



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 22.09.2017

Standardisierte Bewertung II und Zukunft des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

In der Antwort der Staatsregierung auf die Schriftliche Anfrage „Standardisierte Bewertung“ des Abgeordneten Thomas Mütze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) unter der Drs.16/11204 erklärt die Staatsregierung u. a., dass sie einer methodischen Weiterentwicklung der Standardisierten Bewertung grundsätzlich aufgeschlossen gegenüberstehe, diese Frage aber nicht losgelöst von zukünftigen Festlegungen zur Finanzierung von ÖPNV-Maßnahmen diskutiert werden könne. Inzwischen gibt es diese Festlegungen. Das dritte Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetz regelt die Revision der Regionalisierungsmittel. Das Grundgesetz wurde geändert. Das GVFG-Bundesprogramm wird ungekürzt fortgesetzt. Bis 2025 kann das Bayerische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) nicht verändert werden. Die Bundesländer erhalten als Ersatz für die wegfallenden Entflechtungsmittel höhere Anteile an der Umsatzsteuer, die den Verlust der Entflechtungsmittel mehr als wettmachen.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Wie ist der Sachstand bei der Erarbeitung eines Nachfolgeverfahrens für die Standardisierte Bewertung, an dem der Freistaat die Rechte besitzt?
2. Für wie zeitgemäß hält die Staatsregierung den Schwellenwert von 25 Mio. der Standardisierten Bewertung?
3. Welchem Bewertungsverfahren werden die Projekte unter dem Schwellenwert unterzogen?
4. Wie gedenkt die Staatsregierung die Mittelausstattung des BayGVFG nach Wegfall der für Verkehr zweckgebundenen Entflechtungsmittel ab 2020 sicherzustellen?
5. Wie beurteilt die Staatsregierung eine Erhöhung der Mittel für das BayGVFG über 196 Mio. Euro pro Jahr hinaus, nachdem sich die Höhe der Entflechtungsmittel seit Jahren nicht erhöht hat, obwohl die Anforderungen an den ÖPNV wie Barrierefreiheit, Elektromobilität oder Ersatzinvestitionen seit Jahren steigen?

Antwort

des **Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**
– bezüglich der Fragen 4 und 5 im Einvernehmen mit
dem **Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat**
vom 06.11.2017

1. Wie ist der Sachstand bei der Erarbeitung eines Nachfolgeverfahrens für die Standardisierte Bewertung, an dem der Freistaat die Rechte besitzt?

Die Standardisierte Bewertung von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr ist ein Verfahren, das die Entscheidungsgrundlagen für den Einsatz öffentlicher Investitionsmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vereinheitlichen soll, um die Beurteilung von örtlich, technisch und verkehrlich unterschiedlichen Vorhaben im Rahmen von Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) nach gleichen Maßstäben zu ermöglichen.

Die Verfahrensanleitung wurde nicht im Auftrag des Freistaates, sondern des Bundesverkehrsministeriums erstellt und seit 1976 fünfmal aktualisiert sowie methodisch fortentwickelt. Die jüngste Version 2016 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit Schreiben vom 13.04.2017 für alle neuen Projekte des GVFG-Bundesprogramms verbindlich eingeführt. Nachdem im Zuge der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen die Fortführung des GVFG-Bundesprogramms im Grundgesetz verankert wurde, ist es aus Sicht der Staatsregierung sachgerecht, an einem bundeseinheitlichen Bewertungsverfahren festzuhalten.

2. Für wie zeitgemäß hält die Staatsregierung den Schwellenwert von 25 Mio. der Standardisierten Bewertung?

Bund und Länder haben sich von Anfang an darauf verständigt, das Regelverfahren der Standardisierten Bewertung auf GVFG-Vorhaben anzuwenden, deren Investitionen (Zwendungsfähige Kosten) 25 Mio. Euro (ursprünglich 50 Mio. DM) überschreiten. Das Verfahren erfordert einen hohen Bearbeitungsaufwand, insbesondere bei der Aufbereitung der Ausgangsdaten zu Verkehrsangebot und -nachfrage. Die Staatsregierung hält den festgelegten Schwellenwert weiterhin für eine praxisgerechte Lösung zur Gewährleistung eines angemessenen Verhältnisses des Bearbeitungsaufwandes zum Investitionsvolumen.

3. Welchem Bewertungsverfahren werden die Projekte unter dem Schwellenwert unterzogen?

Nach Art. 7 Abs. 2 der Bayerischen Haushaltsordnung sind zur Verwirklichung der Grundsätze von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit für geeignete Maßnahmen von erheblicher finanzieller Bedeutung Nutzen-Kosten-Untersuchungen anzustellen. Dementsprechend sehen die Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bay-

ern für den öffentlichen Personennahverkehr vor, dass für Fördervorhaben mit zuwendungsfähigen Investitionskosten zwischen 10 Mio. und 25 Mio. Euro im Rahmen der Einzelfallentscheidung das sogenannte Projektdossierverfahren angewandt werden kann. Dieses Verfahren ist ebenfalls in der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung definiert; es dient der Abschätzung, ob ein Nutzen-Kosten-Indikator von mehr als 1,0 angesichts der verkehrlichen Gegebenheiten erwartet werden kann.

- 4. Wie gedenkt die Staatsregierung die Mittelausstattung des BayGVFG nach Wegfall der für Verkehr zweckgebundenen Entflechtungsmittel ab 2020 sicherzustellen?**

- 5. Wie beurteilt die Staatsregierung eine Erhöhung der Mittel für das BayGVFG über 196 Mio. Euro pro Jahr hinaus, nachdem sich die Höhe der Entflechtungsmittel seit Jahren nicht erhöht hat, obwohl die Anforderungen an den ÖPNV wie Barrierefreiheit, Elektromobilität oder Ersatzinvestitionen seit Jahren steigen?**

Die Staatsregierung ist sich des Erfordernisses einer Fortführung der Gemeindeverkehrsfinanzierung bewusst. Der Landtag hat bereits am 25.04.2017 dazu die Beschlüsse Drs.17/16589 und Drs.17/16590 gefasst. Diesen Beschlüssen wird die Staatsregierung Rechnung tragen.