

Standardisierte Bewertung Version 2016+

Matthias Falkenhagen | Verkehrsverbund Rhein-Ruhr | 14.03.2024







ÖPNV- Maßnahme

Finanzierung aus
öffentlichen Mitteln

dann fordern BHO und LHO:
angemessene **Wirtschaftlichkeitsuntersuchung**
zur Sicherstellung der wirtschaftlichen
und sparsamen Mittelverwendung

für ÖPNV-Maßnahmen:

Standardisierte Bewertung (SB)

Anwendungsbereich Standardisierte Bewertung

vereinfachte Verfahren vereinfachte Verfahren oder Regelverfahren Regelverfahren

< 10 Mio. €

10 – 30 Mio. €

> 30 Mio. €

je nach Förderprogramm (GVFG, § 12 oder § 13 ÖPNVG NRW)

ÖPNV-Bedarfsplan

Standardisierte
Bewertung

Gesamtverfahren

Nutzen-Kosten-Faktor

NKI

Gesamtwirtschaftliche Sicht:
Bewertungsverfahren für
Fördergeber

Folgekostenberechnung

Betriebswirtschaftliche Sicht:
finanzielle Wirkung
für Aufgabenträger, Infrastrukturbetreiber
und Verkehrsunternehmen

Aufgaben des NKI

Gesamtwirtschaftliche
Vorteilhaftigkeit

Bewertungsinstrument der
Zuwendungsgeber

Förderwürdigkeit

bundes-/landesweite
Vergleichbarkeit

Priorisierung

daraus ergeben sich

Aufgaben des NKI

Gesamtwirtschaftliche
Vorteilhaftigkeit

Bewertungsinstrument der
Zuwendungsgeber

Förderwürdigkeit

bundes-/landesweite
Vergleichbarkeit

Priorisierung

Methodische Grundsätze

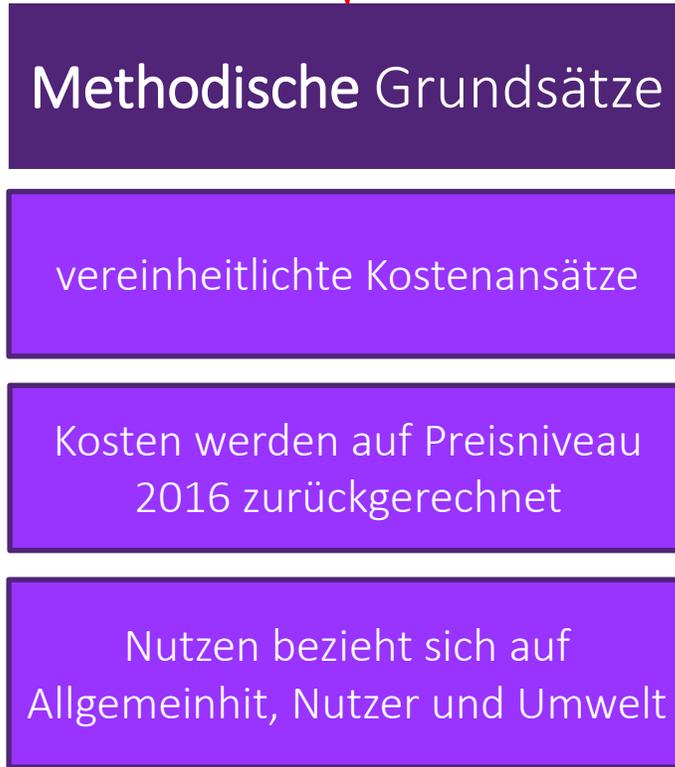
vereinheitlichte Kostenansätze

Kosten werden auf Preisniveau
2016 zurückgerechnet

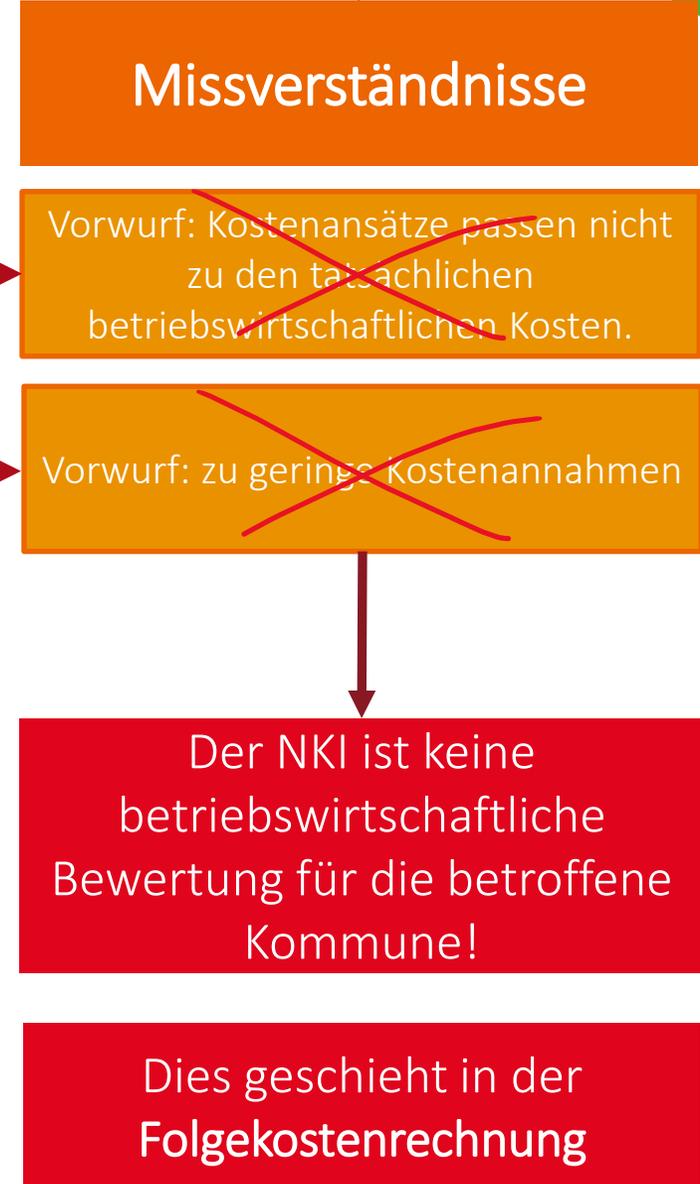
Nutzen bezieht sich auf
Allgemeinheit, Nutzer und
Umwelt



