

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Aktueller Stand der Neuauflage der Standardisierten Bewertung

Die Standardisierte Bewertung ist das Instrument zur gesamtwirtschaftlichen Betrachtung von Schienenprojekten, die durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert werden sollen. Sie basiert auf einem monetarisierten Kosten-Nutzen-Vergleich, ähnlich wie die Bewertungsansätze für den Bundesverkehrswegeplan. Die Standardisierte Bewertung ist der Schlüssel zur Reaktivierung vieler Schienenstrecken.

Während die Bundesregierung im Jahr 2018 noch keinen Überarbeitungsbedarf der Standardisierten Bewertung sah (vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/2797), zeigte sie sich im Zuge des parlamentarischen Verfahrens zur Änderungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) offen, die Standardisierte Bewertung zu überarbeiten. Dies wurde noch einmal in der Antwort auf die Schriftliche Frage zur Standardisierten Bewertung bekräftigt (Schriftliche Frage 196 auf Bundestagsdrucksache 19/23454). Die Bundesregierung teilte mit, dass sie bis Ende 2020 eine Überarbeitung der Verfahrensanleitung vorlegen will. Den Fragestellern liegen Informationen vor, aus denen hervorgeht, dass die Bundesregierung dabei lediglich die Korrektur von einigen Kostenparametern vornehmen will.

Eine Überarbeitung der Standardisierten Bewertung ist nach Auffassung der Fragesteller längst überfällig. Kriterien der Umwelt-, Klima- und Gesundheitswirkungen von Projekten bedürfen einer deutlich stärkeren Gewichtung. Zudem müssen nach Auffassung der Fragesteller soziale und gesellschaftliche Wirkungen von Projekten größere Berücksichtigung finden.

Mit Änderung des GVFG am 19. Juni 2020 wurden in § 2 Absatz 1 Nummer 2 unter anderem die Reaktivierung oder Elektrifizierung von Schienenstrecken aufgenommen. Zeitgleich wurde die Beschränkung förderfähiger Projekte auf Verdichtungsräume oder die zugehörigen Randgebiete aufgehoben. Die aktuelle Version der Standardisierten Bewertung von 2016 hat jedoch einen Fokus auf städtische Räume. Vielen Infrastrukturbetreibern fällt es daher schwer, mit der aktuellen Standardisierten Bewertung erfolgreich Schieneninfrastrukturprojekte umzusetzen (<https://www.marbacher-zeitung.de/inhalt.studie-veroeffentlicht-bott-wartalbahn-bleibt-vorerst-auf-abstellgleis.e1b45084-48eb-4b3e-be79-12cb8fd2855c.html>; <https://www.sueddeutsche.de/auto/bahnstrecken-deutschland-1.4316405>). Dabei verfolgt auch die Bundesregierung das Ziel, vermehrt Strecken zu reaktivieren (<https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/scheuer-verkehrsinfrastruktur-muss-zuegig-ausgebaut-werden-2312575.html>).

Aus den genannten Gründen bedarf es nach Auffassung der Fragesteller einer vollständigen Neuauflage der Standardisierten Bewertung.

Hinweis: In der Anfrage wird sich zum Teil auf des Verfahrenshandbuch und deren Anhänge bezogen. Zitate aus dem Verfahrenshandbuch sind mit STV abgekürzt. Zitate aus dem Anhang mit STA.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Was sind die geplanten Maßnahmen bei der laufenden Überarbeitung der Standardisierten Bewertung?
2. Welche Schritte wären gemäß der Bundesregierung durchzuführen, um eine Standardisierte Bewertung umfassend zu ändern?
3. Hat die Bundesregierung bereits entsprechende Schritte eingeleitet?
4. Mit welchen Verbänden und Interessensgruppen erfolgte ein Austausch zur Erarbeitung der aktuellen Standardisierten Bewertung?
5. Welche Kritikpunkte an der Standardisierten Bewertung sind der Bundesregierung aus dem parlamentarischen Verfahren zur Änderung des GVFG bekannt?

Welche Kritikpunkte teilt die Bundesregierung und welche nicht, jeweils aus welchen Gründen?

6. Welche Probleme aus der Verkehrsplanungspraxis sind der Bundesregierung bei Anwendung der aktuellen Standardisierten Bewertung bekannt (bitte benennen)?

Wie will die Bundesregierung diesen Problemen bei der Überarbeitung der Standardisierten Bewertung begegnen?

