

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/24796 –**

### **Aktueller Stand der Neuauflage der Standardisierten Bewertung**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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 umsetzen (<https://www.marbacher-zeitung.de/inhalt.studie-veroeffent>

licht-bottwartalbahn-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.

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?

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 196 auf Bundestagsdrucksache 19/23454 verwiesen.

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?

In dem parlamentarischen Verfahren zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wurde darauf hingewiesen, dass das Verfahren für viele Vorhaben nicht anwendbar sei. Nach Auffassung der Bundesregierung ist im Zuge der Überarbeitung des Berechnungsverfahrens zu prüfen, wie das Bewertungsverfahren stärker auf Fördertatbestände bezogen werden kann.

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?

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor. Die Standardisierte Bewertung ist kein Planungsinstrument.

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?

Die Fragen 7 bis 7b werden gemeinsam beantwortet.

Die Standardisierte Bewertung ist ein etabliertes Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung auch von Infrastrukturvorhaben der Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Infrastruktur. Das Verfahren hat sich in der Anwendung grundsätzlich bewährt, auch weil es in den zurückliegenden Jahren mehrfach modifiziert wurde. Nach Auskunft der DB Netz AG ist es sinnvoll, diesen Prozess der Anpassung erneut anzustoßen.

Folgende Maßnahmen sollten nach Auskunft der DB Netz AG bei der Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors anders gewichtet werden: kostenintensive Bauverfahren, steigende Anforderungen an Barrierefreiheit, Brandschutz und Attraktivitätssteigerung der Verkehrsstationen. Zudem sollten die positive Wirkung der Verkehrsverlagerung auf den SPNV, von Maßnahmen der Elektrifizierung bestehender Eisenbahnstrecken als Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Einsparung sowie die Schaffung von Kapazitätsreserven und Redundanzen besser berücksichtigt werden.

Für Auskünfte über erfolgreiche Bewertungen von Reaktivierungsmaßnahmen ist nach Auskunft der DB Netz AG eine Einzelfallbetrachtung erforderlich.

8. Wie viele noch nicht geförderte Projekte durchlaufen gerade ein Bewertungsverfahren im Rahmen der Standardisierten Bewertung?

Derzeit ist der Bund in ca. 20 Verfahren eingebunden.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Erkenntnisse vor.

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)?

Der Bund hat in dem genannten Zeitraum kein Vorhaben aufgrund der Ergebnisse der Standardisierten Bewertung ablehnen müssen.

10. Wie viele Projekte wurden seit 2012 durch GVFG-Mittel gefördert (bitte Projekt, Ergebnis der Standardisierten Bewertung, Jahr und aktueller Status angeben)?

Seit dem Jahr 2012 wurden ca. 130 Vorhaben oder Teilvorhaben im Rahmen des GVFG gefördert, für die positive Standardisierte Bewertungen zugrunde lagen.

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?

Die Fragen 11 bis 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Jahr 2019 wurden 50 Abstimmungsgespräche für GVFG-Vorhaben durchgeführt. Durch die Corona-Pandemie werden Besprechungen derzeit in der Regel nicht als Präsenztermine durchgeführt.

Im Jahr 2020 wurden bisher 60 Abstimmungsgespräche für GVFG-Vorhaben durchgeführt, davon 13 vor Ort. Aufgrund größerer Flexibilität und Praktikabilität beteiligt sich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) telefonisch an den Besprechungen. Eine Teilnahme per Videokonferenz war bisher nicht notwendig. Die Durchführung von Telefonkonferenzen hat im Vergleich zu Videokonferenzen für das BMVI den Vorteil, den Kreis der beteiligten Gesprächspartner flexibel halten zu können und in seiner Größe zu erweitern.

Die technische Ausstattung ist ausreichend. Die Ausstattung für Videokonferenzen ist im BMVI vorhanden, allerdings sind die Ressourcen im Hinblick auf ihre zeitliche Verfügbarkeit und Kapazität nicht zuletzt auch wegen der enormen Auslastung aufgrund von Veranstaltungen und Besprechungen im Zusammenhang mit der deutschen EU-Ratspräsidentschaft begrenzt. Insbesondere unter den Bedingungen von Corona in Bezug auf die maximale Personenzahl im Raum, war es mit Telefonkonferenzen daher oft besser möglich, Konferenzen

mit mehreren Beteiligten des BMVI durchzuführen. Dadurch konnten auch neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter den Gesprächen beiwohnen, ohne dafür zusätzlich die Kapazität von Videokonferenzräumen des BMVI in Anspruch nehmen zu müssen.