daraus ergeben sich



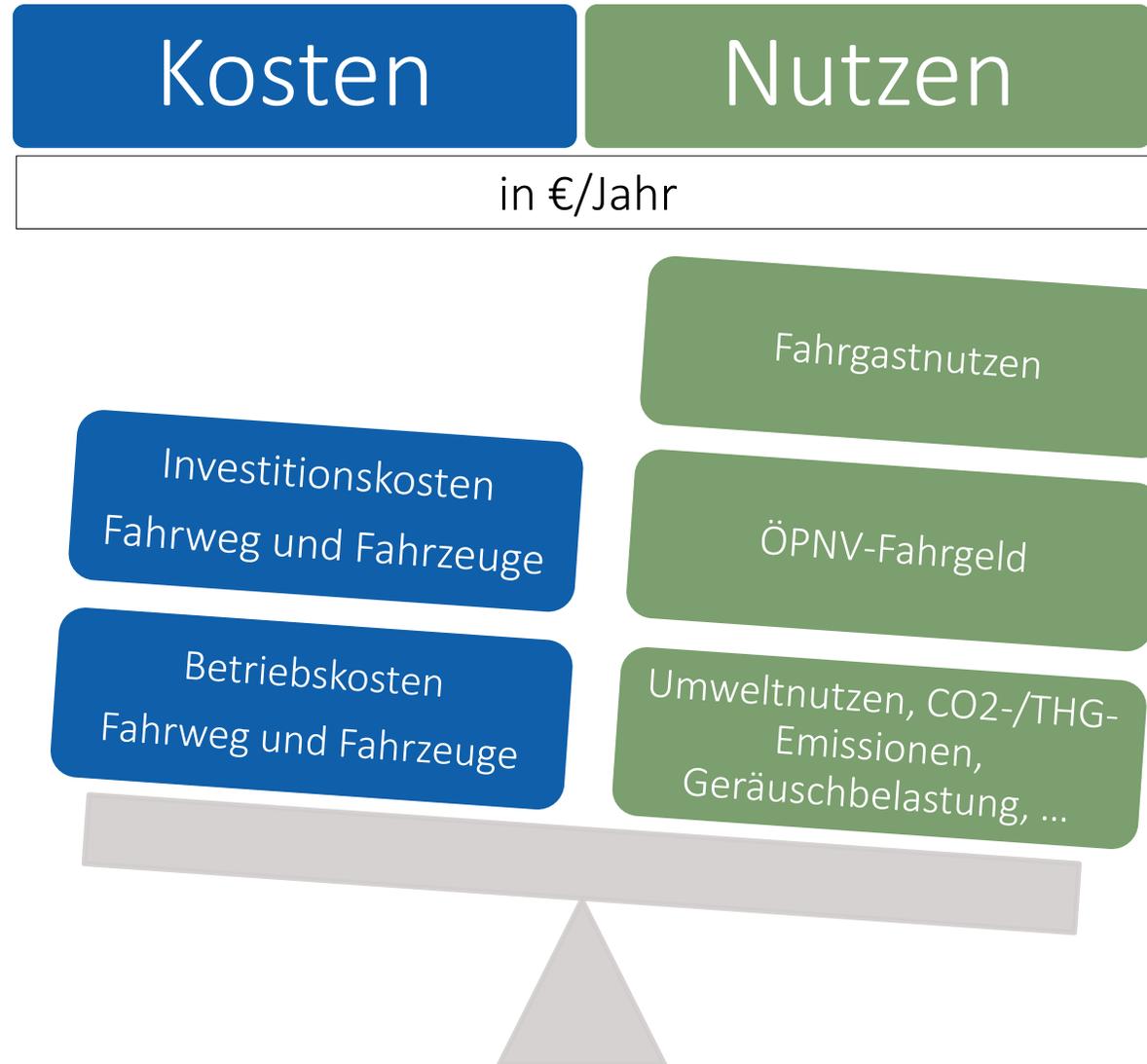
wenn nicht beachtet, führt dies zu