7. Wie bewertet die DB Netz AG die aktuelle Standardisierte Bewertung?
 - a) Welche Schwächen sieht die DB Netz AG mit der aktuellen Methodik?
 - b) Verspricht sich die DB Netz AG für geplante Reaktivierungen erfolgreiche Bewertungen bei der aktuellen Methodik?
8. Wie viele noch nicht geförderte Projekte durchlaufen gerade ein Bewertungsverfahren im Rahmen der Standardisierten Bewertung?
9. Wie viele Projekte waren seit 2012 aufgrund der Ergebnisse der Standardisierten Bewertung durch GVFG-Mittel nicht förderfähig (bitte jeweils Projekt, finale Bewertung und Jahr angeben)?
10. Wie viele Projekte wurden seit 2012 durch GVFG-Mittel gefördert (bitte Projekt, Ergebnis der Standardisierten Bewertung, Jahr und aktueller Status angeben)?
11. Wie viele Abstimmungsgespräche hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Jahr 2019 im Zuge von GVFG-Projekten durchgeführt?

Welche Schwierigkeiten haben sich durch die Corona-Pandemie ergeben?

Wie wurde darauf reagiert?

War die technische Ausstattung für die Abstimmungsgespräche ausreichend, wie ist der aktuelle Stand?

12. Wie viele Abstimmungsgespräche hat das BMVI seit 1. Januar 2020 im Zuge von GVFG-Projekten durchgeführt?
 - a) Wie viele dieser Abstimmungsgespräche wurden vor Ort durchgeführt?
 - b) Wie viele dieser Abstimmungsgespräche wurden über Telefonkonferenzen durchgeführt?

- c) Wurden auch Abstimmungsgespräche mit Videokonferenzen durchgeführt?
 - d) An wie viele Abstimmungsgesprächen, die als Videokonferenz stattgefunden haben, konnte das BMVI nur telefonisch teilnehmen?
 - e) Gibt es technische Hinderungsgründe, warum nicht mehr Abstimmungsgespräche mit Videokonferenzen durchgeführt werden können?
 - f) Wie viele Besprechungen mussten seitens des BMVI abgesagt oder abgebrochen werden (bitte jeweils auch Grund angeben)?
 - g) Ist das BMVI für Abstimmungsgespräche mit Videokonferenzen ausreichend ausgestattet?
13. Ist das für die GVFG-Projekte zuständige Referat im BMVI ausreichend für Videokonferenzen (damit zu verstehen: Teilnahme mit Bild, Ton und Bildschirmfreigabe) ausgestattet, und falls nein, welche Gründe gibt es, dass das BMVI nicht an Videokonferenzen (mit Bild, Ton und Bildschirmfreigabe) teilnehmen kann?
14. Warum sind zur Erstellung der Standardisierten Bewertung keine passenden Softwareanwendungen oder zumindest Tabellenkalkulationsprogramme mit automatisierten Zellbezügen vorhanden?
15. Wie schätzt das BMVI die volkswirtschaftlich negativen Effekte durch wiederholte Neuaufsetzung der Formblätter ein?
16. Warum wird die Verfahrensanleitung nur in Papierform und nicht auch in digitaler Form vertrieben?
17. Wie bewertet die Bundesregierung die von VDV und Allianz pro Schiene vorgeschlagenen Listen zur Reaktivierung von 4 000 Schienenkilometern?
18. Wann plant die DB Netz AG die Veröffentlichung ihre Liste an Reaktivierungsstrecken?
Ist bei den Projekten, die in der Liste der reaktivierten Strecken enthalten sind, bereits eine volkswirtschaftliche Bewertung erfolgt?
19. Gilt der Stopp von Stilllegungen der DB weiterhin (<https://www.spiegel.de/auto/aktuell/deutsche-bahn-stilllegung-von-strecken-bis-auf-weiteres-gestoppt-a-1300027.html>)?
20. Wurden seitdem Stilllegungs- oder Entwidmungsverfahren gestartet oder abgeschlossen (bitte auflisten)?
21. Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die häufigsten Ursachen für Zeitverzögerungen bei GVFG-Projekten?
22. Teilt die Bundesregierung die Ansicht der Fragesteller, dass die aktuelle Fassung der Standardisierten Bewertung die Bedürfnisse insbesondere von Verkehrsprojekten im ländlichen Räumen oder in Randgebieten von verdichteten Gebieten nicht ausreichend abdeckt, und wenn nein, warum nicht?
23. Werden in der aktuellen Standardisierten Bewertung neben dem verkehrlichen Nutzen auch strukturpolitischer oder sozialer und gesellschaftlicher Nutzen abgebildet?
- a) Wenn ja, inwiefern, und inwiefern werden verschiedene Personengruppen unterschiedlichen ökonomischen Status, Geschlechts und Alters dabei berücksichtigt?
 - b) Wenn nein, warum nicht, und plant die Bundesregierung, dies in einer Überarbeitung zu ändern?

