



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung

# Vergabepaxis von Förderungen auf Basis standardisierter Bewertungsverfahren von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen schienengebundenen Nahverkehrs Lösungsansätze aus Deutschland

Umweltverbund Ranking- und Bewertungsmodelle  
Fachseminar  
9. Oktober 2012  
Universität für Bodenkultur  
Wien



## I. ÖPNV in Deutschland



16 Bundesländer  
Gesamtfläche: 357.121,41 km<sup>2</sup>  
ca. 82 Mio. Einwohner

ÖPNV  
28,9 Mio. Reisende/Tag  
Rd. 250.000 Beschäftigte  
23 Mrd. € Aufwendungen/Jahr  
1,6 – 1,9 Mrd. € /Jahr Neuinvestitionen  
in ÖPNV-Infrastruktur



## II. Zuständigkeiten

### **Artikel 106a Grundgesetz (GG)**

Den Ländern steht ab 1. Januar 1996 für den öffentlichen Personennahverkehr ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. Das nähere regelt ein Bundesgesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf...



## II. Zuständigkeiten

### **Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)**

#### § 1

- (1) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
- (2) Die Stellen, die diese Aufgabe wahrnehmen, werden durch Landesrecht bestimmt.



## II. Zuständigkeiten

### Verantwortlichkeiten

<b>Länder:</b>	<b>Organisation Gestaltung Durchführung Finanzierung</b>
<b>Bund:</b>	<b>Gestaltung der Rahmenbedingungen Finanzierung (Investitionen)</b>



## III. Finanzierung des ÖPNV

### 1. Investiv

- **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz**
- **Entflechtungsgesetz**
- **Bundesschienenwegeausbaugesetz**



## III. Finanzierung des ÖPNV

### 1. Konsumtiv

- **§ 45a Personenbeförderungsgesetz**
- **§ 6a alte Fassung Allgemeines Eisenbahngesetz**
- **§§ 145 ff Sozialgesetzbuch, Neuntes Buch**



### III. Finanzierung des ÖPNV

- **Konsumtiv und investiv**
- **Regionalisierungsgesetz**
- **eigene Mittel der**
  - **Länder**
  - **Kommunen**
  - **Landkreise**
  - **Aufgabenträger**
- **Steuervergünstigungen z. B.:**
  - **Umsatzsteuer**
  - **Mineralölsteuer**
  - **Stromsteuer**
  - **Kfz-Steuer**





## IV. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Rechtliche Grundlage:

Art. 104a Abs. 4 Grundgesetz in der bis 01.09.2006 geltenden Fassung

(4) Der Bund kann den Ländern Finanzhilfen für besonders bedeutsame Investitionen der Länder und Gemeinden (Gemeindeverbände) gewähren, die zur Abwehr einer Störung des gesamtwirtschaftlichen Gleichgewichts oder zum Ausgleich unterschiedlicher Wirtschaftskraft im Bundesgebiet oder zur Förderung des wirtschaftlichen Wachstums erforderlich sind. Das Nähere, insbesondere die Arten der zu fördernden Investitionen, wird durch Bundesgesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf, oder auf Grund des Bundeshaushaltsgesetzes durch Verwaltungsvereinbarung geregelt.