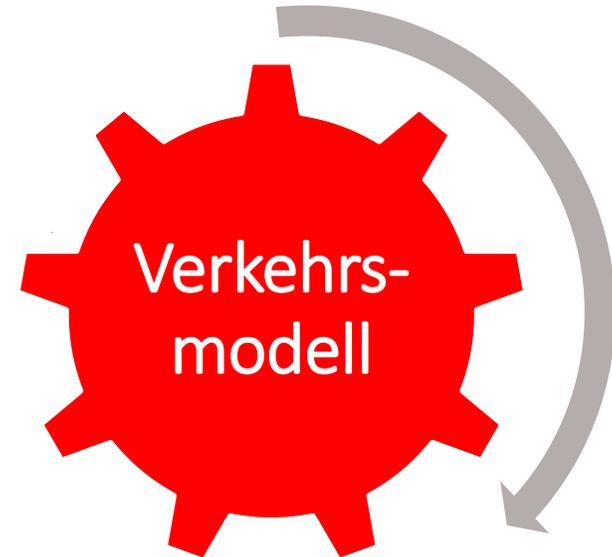
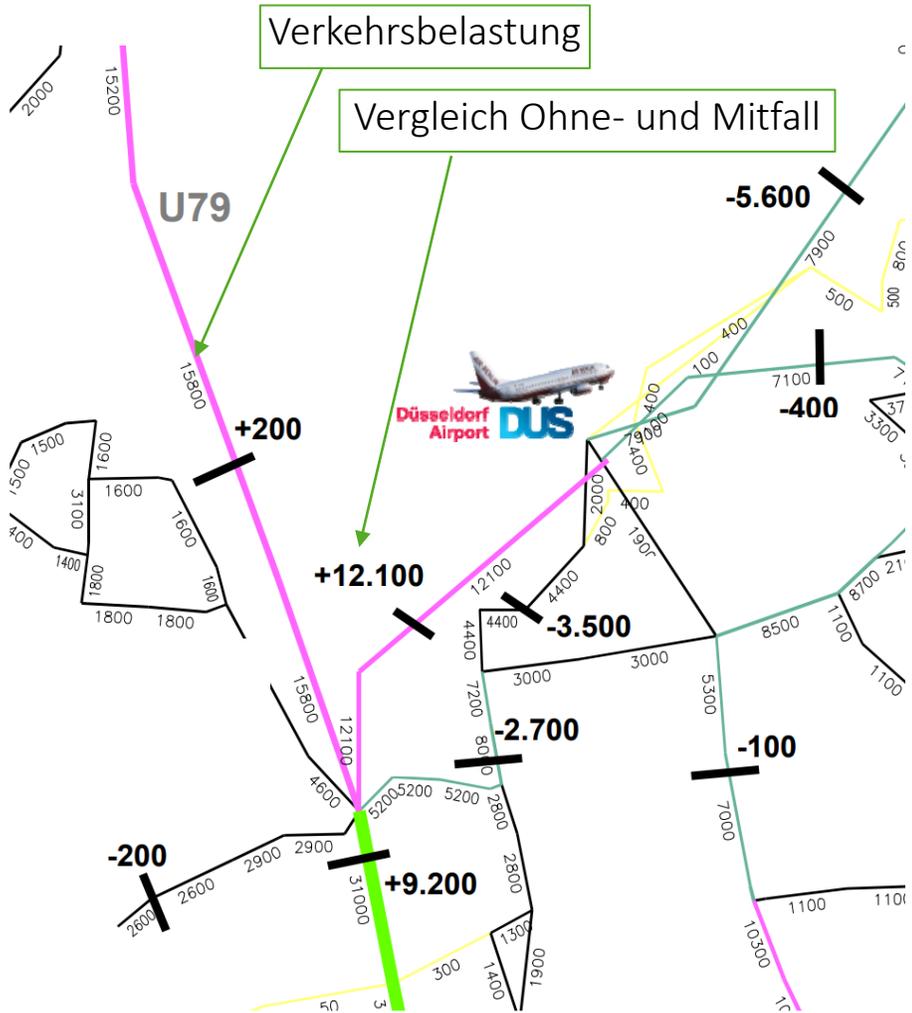
im Planungsverfahren