- c) Berücksichtigt die Standardisierte Bewertung insbesondere bei der Berechnung der Zeitersparnis auf der Nutzen-Seite gleichermaßen auch den zeitlichen Mehraufwand auf der Kosten-Seite, der z. B. besteht, wenn Kinder, statt selbständig Bus und Bahn zu nutzen, bei fehlendem ÖPNV-Anschluss von Eltern im Pkw gefahren werden müssen?
- aa) Wenn nein, warum nicht, und plant die Bundesregierung, die in einer überarbeiteten Version der Standardisierten Bewertung zu ändern?
- bb) Wenn ja, inwiefern?
- d) Berücksichtigt die Standardisierte Bewertung die Ziele der Bundesregierung zur Unterstützung strukturschwacher Regionen?
- aa) Wenn nein, warum nicht, und plant die Bundesregierung, die in einer überarbeiteten Version der Standardisierten Bewertung zu ändern?
- bb) Wenn ja, inwiefern?
24. Werden in der aktuellen Standardisierten Bewertung neben dem verkehrlichen Nutzen auch umwelt- und klimawirksame Aspekte insbesondere die notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen zur deutlichen Reduzierung von Treibhausgasemissionen, von Lärm und Luftverschmutzung berücksichtigt?
- a) Wenn ja, inwiefern?
- b) Wenn nein, plant die Bundesregierung, dies in einer Überarbeitung zu ändern?
25. Wird die nach § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) festgelegte Gewährleistung von Mobilität für alle Personengruppen in der aktuellen Standardisierten Bewertung berücksichtigt, z. B. bei der Herstellung von Barrierefreiheit?
- a) Wenn ja, auf welcher Seite (Kosten, Nutzen), und warum?
- b) Wenn nein, warum nicht?
26. Stimmt die Bundesregierung den Fragestellern zu, dass diese Investitionen zur Gewährleistung der Mobilität aller Personengruppen nicht einseitig auf der Kostenseite berücksichtigt werden dürfen und damit das Ergebnis der Standardisierten Bewertung negativ beeinflussen (bitte begründen)?
27. Plant die Bundesregierung, im Rahmen der Standardisierten Bewertung eine Bewertungsmethode zu entwickeln, die es erlaubt, eine Steigerung der Betriebsqualität von neu zu bauenden (bzw. geplanten Reaktivierungen) Strecken, die es ermöglichen, einen stabilen Betrieb durch zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen zu gewährleisten, vorzunehmen und im Rahmen des Bewertungsprozesses zu berücksichtigen?
28. Welche externen Kosten des Pkws werden in der aktuellen Standardisierten Bewertung berücksichtigt, und welche Emissionen sind in „Sonstigen Schadstoffen“ enthalten (vgl. STA Anhang 1 Tabelle A1-20)?
29. Wie hoch sind in der aktuellen Standardisierten Bewertung die Lärmemissionen für den öffentlichen Verkehr und für den Pkw bewertet?
- a) Weichen diese Werte von der Bewertungslogik des Bundesverkehrswegeplans ab (bitte begründen)?
- b) Sieht die Bundesregierung Überarbeitungsbedarf dieser Bewertung?