Zudem ist auch bei den Gesprächspartnern nicht durchgehend eine Videofunktion möglich und kombinierte Video-/Telefonkonferenzen sind hinsichtlich der Übertragungsqualität wesentlich anfälliger. Mit Telefonkonferenzen wurde gute Erfahrungen gemacht, auch um spontane Abstimmungen durchführen zu können.

14. Warum sind zur Erstellung der Standardisierten Bewertung keine passenden Softwareanwendungen oder zumindest Tabellenkalkulationsprogramme mit automatisierten Zellbezügen vorhanden?

Die Standardisierte Bewertung ist ein komplexes Berechnungsverfahren, das nur von erfahrenen Ingenieurbüros angewendet werden kann. Diesen liegen diese Programme vor.

15. Wie schätzt das BMVI die volkswirtschaftlich negativen Effekte durch wiederholte Neuaufsetzung der Formblätter ein?

Dem BMVI liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

16. Warum wird die Verfahrensanleitung nur in Papierform und nicht auch in digitaler Form vertrieben?

Der Adressatenkreis für die Verfahrensanleitung ist begrenzt. Nach der Überarbeitung wird die Verfahrensanleitung auch elektronisch vorliegen.

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?

Die Fragen 17 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 2 und 3 auf der Bundestagsdrucksache 19/24290 verwiesen.

19. Gilt der Stopp von Stilllegungen der DB weiterhin (<https://www.spiegel.de/auto/aktuell/deutsche-bahn-stilllegung-von-strecken-bis-auf-weitere-s-gestoppt-a-1300027.html>)?

Nach eigener Festlegung der DB AG gilt der Stopp für Stilllegungen weiterhin, in begründeten Einzelfällen sollen aber auch künftig Verfahren nach § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für Strecken und Serviceeinrichtungen möglich sein.

20. Wurden seitdem Stilllegungs- oder Entwidmungsverfahren gestartet oder abgeschlossen (bitte auflisten)?

Nach Auskunft der DB AG wurde der Betrieb des Streckenabschnitts Awanst Alpen – Anst Büderich der Strecke 2517 zum 15. Mai 2020 dauerhaft eingestellt. Darüber hinaus wurde für den Streckenabschnitt Böhlen – Espenhain der Strecke 6822 ein Verfahren nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) eingeleitet. Derzeit finden Verhandlungen mit einem Interessenten statt, der den Streckenabschnitt zum öffentlichen Weiterbetrieb übernehmen möchte.

21. Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die häufigsten Ursachen für Zeitverzögerungen bei GVFG-Projekten?

Bei GVFG-Projekten stellen Baurechtsverfahren und gestörte Bauabläufe die häufigsten Ursachen für Zeitverzögerungen dar.

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?

Die Fragen 22 und 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Standardisierte Bewertung ist ein gesamtwirtschaftliches Bewertungsverfahren für Vorhaben in Verdichtungsräumen, Randgebieten und ländlichen Räumen.

Es erfolgt eine Unterscheidung zwischen den Personengruppen Erwachsene und Schüler. Bei der Berechnung der Zeitersparnis wird zeitlicher Mehraufwand außerhalb des regulären Betriebsablaufs nicht berücksichtigt. Dies wird im Zuge der Fortschreibung der Standardisierten Bewertung geprüft. Die Unterstützung strukturschwacher Regionen erfolgt im GVFG durch die Abschaffung der Beschränkung auf Verdichtungsräume und deren Randgebiete.

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?

Die Fragen 24 bis 24b werden gemeinsam beantwortet.

Auswirkungen bezüglich CO<sub>2</sub> und sonstiger Schadstoffe werden berücksichtigt. Die Wertansätze werden in der Überarbeitung überprüft.

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)?

Die Fragen 25 und 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ja, daher erfolgt die Berücksichtigung auf der Kosten- und Nutzenseite.

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?

