



1 **18. September 2020**

2 **Beschlussentwurf des Bundesvorstandes und Hauptausschusses**

3 **Antrag der AG Mobilität der Zukunft – Stand 15. September 2020**

4 **Standardisierte Bewertung von Investitionsvorhaben im Bereich des Öffentlichen Per-**  
5 **sonennahverkehrs (ÖPNV) in den Kommunen**

6 Der Bundesvorstand und Hauptausschuss der KPV möge beschließen:

7 Für jedes Verkehrsvorhaben der Kommunen, das mit Bundesmitteln finanziert werden  
8 soll, ist gemäß § 7 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) eine angemessene Wirtschaftlich-  
9 keitsuntersuchung notwendig. Das bundesweit einheitliche Verfahren nach der Standar-  
10 disierten Bewertung stellt dafür eine entsprechende Grundlage dar, das im Rahmen des  
11 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) für die jeweilige Kommune individuell  
12 geprüft wird. Somit soll sichergestellt werden, dass die Bundesfinanzhilfen nur für die ges-  
13 samtwirtschaftlich vorteilhafte Investitionen gewährt werden.

14 Das Standardisierte Bewertungsverfahren für anvisierte Infrastrukturprojekte wurde in  
15 den 1970er Jahren entwickelt und berücksichtigt kaum die aktuellen Anforderungen und  
16 Kriterien wie z.B. der Klima- und Umweltschutz oder die notwendigen Aspekte der Ver-  
17 kehrsverlagerung. Deshalb hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infra-  
18 struktur die Verfahrensanleitung zur Erstellung der Standardisierten Bewertung zuletzt  
19 im Jahr 2016 grundlegend überarbeitet. Neben der Fortführung und finanziellen Verstär-  
20 kung des bestehenden GVFG-Bundesprogramms wurden weitere ergänzende Fördervor-  
21 haben benannt. Dazu gehören u.a. Vorhaben der Kommunen, die eine Kapazitätserhö-  
22 hung im bestehenden Verkehrsnetz ermöglichen oder zu einer Verbesserung der Be-  
23 tribsqualität des ÖPNV führen. Darüber hinaus wurde die Elektrifizierung und Reaktivie-  
24 rung von regionalen Bahnstrecken des ÖPNV, auch außerhalb von Verdichtungsräumen,  
25 als Förderbestand benannt. Das ist ein wichtiger Schritt bei der Beseitigung des Investiti-  
26 onsstaus für große ÖPNV-Vorhaben, der im Interesse einer ökologisch sinnvollen und  
27 nachhaltigen Mobilitäts-, Umwelt-, und Klimapolitik aufgelöst werden muss.

28 Jedoch wurden im Zuge der Änderung des GVFG die Nutzen-Kosten-Berechnungen nicht  
29 angepasst. Denn sofern der über den monetarisierbaren Nutzen hinausgehende Nutzen  
30 im Rahmen einer Nutzwertanalyse dargestellt werden kann - oder bei besonderem Bun-  
31 desinteresse und/oder besonderen Interessen der Kommunen und Länder - so kann die  
32 Gesamtfinanzierung des Vorhabens sichergestellt und mit einer anteiligen Bundesfinanz-  
33 hilfe ermöglicht werden. An dieser Stelle bedarf es einer weiterführenden außerordentli-  
34 chen Aktualisierung der Ausführungsbestimmungen seitens des Bundesministeriums für  
35 Verkehr und digitale Infrastruktur.

---

36 Die Arbeitsgruppe „Mobilität der Zukunft“ der Kommunalpolitischen Vereinigung (KPV)  
37 der CDU und CSU Deutschlands begrüßt ausdrücklich die getroffenen Regelungen im  
38 Rahmen des GVFG. Gleichzeitig appelliert die KPV im Dialog mit den Kommunalen Spit-  
39 zenverbänden an die Bundesregierung, das Standardisierte Bewertungsverfahren den ak-  
40 tuellen Entwicklungen und Gegebenheiten in unserer Gesellschaft dringend anzupassen  
41 und neue Bewertungsansätze unter stärkerer Berücksichtigung des Klima- und Umwelt-  
42 schutzes samt der Verkehrsverlagerung und der Siedlungsvernetzung/Umlandanbindung  
43 zu erarbeiten. Vor allem in den dünnbesiedelten Regionen des Ländlichen Raums bedarf  
44 es einer Sonderregelung z.B. in Form eines Bonus. Denn die von der Bundesregierung be-  
45 schlossene klimafreundliche Verkehrswende darf nicht am Bewertungsverfahren schei-  
46 tern. Die Nutzerzahlen sind im Ländlichen Raum aber meistens zu gering, als dass man  
47 bei ÖPNV-Projekten zu einem positiven NKU-Faktor kommen könnte. Ohne eine gute  
48 Anbindung des Ländlichen Raums wird jedoch weder die Verkehrswende gelingen, noch  
49 die Wohnraumproblematik gelöst werden können.

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

### 53 **Beispiel aus der Praxis:**

- 54 - Aktuell bewertet das Nutzen-Kosten-Verfahren bei einer Verlängerung einer Be-  
55 standsstrecke nur den Nutzen der Verlängerung selbst. Damit sind Verlängerungen  
56 in der Regel nicht förderfähig. Deshalb soll der volkswirtschaftliche Nutzen auf ei-  
57 nen wirklichen verkehrswirksamen Abschnitt gerechnet werden, also nicht nur die  
58 Verlängerung, sondern mindestens diese bis zum nächsten verkehrswirksamen  
59 Punkt. Die bisherige Betrachtungsweise würde bedeuten, dass bei der Nutzenbe-  
60 wertung die Autarkie der Verlängerungsstrecke unterstellt wird. Das ist nicht zu-  
61 treffend. Der Nutzer will schließlich über die Verlängerung an der Wirksamkeit der  
62 Gesamtstrecke partizipieren. Diese und weitere Kriterien gilt es zu ändern.