## IV. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

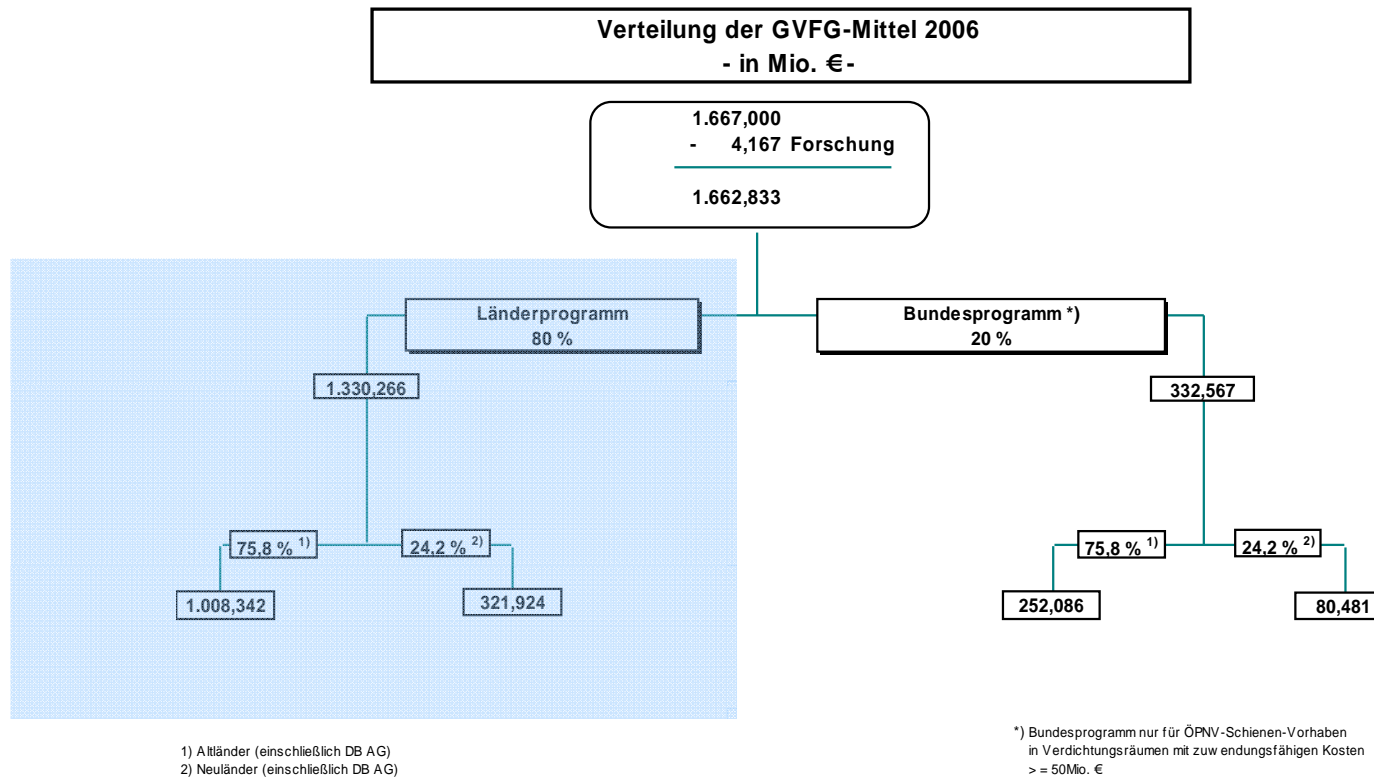
### Das Gesetz

- **in Kraft** 18. März 1971
- **außer Kraft** 31. Dezember 2006  
**Föderalismusreform I**

Bereitgestelltes Finanzvolumen für die Gemeindeverkehrsfinanzierung:  
Mehr als 60 Mrd. €



## IV. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz





## V. Entflechtungsgesetz

Gegenstand des Gesetzes, Teil ÖPNV  
Verabschiedet am 05.09.2006

1. Bis 2013
  - Die Länder erhalten jährlich 1.335 Mio. € nach festgelegtem Schlüssel
  - Zweckbindung „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“
2. 2013  
Revision mit Wirkung zum 01.01.2014
3. Ab 2014
  - Neuer Betrag
  - Investive Zweckbindung
  - Befristung bis 2019



## VI. Regionalisierungsgesetz

### Gegenstand des Gesetzes

- Regelung der Zuständigkeit für den ÖPNV:  
Länder
- Definition des SPNV:  
Entfernung i. d. R. unter 50 km
- Bereitstellung der Regionalisierungsmittel und Verteilung auf die Länder
- Festlegung der Verwendung der Mittel:  
„Insbesondere für den SPNV“
- Revision 2014 mit Wirkung vom 01.01.2015
- Transparenz der Verwendung der Mittel

