angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchung notwendig. Das bundesweit einheitliche Verfahren nach der Standardisierten Bewertung stellt dafür eine entsprechende Grundlage dar, das im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) für die jeweilige Kommune individuell geprüft wird. Somit soll sichergestellt werden, dass die Bundesfinanzhilfen nur für die gesamtwirtschaftlich vorteilhafte Investitionen gewährt werden.

Das Standardisierte Bewertungsverfahren für anvisierte Infrastrukturprojekte wurde in den 1970er Jahren entwickelt und berücksichtigt kaum die aktuellen Anforderungen und Kriterien wie z.B. der Klima- und Umweltschutz oder die notwendigen Aspekte der Verkehrsverlagerung. Deshalb hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Verfahrensanleitung zur Erstellung der Standardisierten Bewertung zuletzt im Jahr 2016 grundlegend überarbeitet. Neben der Fortführung und finanziellen Verstärkung des bestehenden GVFG-Bundesprogramms wurden weitere ergänzende Fördervorhaben benannt. Dazu gehören u.a. Vorhaben der Kommunen, die eine Kapazitätserhöhung im bestehenden Verkehrsnetz ermöglichen oder zu einer Verbesserung der Betriebsqualität des ÖPNV führen. Darüber hinaus wurde die Elektrifizierung und Reaktivierung von regionalen Bahnstrecken des ÖPNV, auch außerhalb von Verdichtungsräumen, als Förderbestand benannt. Das ist ein wichtiger Schritt bei der Beseitigung des Investitionsstaus für große ÖPNV-Vorhaben, der im Interesse einer ökologisch sinnvollen und nachhaltigen Mobilitäts-, Umwelt-, und Klimapolitik aufgelöst werden muss.

Jedoch wurden im Zuge der Änderung des GVFG die Nutzen-Kosten-Berechnungen nicht angepasst. Denn sofern der über den monetarisierbaren Nutzen hinausgehende Nutzen im Rahmen einer Nutzwertanalyse dargestellt werden kann - oder bei besonderem Bundesinteresse und/oder besonderen Interessen der Kommunen und Länder - so kann die Gesamtfinanzierung des Vorhabens sichergestellt und mit einer anteiligen Bundesfinanzhilfe ermöglicht werden. An dieser Stelle bedarf es einer weiterführenden außerordentlichen Aktualisierung der Ausführungsbestimmungen seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Arbeitsgruppe „Mobilität der Zukunft“ der Kommunalpolitischen Vereinigung (KPV) der CDU und CSU Deutschlands begrüßt ausdrücklich die getroffenen Regelungen im Rahmen des GVFG. Gleichzeitig appelliert die KPV im Dialog mit den Kommunalen Spitzenverbänden an die Bundesregierung, das Standardisierte Bewertungsverfahren den aktuellen Entwicklungen und Gegebenheiten in unserer Gesellschaft dringend anzupassen und neue Bewertungsansätze unter stärkerer Berücksichtigung des Klima- und Umweltschutzes samt der Verkehrsverlagerung und der Siedlungsvernetzung/Umlandanbindung zu erarbeiten. Vor allem in den dünnbesiedelten Regionen des Ländlichen Raums bedarf es einer Sonderregelung z.B. in Form eines Bonus. Denn die von der Bundesregierung beschlossene klimafreundliche Verkehrswende darf nicht am Bewertungsverfahren scheitern. Die Nutzerzahlen sind im Ländlichen Raum aber meistens zu gering, als dass man bei ÖPNV-Projekten zu einem positiven NKU-Faktor kommen könnte. Ohne eine gute Anbindung des Ländlichen Raums wird jedoch weder die Verkehrswende gelingen, noch die Wohnraumproblematik gelöst werden können.

Häufig können sich die Kommunen eine Realisierung von Verkehrsprojekten ohne Zuschüsse kaum leisten. Folglich scheitert das Vorhaben nicht am gesellschaftlichen oder politischen Willen der Kommunen, sondern an der mangelnden Zuschussfähigkeit.

47 **Beispiel aus der Praxis:**

48 Aktuell bewertet das Nutzen-Kosten-Verfahren bei einer Verlängerung einer Bestandsstrecke nur den Nut-
49 zen der Verlängerung selbst. Damit sind Verlängerungen in der Regel nicht förderfähig. Deshalb soll der
50 volkswirtschaftliche Nutzen auf einen wirklichen verkehrswirksamen Abschnitt gerechnet werden, also
51 nicht nur die Verlängerung, sondern mindestens diese bis zum nächsten verkehrswirksamen Punkt. Die
52 bisherige Betrachtungsweise würde bedeuten, dass bei der Nutzenbewertung die Autarkie der Verlänge-
53 rungsstrecke unterstellt wird. Das ist nicht zutreffend. Der Nutzer will schließlich über die Verlängerung an
54 der Wirksamkeit der Gesamtstrecke partizipieren. Diese und weitere Kriterien gilt es zu ändern.