

Standardisierte Bewertung

Verfahrensschritte

1. Erste Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber

- Abgrenzung des Investitionsvorhabens und des Untersuchungsgebietes
- Vorläufiger Kosten- und Finanzierungsplan
- Auswahl der zugrunde zulegenden Untersuchungsvariante(n)
- Prognosehorizont
- (Anwendung des vereinfachten Verfahrens auf Vorhaben mit Investitionsbedarf < 25 Mio. €)

2. Beschreibung des Investitionsvorhabens, Zusammenstellung der wichtigsten Informationen über das Untersuchungsgebiet sowie die vorgesehenen Fahrzeugtypen

- Erster Eindruck über das zu beurteilende Investitionsvorhaben und das Untersuchungsgebiet
- Ergänzung durch Erläuterungsbericht und entsprechende Planunterlagen
- Zusätzliche Erfassung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Kenndaten aller im Mit- und Ohnedefall vorgesehenen Fahrzeugtypen

3. Ermittlung der Grundlagendaten bzgl. Verkehrsangebot und Nachfrage

- Auf Grundlage der Ausgangsdaten des Istzustands werden die Daten des Ohnedefalls, für das mit dem Zuwendungsgeber abgestimmte Prognosejahr, ermittelt

4. Abstimmung mit Zuwendungsgeber über Verkehrsangebotskonzepte und Verkehrsnachfragedaten des Mit- und Ohnedefalls sowie die Folgekostenrechnung

- Vorlage zur Prüfung der bisher bearbeiteten Punkte, incl. der zugehörigen Teile des Erläuterungsberichts und der entsprechenden Pläne beim Zuwendungsgeber

5. Ermittlung der Teilindikatoren in originären Messgrößen

- Auf Grundlage der abgestimmten Daten des Verkehrsangebotes sowie der Verkehrsnachfrage werden die einzelnen Teilindikatoren für die zu beurteilenden Kriterien ermittelt.
- Leitbild ist die „Optimierung der Nutzenstiftung von Verkehrswegeinvestitionen im ÖV“.
 - Fahrgäste
z.B. Verminderung der ÖV-Reisezeiten, Verbesserung der Pünktlichkeit etc.
 - Finanzierungs- bzw. Aufgabenträger des ÖPNV
z.B. Minimierung der Investitionsaufwendungen für den ÖV-Fahrweg, Minimierung der ÖV-Betriebskosten etc.
 - Allgemeinheit
z.B. Erhöhung der Unfallsicherheit, Verminderung der durch das Gesamtverkehrssystem verursachten Abgasbelastung etc.

6. Ermittlung der gesamtwirtschaftlichen Beurteilungsindikatoren

- Nutzen-Kosten-Indikator [€/a]
- Nutzwertanalytischer Indikator
- Weitere ergänzende Kriterien

I.d.R. genügt die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Indikators. Bei einem Ergebnis nahe des kritischen Wertes von 1,0, kann eine ergänzende Ermittlung des Nutzwertanalytischer Indikators und/oder eine verbale Diskussion der ergänzenden Kriterien verlangt werden

7. Folgekostenrechnung

- Ermittlung der finanziellen Auswirkungen auf den Infrastrukturbetreiber und den Aufgabenträger

8. Durchführung von Sensitivitätsbetrachtungen

Durchzuführen bei

- Unsicherheiten in der Datenschätzung bzw. bei Auffassungsunterschieden über Ausgangsdaten/Wertansätze
- Nur knapp nachgewiesener Bauwürdigkeit

9. Erstellung Erläuterungsbericht inkl. Zusammenfassung der Ergebnisse der gesamtwirtschaftlichen Bewertung, der Folgekostenrechnung und der Sensitivitätsanalysen

- Zusammenfassende Dokumentation der einzelnen Bewertungsschritte

Zu Verfahrensschritt 5.

1. Erhöhung der Nutzenstiftung für die Fahrgäste	1.1 Verminderung der ÖV Reisezeiten	ÖV-Reisezeitdifferenz, differenziert nach Klassen von Einzelzeitreisedifferenzen sowie nach Schülern und Erwachsenen
	1.2 Minimierung der Aufwendungen für Ortsveränderungen	Saldo des ÖV-Fahrgeldes
		Saldo der Pkw-Betriebskosten
	1.3 Verbesserung der Pünktlichkeit	Quantitative Berücksichtigung der Pünktlichkeit nur bei Projekten mit bewertungsrelevantem Nutzen aus einer Verbesserung der Betriebsqualität, ansonsten verbale Erörterung
	1.4 Verbesserung der Erreichbarkeit	Differenz der Indizes der ÖV-Erreichbarkeit -von Stadtgrenzen -von Stadtteilgrenzen
	1.5 Verbesserung des Bedienkomforts	Verbale Erörterung
2. Verringerung der finanziellen Belastungen für die Finanzierungs- bzw. Aufgabenträger des ÖPNV	2.1 Maximierung der Erlöse	Saldo der Erlöse
	2.2 Minimierung der Investitionsaufwendungen für den ÖV-Fahrweg	Saldo Kapitaldienstes für den ÖV-Fahrweg
		Saldo der Unterhaltungskosten für den ÖV-Fahrweg
	2.3 Minimierung der ÖV-Betriebskosten	Saldo der Vorhaltungskosten für die ÖV-Fahrzeuge
		Saldo der ÖV-Betriebsführungskosten

3. Verbesserung der Nutzenstiftung des ÖV für die Allgemeinheit

3.1 Erhöhung der Unfallsicherheit	Saldo der Unfallschäden -Anzahl Tote -Anzahl Schwerverletzte -Anzahl Leichtverletzte -Sachschadenskosten
3.2 Verminderung der durch das Gesamtverkehrssystem verursachten Abgasbelastungen	Saldo der Abgasemissionen -Kohlendioxid -weitere Emissionen
3.3 Verminderung der durch das Gesamtverkehrssystem verursachten Geräuschbelastung	Differenz der je nach Geräuschintensität gewichteten Einwohner
3.4 Verminderung der vom Gesamtverkehrssystem benötigten Primärenergie	Saldo des Primärenergieverbrauchs
3.5 Begrenzung des Flächenbedarfs für das Gesamtverkehrssystem	Saldo des Flächenbedarfs -innerorts -außerorts
3.6 Minimierung wasserwirtschaftlicher Beeinträchtigungen	verbale Erörterung
3.7 Minimierung von Beeinträchtigungen in Natur- und Landschaftsschutzgebieten	verbale Erörterung
3.8 Unterstützung raumordnerischer Ziele von Schwerpunkt- und Achsenbildung	verbale Erörterung
3.9 Minimierung von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes	verbale Erörterung
3.10 Minimierung von Beeinträchtigungen von Freizeit- und Naherholungsgebieten	verbale Erörterung
3.11 Verminderung der Trennwirkung	verbale Erörterung
3.12 Verbesserung der regionalen Wirtschafts- und Sozialstruktur	verbale Erörterung
3.13 Verminderung von Beeinträchtigungen des Stadtbildes	verbale Erörterung