## VI. Regionalisierungsgesetz

### Verwendung der Mittel

- Finanzierung des SPNV: 75 %
- Fahrzeuge: 9 %
- Infrastruktur: 8 %
- übriger ÖPNV/Sonstiges: 8 %

## VII. „Fördertöpfe“ für die ÖPNV-Infrastruktur

### - Steueraufkommen des Bundes -

1.	GVFG-Bundesprogramm Bund	332,6 Mio. €
2.	Entflechtungsgesetz (ÖPNV und kommunaler Straßenbau) Länder	1.335,0 Mio. €
3.	Regionalisierungsgesetz Länder	7.084,6 Mio. € (2012) davon rd. 500 – 600 Mio. € für ÖPNV-Infrastruktur (Schätzung)

## VIII. Wirtschaftlichkeit

### Gesetz über die Grundsätze des Haushaltsrechts des Bundes und der Länder (Haushaltsgrundsätzegesetz – HGrG)

#### **§ 6 Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit Kosten- und Leistungsrechnung**

(1) Bei Aufstellung und Ausführung des Haushaltsplans sind die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten.

(2) Für alle finanzwirksamen Maßnahmen sind angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchzuführen.

(3) ...





## **VIII. Wirtschaftlichkeit**

### **Bundeshaushaltsordnung (BHO)**

#### **§ 7 Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit Kosten- und Leistungsrechnung**

(1) Bei Aufstellung und Ausführung des Haushaltsplans sind die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten.

(2) Für alle finanzwirksamen Maßnahmen sind angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchzuführen. Dabei ist auch die mit den Maßnahmen verbundene Risikoverteilung zu berücksichtigen.

(3) ...

## VIII. Wirtschaftlichkeit

### Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) 1971

#### § 3 Voraussetzungen der Förderung

Voraussetzung für die Förderung ist, dass

1. das Vorhaben

...

c) bau- und verkehrstechnisch einwandfrei unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist.

...

## IX. Standardisierte Bewertung

Aufgabe: Nachweis der Wirtschaftlichkeit in volkswirtschaftlicher Hinsicht gemäß § 3 (1) GVFG

Historie:

- 1. Verfahrensanleitung 1976
- Anwendung seit 1982
- Überarbeitungen: 1988
- 1993 mit angepasstem Verfahren für die neuen Bundesländer
- 2000
- 2006



## **IX. Standardisierte Bewertung**

### **Das Verfahren**

- Mitfall/Ohnefallprinzip
- Festlegung der in die Bewertung eingehenden Kosten- und Nutzenquellen
- Nachfrageprognose  
relationsweise Ermittlung, Modal-Split-Änderung als Folge veränderter Widerstände
- Ermittlung der Beurteilungsindikatoren in originären Messgrößen
- Standardisierte, einheitliche Kosten- und Wertansätze
- Annuitätenmethode



## **IX. Standardisierte Bewertung**

### **Ablaufschema**

1. Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber u. a. über
  - die Abgrenzung des Vorhabens
  - Untersuchungsvariante(n)
  - den Prognosehorizont
2. Beschreibung des Investitionsvorhabens
3. Ermittlung der Grundlegendaten bezüglich des Verkehrsangebotes und der Verkehrsnachfrage
4. Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber über die Verkehrsangebotskonzepte und die Verkehrsnachfragedaten des Mit- und Ohnefalls sowie über die Folgekostenrechnung
5. Ermittlung der Teilindikatoren in originären Messgrößen
6. Ermittlung der gesamtwirtschaftlichen Beurteilungsindikatoren
7. Folgekostenrechnung

## **IX. Standardisierte Bewertung**

### **Ergebnisse**

- 1. Nutzen-Kosten-Indikator**
2. Nutzwertanalytischer Indikator
3. Weitere Kriterien

### **Folgekostenrechnung für**

- \* Vorhabenträger
- \* Verkehrsbetrieb
- \* Aufgabenträger



## IX. Standardisierte Bewertung

### Teilindikatoren

#### **1. Nutzen-Kosten-Indikator**

ÖV-Reisezeitdifferenz  
Saldo der Pkw-Betriebskosten  
Saldo des Kapitalsdienstes für die ortsfeste Infrastruktur  
Saldo der Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur  
Saldo der sonstigen ÖV-Kosten  
Saldo der CO<sub>2</sub>-Emissionen  
Bewertung des Saldos der weiteren Schadstoffemissionen  
Saldo der Unfallschäden  
Geräuschbelastung