Eine entsprechende Bewertungsmethode wird im Rahmen des Forschungsvorhabens geprüft.

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)?

Es werden CO<sub>2</sub>-Kosten, Kosten für sonstige Schadstoffe und Unfallfolgekosten berücksichtigt. In den Emissionskosten sonstiger Schadstoffe sind enthalten: Stickoxide, Schwefeldioxid, Partikel, Kohlenwasserstoffe und Kohlenmonoxid.

29. Wie hoch sind in der aktuellen Standardisierten Bewertung die Lärmemissionen für den öffentlichen Verkehr und für den Pkw bewertet?
- Weichen diese Werte von der Bewertungslogik des Bundesverkehrswegeplans ab (bitte begründen)?
  - Sieht die Bundesregierung Überarbeitungsbedarf dieser Bewertung?

Die Fragen 29 bis 29b werden gemeinsam beantwortet.

Der Lärmeinwohnergleichwert in der Standardisierten Bewertung beträgt 74 Euro/Jahr -unabhängig davon, ob der Lärm durch öffentlichen Verkehr oder Pkw entsteht. Der Bewertungsansatz ist konsistent zum Bewertungsverfahren für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030. Inwieweit sich ein Überarbeitungsbedarf ergibt, wird sich im Rahmen des Forschungsvorhabens ergeben.

30. Wie hoch ist in der aktuellen Standardisierten Bewertung der Flächenverbrauch für den öffentlichen Verkehr und den Pkw bewertet?
- Weichen diese Werte von der Bewertungslogik des Bundesverkehrswegeplans ab (bitte begründen)?
  - Sieht die Bundesregierung Überarbeitungsbedarf dieser Bewertung?

Die Fragen 30 bis 30b werden gemeinsam beantwortet.

Der Flächenverbrauch des ÖPNV wird durch die Grundstückskosten der zusätzlich benötigten Verkehrsfläche auf der Kostenseite einbezogen. Eine Berechnung des geminderten Flächenverbrauchs im Motorisierten Individualverkehr findet entsprechend des Bewertungsverfahrens für den BVWP 2030 nicht statt. Inwieweit der Flächenverbrauch zukünftig in das Bewertungsverfahren einfließen wird, ist im Rahmen des Forschungsvorhabens zu prüfen.

31. Gibt es ein standardisiertes Bewertungsverfahren für Elektrobusse in der aktuellen standardisierten Bewertung (bitte begründen)?

Für Elektrobusse gibt es in der aktuellen Verfahrensanleitung kein standardisiertes Berechnungsverfahren. Die Beschaffung von Elektrobussen stellt keinen Fördertatbestand dar.

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?
- Wenn ja, inwiefern?
  - Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 32 bis 32b werden gemeinsam beantwortet.

Der Effekt einer Erreichbarkeit auf der Schiene über unterschiedliche Wege wird mittelbar berücksichtigt und geht durch die unterstellten Wegewiderstände ein. Störfälle können nicht vorausgesehen werden und gehen nicht in die Bewertung ein.

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)?

Entscheidend ist die Differenz in der Bewertung selbst, der Effekt entsteht über Boni oder Mali gleichermaßen.

34. Werden in der aktuellen Standardisierten Bewertung Effekte für den Güterverkehr mit berücksichtigt?
- Wenn ja, inwiefern?
  - Wenn nein, warum nicht?
36. Werden in der aktuellen Standardisierten Bewertung positive Effekte für den Güterverkehr mit berücksichtigt, die sich durch die Umsetzung des Nahverkehrsprojekts ergeben (bitte begründen)?

Die Fragen 34 und 36 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nein. Eine adäquate Bewertung für die wenigen Fälle, in denen auch ein Nutzen für den Güterverkehr entsteht, ist bei regional wirkenden Nahverkehrsvorhaben schwer darstellbar.

35. Plant die Bundesregierung eine Anpassung der Liste der Stationsausstattungen an aktuelle Gegebenheiten (beispielsweise sind Uhren und dynamische Fahrgastinformationen für Schienenhalt vorgeschrieben)?

Uhren und dynamische Fahrgastinformation sind in der Liste der Stationsausstattung enthalten. Eine Anpassung wird geprüft.

37. Plant die Bundesregierung eine Anpassung der quadratischen Malusfunktion zur Berechnung der Zugangszeiten zu Stationen?