Nutzen-Kosten-Faktor

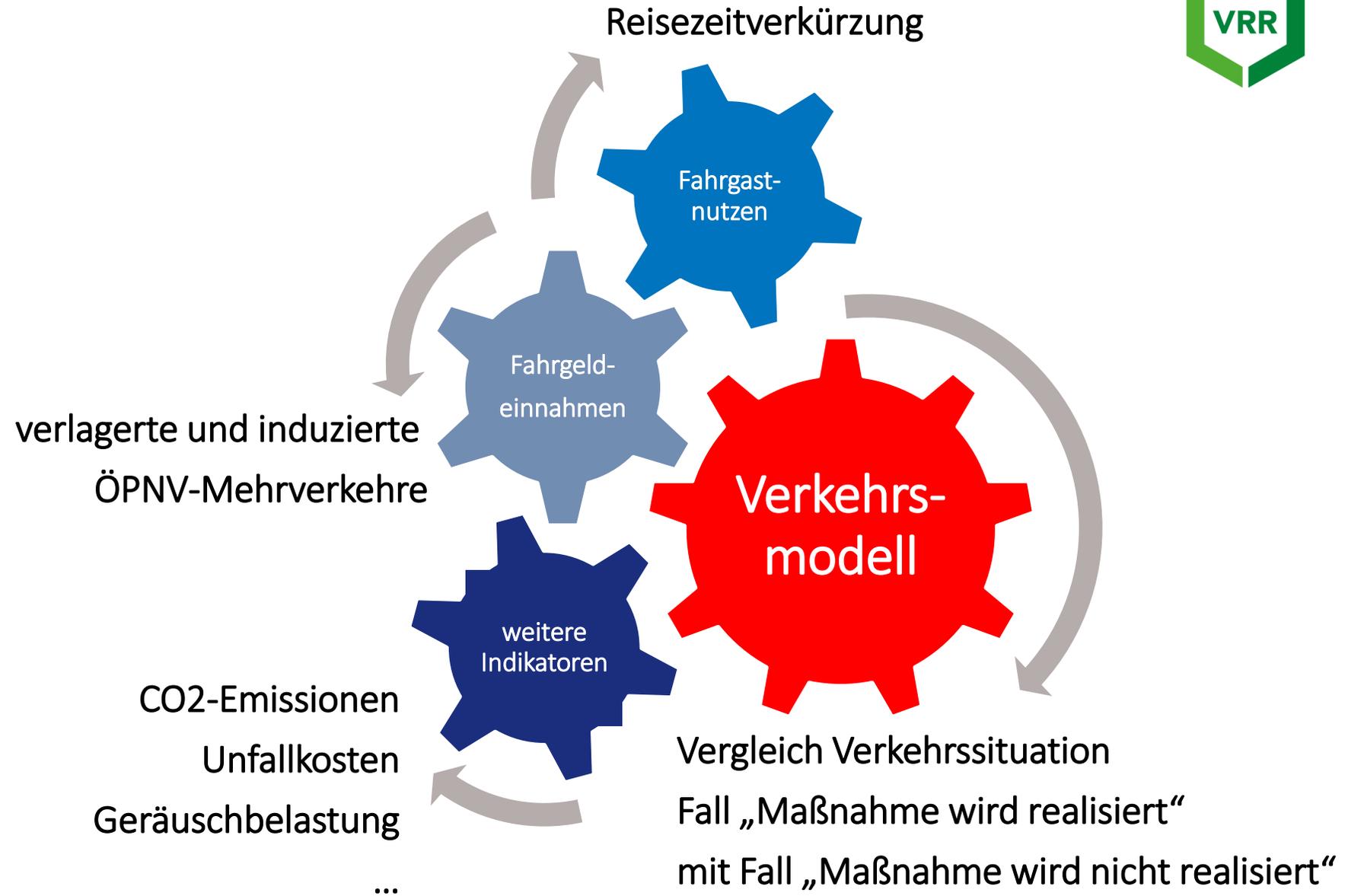


Verkehrsmodell



Vergleich Verkehrssituation
Fall „Maßnahme wird realisiert“
mit Fall „Maßnahme wird nicht realisiert“

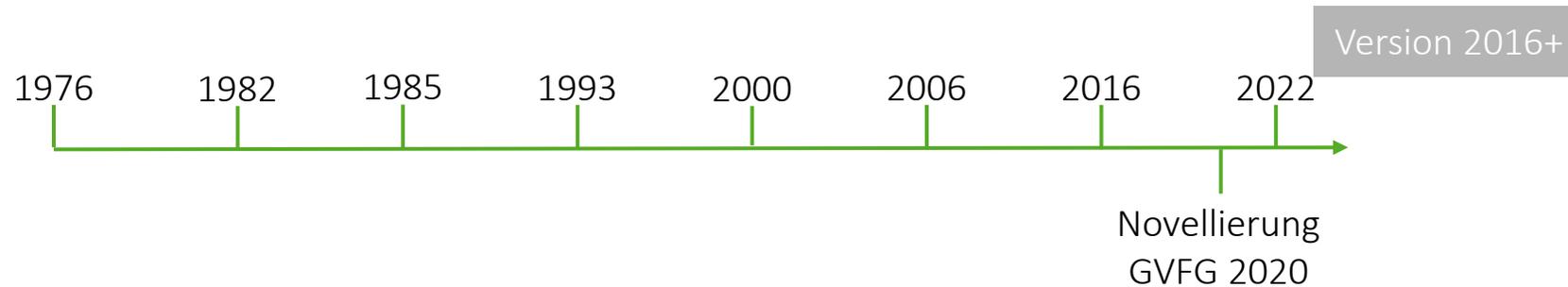
Verkehrsmodell



Entwicklung der Standardisierten Bewertung



Methodische Weiterentwicklung und Aktualisierung der Preisstände



Version 2016+



Version 2016+



kommen
neu hinzu

- Elektrifizierung
- Tank- und Ladeinfrastruktur alternativer Antriebe
- Reaktivierung
- Streckenausbau
- Neubau, Ausbau oder Verlegung Stationen





