

# Standardisierte Bewertung

von Verkehrswegeinvestitionen  
im schienengebundenen  
öffentlichen Personennahverkehr

Version 2016

NKV

## Verfahrensanleitung

Erstellt im Auftrag des  
Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur  
im Rahmen des Forschungsprojekts FE 70.893/2014

durch  
ITP Intraplan Consult GmbH, München

## Standardisierte Bewertung

von Verkehrsweginvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr

Maßgeblich für die Beurteilung der Förderwürdigkeit eines Vorhabens ist der Zeitpunkt der Entscheidung über die Zuwendungen. Zu diesem Zeitpunkt muss der Nutzen-Kosten-Indikator unter Berücksichtigung der zu diesem Zeitpunkt bekannten Rahmenbedingungen und Kosten den Schwellenwert von 1,0 (Nutzen-Kosten-Verhältnis) übersteigen. Dieser Zeitpunkt liegt i. d. R. nach Planfeststellung eines Vorhabens, sodass normalerweise Kostenberechnungen für die Investitionen auf der Grundlage der Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4 nach HOAI) bzw. der Ausführungsplanung (Leistungsphase 5 nach HOAI) vorliegen und somit weitgehend abgesichert sind. Um aufwändige Planungskosten rechtfertigen zu können, wird oftmals planungsbegleitend bereits in früheren Planungsphasen eine Prüfung der Aussicht auf Förderwürdigkeit mit Hilfe des Standardisierten Bewertungsverfahrens vorgenommen. Wegen der signifikant geringeren Kostensicherheit empfiehlt es sich hierbei, Sensitivitätsbetrachtungen mit Zuschlägen zu den Investitionskosten vorzunehmen. Regelungen der jeweiligen Haushaltsordnungen legen nahe, dass auch bei signifikanten Kostensteigerungen während der Bauzeit eine Überprüfung des Nutzen-Kosten-Indikators erforderlich sein kann.

Die Durchführung von Sensitivitätsbetrachtungen ist in Kapitel B.6 erläutert.

### Zu Verfahrensschritt 9: Folgekostenrechnung

Bei der gesamtwirtschaftlichen Bewertung einer Investition in die ÖPNV-Infrastruktur wird davon ausgegangen, dass die darauf abgewickelten Betriebsleistungen des Mittels dauerhaft angeboten werden. Während die Erstinvestitionen für die Errichtung der Verkehrswegeinfrastruktur des ÖPNV durch Zuwendungen gefördert werden, sind die Kosten für den Erhalt der Infrastruktur und den darauf abzuwickelnden Betrieb langfristig von den betroffenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern aufzubringen. Somit ist die Investition gesamtwirtschaftlich nur zu rechtfertigen, wenn die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger willens und in der Lage sind, die Folgekosten für den Erhalt der Infrastruktur und den Betrieb langfristig zu tragen.

Zur Klärung der dauerhaften Finanzierbarkeit der Folgekosten ist grundsätzlich ergänzend zu der für den Investitionsentscheid benötigten gesamtwirtschaftlichen Bewertung eine Folgekostenrechnung durchzuführen. In dieser Folgekostenrechnung werden die finanziellen Auswirkungen des Investitionsvorhabens und des hiermit verbundenen Betriebskonzeptes sowohl auf den Infrastrukturbetreiber als auch auf den Aufgabenträger aufgezeigt. Einen entsprechenden Anwenderleitfaden enthält Teil C.

Auf die Durchführung einer Folgekostenrechnung kann nur in zu begründenden Ausnahmefällen in Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber verzichtet werden.

## B.2 Dokumentation einer Nutzen-Kosten-Untersuchung nach dem Regelverfahren der Standardisierten Bewertung

Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung nach dem Regelverfahren der Standardisierten Bewertung eines bestimmten Vorhabens (kurz „Standardisierte Bewertung eines Vorhabens“) ist in geeigneter Form zu dokumentieren. Dazu gehören

- ein (Erläuterungs-)Bericht in der Gliederung dieser Anleitung,
- die Formblätter zur Standardisierten Bewertung sowie
- ein Anhang mit Plänen, soweit diese aus Formatgründen nicht in den Bericht integriert werden können.

Der Bericht muss ein Inhaltsverzeichnis und ein Planverzeichnis beinhalten.