30. Wie hoch ist in der aktuellen Standardisierten Bewertung der Flächenverbrauch für den öffentlichen Verkehr und den Pkw bewertet?
 - a) Weichen diese Werte von der Bewertungslogik des Bundesverkehrsweegeplans ab (bitte begründen)?
 - b) Sieht die Bundesregierung Überarbeitungsbedarf dieser Bewertung?
31. Gibt es ein standardisiertes Bewertungsverfahren für Elektrobusse in der aktuellen standardisierten Bewertung (bitte begründen)?
32. Wird in der aktuellen standardisierten Bewertung bei der Elektrifizierung von Lückenschlüssen der dadurch resultierende Effekt als Ausweichstrecke (Verbesserung der Resilienz im Streckennetz) im eventuellen Störfall auf einer anderen Strecke positiv berücksichtigt?
 - a) Wenn ja, inwiefern?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
33. Warum sind in der aktualisierten Standardisierten Bewertung ausschließlich Malusse für Stationen mit mangelhafter Ausstattung vorgesehen, nicht aber Bonusse für Stationen mit erhöhter Ausstattung (vgl. STA Anhang 1 Tabelle A1-4 und A1-5)?
34. Werden in der aktuellen Standardisierten Bewertung Effekte für den Güterverkehr mit berücksichtigt?
 - a) Wenn ja, inwiefern?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
35. Plant die Bundesregierung eine Anpassung der Liste der Stationsausstattungen an aktuelle Gegebenheiten (beispielsweise sind Uhren und dynamische Fahrgastinformationen für Schienenhalte vorgeschrieben)?
36. Werden in der aktuellen Standardisierten Bewertung positive Effekte für den Güterverkehr mit berücksichtigt, die sich durch die Umsetzung des Nahverkehrsprojekts ergeben (bitte begründen)?
37. Plant die Bundesregierung eine Anpassung der quadratischen Malusfunktion zur Berechnung der Zugangszeiten zu Stationen?
38. Wie entwickelte sich der CO₂-Preis in der Standardisierten Bewertung seit Beginn (bitte für jede Auflage der Standardisierten Bewertung angeben)?
39. Warum ist der CO₂-Preis in der aktuellen Standardisierten Bewertung mit 149 Euro pro Tonne angegeben, obwohl das Umweltbundesamt deutlich höhere CO₂-Preise für notwendig hält (vgl. Tabelle „UBA-Empfehlung zu den Klimakosten“ <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-wirtschaft/gesellschaftliche-kosten-von-umweltbelastungen#klimakosten-von-treibhausgas-emissionen>)?
 - a) Wie erklärt sich die Bundesregierung diese Differenz?
 - b) Plant die Bundesregierung, dies in einer überarbeiteten Version der Standardisierten Bewertung anzupassen?
40. Ist eine Dynamisierung der CO₂-Preise in der aktuellen Standardisierten Bewertung vorgesehen (bitte begründen), und wenn nicht, wäre eine solche Dynamisierung kurzfristig umsetzbar?
41. Warum sind die Emissionsfaktoren CO₂ für elektrische Energie höher angesetzt als im Jahr 2019 (STA Tabelle A1-16: 414 g/kWh, UBA: 401 g/kWh) während sie im PKW-Verkehr deutlich niedriger sind (STA Tabelle A1-20: 127 g/Pkw-km, statista 157 g/Pkw-km)?

42. Warum sind die Kilometerkostensätze zwischen EBO und BoStrab für Zweisystemfahrzeuge gleich, obwohl der Verschleiß bezogen auf einen Kilometer bei EBO-Strecken geringer ist (z. B. wegen größerer Kurvenradien), und ist eine Reduzierung der Kilometerkostensätze für EBO-Strecken geplant?
43. Plant die Bundesregierung eine Dynamisierung der unterstellten CO₂-Menge pro genutzter kWh, um den realen Strommix, vor allem in Hinblick auf die Energiewende, besser abzubilden?
44. Warum sind die Unfallfolgekosten pro gefahrenem Kilometer für Pkw weniger als halb so hoch wie für schienengebundene Verkehrsmittel, obwohl diese eine bessere Sicherheitsbilanz haben?
45. Warum sind die Kosten, der CO₂-Ausstoß und die sonstigen Emissionskosten pro Liter Diesel in der aktuellen Version der Standardisierten Bewertung gegenüber der Version mit dem Stand 2006 gesunken?
46. Plant die Bundesregierung Änderungen in der Standardisierten Bewertung, um die gegenüber dem allgemeinen Baubereich deutlich stärker angestiegenen Kosten in der Bahnbaubranche abzubilden?
47. Warum wird in der Standardisierten Bewertung nicht verlangt, dass für den Untersuchungsraum ein geeignetes Verkehrsmodell (Modellprognose) vorliegen muss, um für Analyse und Prognose zu validen Ergebnissen zu kommen?
48. Beabsichtigt die Bundesregierung, bei der Standardisierten Bewertung künftig ein geeignetes Verkehrsmodell bzw. eine Modellprognose zur Voraussetzung zu machen, und wenn nein, warum nicht?
Wie ist der aktuelle Mittelabfluss aus dem GVFG-Programm, und wie bewertet die Bundesregierung den Stand?

Berlin, den 24. November 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