kommen
neu hinzu

- nicht direkt monetarisierbare Nutzen

kommen
neu hinzu

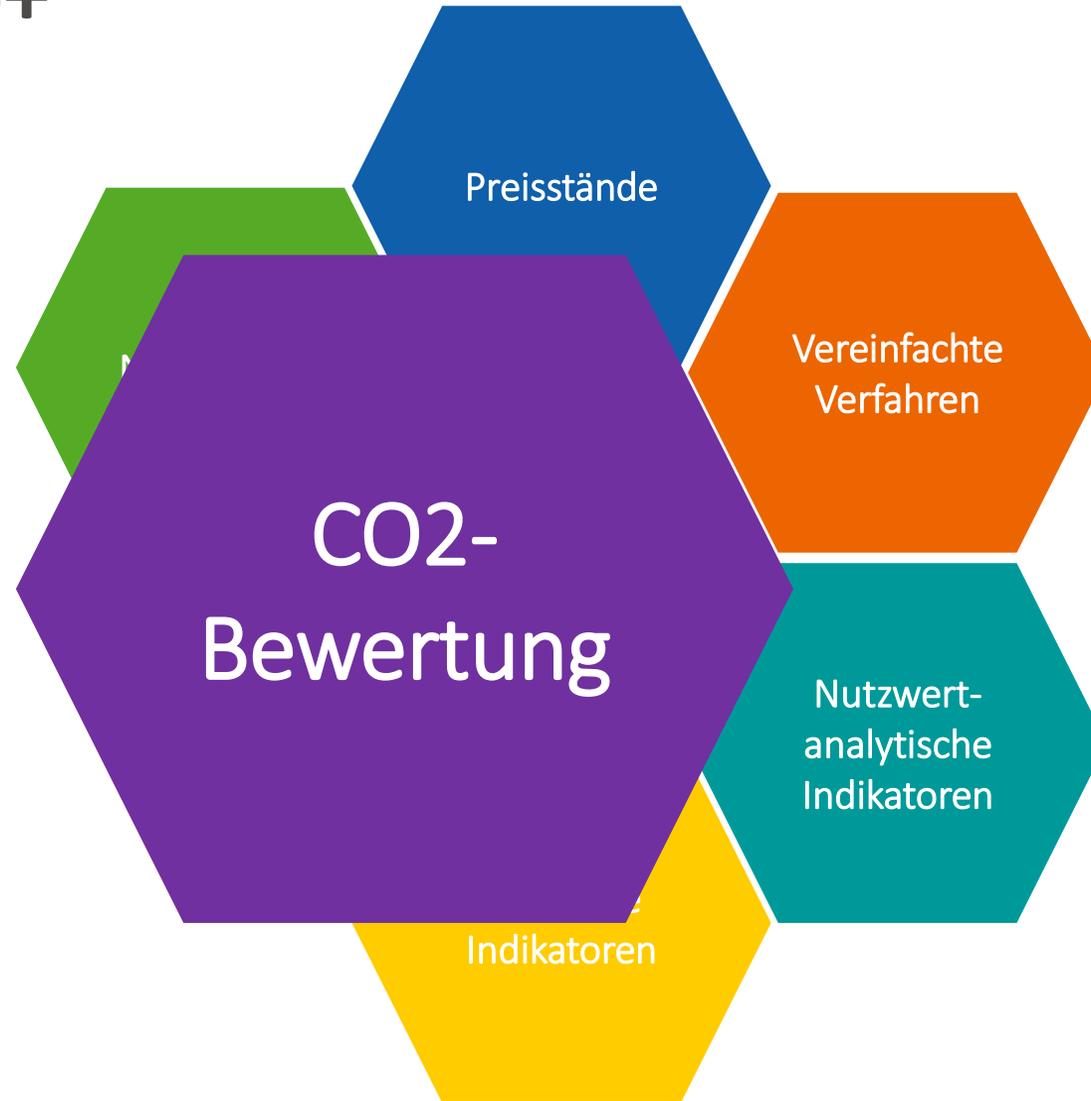
Version 2016+



kommen
neu hinzu

- weitere nutzenstiftende Indikatoren
- wie z. B. Geräuschbelastung

Version 2016+



wird
angepasst

- höherer CO2-Kostenansatz
- Ansatz von Lebenszykluskosten
- alternative Antriebe

Version 2016+



Berücksichtigung
neuer Förder-
tatbestände

- Seilbahn
- Elektrifizierung-
Reaktivierungsmaßnahmen,
- Tank- und Ladeinfrastruktur für
alternative Antriebe