Dies ist durch das Forschungsvorhaben zu klären.

38. Wie entwickelte sich der CO<sub>2</sub>-Preis in der Standardisierten Bewertung seit Beginn (bitte für jede Auflage der Standardisierten Bewertung angeben)?

Der CO<sub>2</sub>-Preis entwickelte sich folgendermaßen:

Version 1993: 110 Deutsche Mark/to CO<sub>2</sub>,

Version 2000: 231 Euro/to CO<sub>2</sub>,

Version 2006: 231 Euro/to CO<sub>2</sub>,

Version 2016: 149 Euro/to CO<sub>2</sub>.

39. Warum ist der CO<sub>2</sub>-Preis in der aktuellen Standardisierten Bewertung mit 149 Euro pro Tonne angegeben, obwohl das Umweltbundesamt deutlich höhere CO<sub>2</sub>-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?

Die Fragen 39 bis 39b werden gemeinsam beantwortet.

Der derzeit angesetzte CO<sub>2</sub>-Preis entspricht dem auch im BVWP angesetzten Wert. Eine Anpassung wird im Rahmen des Forschungsvorhabens geklärt.

40. Ist eine Dynamisierung der CO<sub>2</sub>-Preise in der aktuellen Standardisierten Bewertung vorgesehen (bitte begründen), und wenn nicht, wäre eine solche Dynamisierung kurzfristig umsetzbar?

Nein. Es wird für alle Faktoren mit einem festen Sach- und Preisstand gerechnet.

41. Warum sind die Emissionsfaktoren CO<sub>2</sub> 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)?

Die Emissionsfaktoren basieren auf dem Bewertungsverfahren für den BVWP 2030. Sie stellen Prognosewerte für das Jahr 2030 dar. Beim elektrischen Strom sind auch Leistungsverluste zwischen Kraftwerk und Stromabnehmer bzw. Ladestation berücksichtigt.

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?

Eine Differenzierung war aufgrund der verfügbaren Daten zu Unterhaltungskosten der Fahrzeuge nicht möglich.

43. Plant die Bundesregierung eine Dynamisierung der unterstellten CO<sub>2</sub>-Menge pro genutzter kWh, um den realen Strommix, vor allem in Hinblick auf die Energiewende, besser abzubilden?

Eine Anpassung der unterstellten CO<sub>2</sub>-Menge pro genutzter Kilowattstunde wird geprüft. Dabei wird auch die Energiewende mit einfließen. Es handelt sich um Prognosewerte, eine Dynamisierung erfolgt nicht.

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?

Die Unfallkosten beziehen sich auf Fahrzeug-km.

45. Warum sind die Kosten, der CO<sub>2</sub>-Ausstoß und die sonstigen Emissionskosten pro Liter Diesel in der aktuellen Version der Standardisierten Bewertung gegenüber der Version mit dem Stand 2006 gesunken?

Bei den Kosten pro Liter Diesel wurden die Steuern herausgerechnet, da sie keine gesamtwirtschaftlichen Kosten darstellen. Für 2030 ist eine Beimischung von 10 Prozent klimaneutralem Bio-Diesel unterstellt.

46. Plant die Bundesregierung Änderungen in der Standardisierten Bewertung, um die gegenüber dem allgemeinen Baubereich deutlich stärker angestiegenen Kosten in der Bahnbaubranche abzubilden?

Die Anpassung der Baukosten erfolgt durch die Fortschreibung des Bezugsjahres automatisch.

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?

Die Fragen 47 und 48 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein valides Verkehrsmodell ist Voraussetzung, um eine Berechnung durchführen zu können. In der Regel liegt ein geeignetes Verkehrsmodell vor, ansonsten ist es zu erstellen. Das wird auch nach der Überarbeitung der Berechnungsverfahren gelten.

Der aktuelle Mittelabfluss aus dem GVFG-Bundesprogramm beträgt für das Jahr 2020 rund 228 Mio. Euro und ist eher gering. Wann die Vorhabenträger Mittel zur Auszahlung beantragen, hängt vom Baufortschritt der Vorhaben ab. Der Bund erwartet insbesondere ab 2021 einen erhöhten Abruf von Finanzmitteln.