#### **2. Nutzwertanalytischer Indikator**

Differenz der Indizes der ÖV-Erreichbarkeiten  
Saldo des Primärenergieverbrauchs  
Saldo des Flächenbedarfs

#### **3. Zusätzliche Kriterien (verbal erfasst)**

Betriebsqualität/Pünktlichkeit  
Auswirkungen auf den Bedienungskomfort  
Auswirkungen auf Wasserschutzgebiete  
Auswirkungen auf Natur- und Landschaftsschutzgebiete  
Lage der Strecken entlang von Entwicklungsachsen  
Auswirkungen auf das Landschaftsbild  
Auswirkungen auf Freizeit- und Naherholungsgebiete  
Trennwirkungen  
Auswirkungen auf die regionale Wirtschafts- und Sozialstruktur  
Auswirkungen auf das Stadtbild



## IX. Standardisierte Bewertung

### Anwendung

Bis 2006:

- Vereinbarung Bund/Länder für alle GVFG-Vorhaben über 25 Mio. €
- Freiwillig durch Länder für GVFG-Vorhaben unter 25 Mio. € (vereinfachte Verfahren)
- Länder eigenverantwortlich für Investitionen mit Regionalisierungsmitteln

Ab 2007:

- Bund: GVFG-Bundesprogramm
- Länder: eigenverantwortlich für Investitionen mit
  - \* Entflechtungsgesetzmitteln
  - \* Regionalisierungsmitteln



## IX. Standardisierte Bewertung

### Verfahrensablauf

Förderung mit Mitteln aus dem GVFG-Bundesprogramm

- Vorhabenträger  
(Kommune/Verkehrsbetrieb): Initiative
- Vorhabenträger/Land: Vorstudien/Vorplanungen
- Land/Vorhabenträger: Information Bund
- Vorhabenträger: Einleitung der Standardisierten Bewertung  
Beteiligung Bund und Land  
Ggf. Optimierungsschritte
  
- Bei positivem Abschluss:
  - ❖ Aufgabenträger: Ausführungsplanung  
Nachweis der Fördervoraussetzungen  
Stellen der Förderantrags
  - ❖ Land: Prüfung des Förderantrags und Weiterleitung an Bund
  - ❖ Bund: Entscheidung über die Förderung

## **IX. Standardisierte Bewertung**

### **Merkmale**

- Transparentes und nachvollziehbares Verfahren
- Relativ begrenzter Aufwand
- Gute Handhabbarkeit
- Hohe Aussagefähigkeit
- Erfassung der relevanten Faktoren
- Aufzeigen der Folgewirkungen
- Hinführen zur Optimierung eines Vorhabens
- Standardisierung des Verfahrens
- Vergleichbarkeit der Bewertung von Vorhaben
- Anwendbar auf alle Infrastrukturvorhaben des schienengebundenen ÖPNV



## **IX. Standardisierte Bewertung**

### **Erfahrungen**

1. Vorhabenträger
  - Notwendigkeit der Analyse und der Optimierung des Vorhabens
  - Klare Grundlagen für Verhandlungen mit Bund und Land
  - Verfahrenssicherheit
2. Land
  - wie 1
  - Vergleichbarkeit mit anderen Vorhaben
  - Möglichkeit der Prioritätensetzung innerhalb des Landes
  - Rechtssicherheit im Zuwendungsverfahren
3. Bund
  - Verfahrens- und Rechtssicherheit
  - Möglichkeit der Prioritätensetzung länderübergreifend
  - Versachlichung der Entscheidungsfindung
  - Zwingend akzeptiert von Politik und Ländern

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ministerialrat Dr.-Ing. Dieter Glück  
Referatsleiter  
SPNV, Investitionshilfen, ÖPNV  
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

[www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de)