Version 2016+

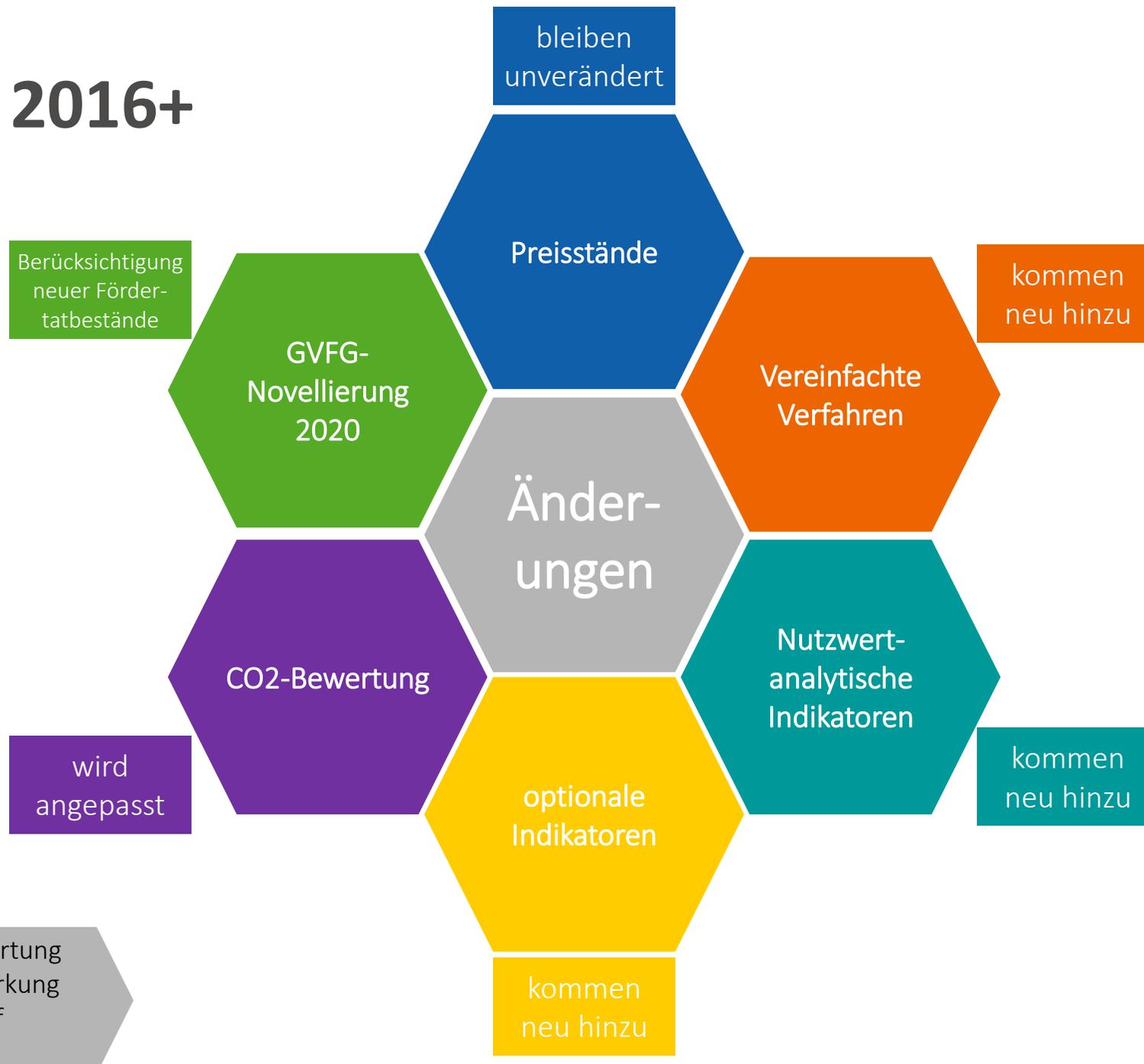


bleiben
unverändert



Umstellung der Bewertung der verkehrlichen Wirkung von **Reisezeit** auf **Widerstände**

Version 2016+



Umstellung der Bewertung der verkehrlichen Wirkung von **Reisezeit** auf **Widerstände**

Version 2016+



validere
Ergebnisse



Vereinfachung
Förderverfahren

verbesserte Nutzenstiftung

Erfahrungen mit Version 2016+

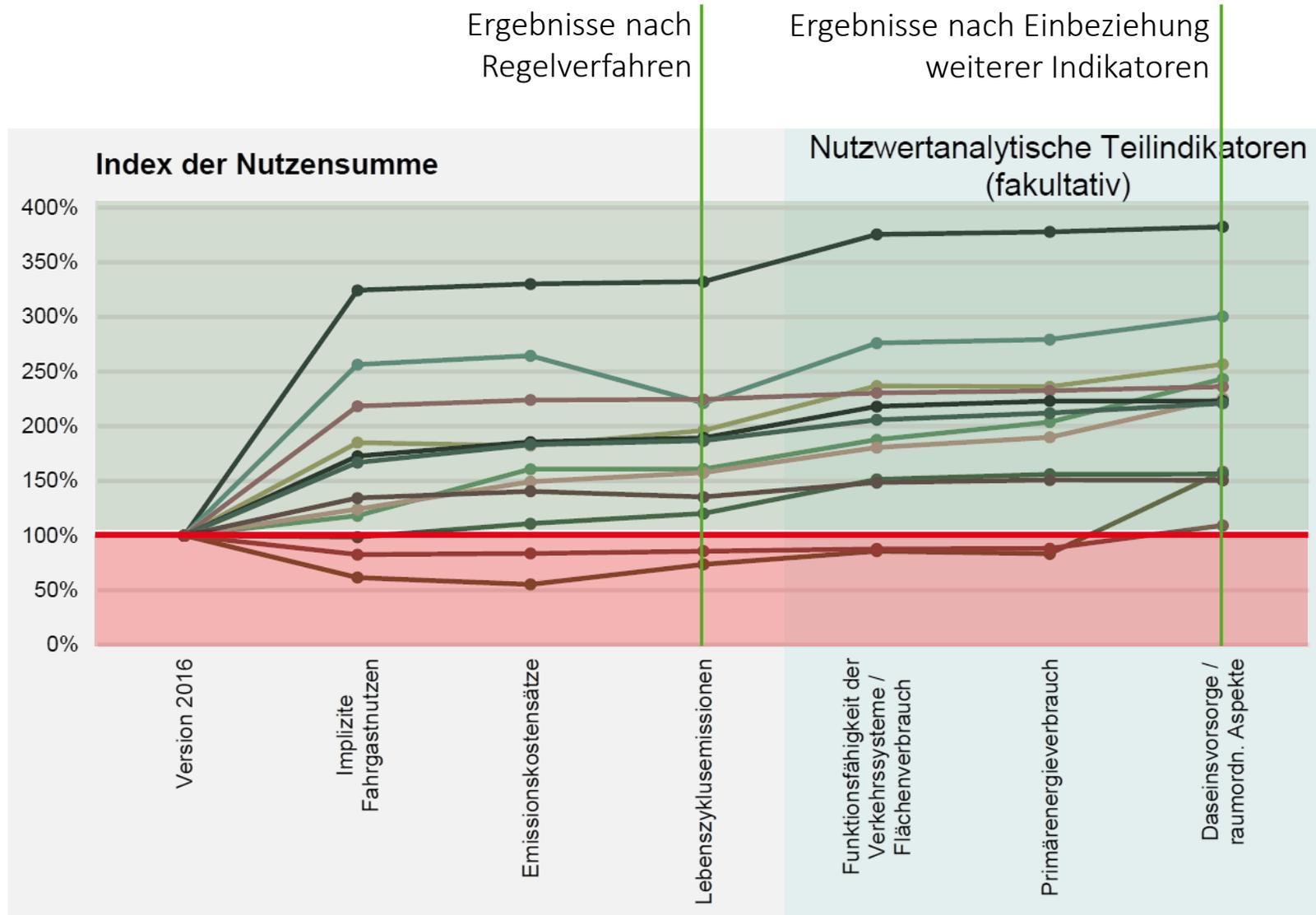


Wirkung der Änderungen
abhängig von der
konkreten Maßnahme.

Belastbare
Erfahrungswerte stehen
noch aus.

Die bisherigen
Maßnahmenbewertungen
lieferten durchweg
positive Ergebnisse.

Ergebnisse von Testrechnungen



Alle getesteten Maßnahmen konnten durch die Version 2016+ ihren NKI verbessern.



Kontakt

Matthias Falkenhagen

Fördermanagement / Infrastrukturentwicklung

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR | Augustastraße 1 | 45879 Gelsenkirchen

Telefon: 0209/1584 181 | E-Mail: falkenhagen@vrr.de

Standardisierte Bewertung Version 2016+

Matthias Falkenhagen | Verkehrsverbund Rhein-Ruhr | 14.03.2024

