

Einzelplan 10: Ministerium für Umwelt und Verkehr

Kapitel 1003 Verkehr

Förderung von Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

21

Bei der Förderung von Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs wurden Verfahrensmängel festgestellt. Die Verwaltungsvorschrift muss überarbeitet werden. Die Anträge sind sorgfältig zu prüfen, und Erfolgskontrollen müssen durchgeführt werden. Zur Verwaltungsvereinfachung sowie zur Begrenzung der Förderung empfiehlt der Rechnungshof die Festlegung von Pauschalen für einzelne Fördergegenstände.

1 Vorbemerkungen

Der RH hat zusammen mit den StRPÄ 22 Vorhaben zur Beschleunigung des Busverkehrs nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) geprüft. Das GVFG-Programm Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) 1999 bis 2003 enthielt 57 Busbeschleunigungsvorhaben, für die rd. 62,8 Mio. € an Zuwendungen veranschlagt waren. Die geprüften Maßnahmen wurden stichprobenhaft ausgewählt; die zuwendungsfähigen Ausgaben belaufen sich dort auf rd. 31,4 Mio. €. Drei der 22 Maßnahmen wurden dem GVFG-Programm Straßenbau 1999 bis 2003 entnommen, da sie in direktem Zusammenhang mit Busbeschleunigungen standen.

Die geprüften Maßnahmen wiesen in der Mehrzahl Bauausgaben bis zu rd. 2,5 Mio. € auf, für deren Bewilligung seit 1997 die Regierungspräsidien zuständig sind. Die Förderanträge sind beim RP einzureichen, das Anträge für Vorhaben mit Zuwendungen über rd. 1,5 Mio. € zur baufachtechnischen Prüfung an das zuständige Straßenbauamt weitergibt. Bei Maßnahmen über rd. 2,5 Mio. € ist das UVM zu beteiligen.

Die Untersuchung des RH und der StRPÄ sollte Aufschluss über die Vorgehensweise der Bewilligungsstellen bei der Prüfung und Abwicklung von Zuwendungsanträgen geben. Ziel war es, ein transparentes Zuwendungsverfahren und einen optimalen Mitteleinsatz zu erreichen.

2 Förderung von Maßnahmen zur Busbeschleunigung nach dem GVFG

Die Beschleunigung des Busverkehrs wurde im Juni 1998 als neuer Fördertatbestand in den Förderkatalog nach dem GVFG aufgenommen. Die Anteilsfinanzierung im Umfang von bis zu 85 % der zuwendungsfähigen Ausgaben bezieht sich insbesondere auf technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen und den Bau von besonderen Fahrspuren für Omnibusse, soweit sie räumlich getrennt vom Fahrraum angelegt sind. Rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme werden seit 1986 gefördert; sie berühren das eigentliche Busbeschleunigungsvorhaben aber nur am Rande.

3 Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs

Die geförderten Busbeschleunigungsmaßnahmen sollen die Attraktivität des ÖPNV-Angebots erhöhen und einen Beitrag zu mehr Wirtschaftlichkeit leisten. Dies geschieht vor allem dadurch, dass Pünktlichkeit sowie Anschlüsse zu anderen Verkehrsmitteln gesichert, die Reisezeiten verkürzt und der Fahrkomfort insgesamt verbessert werden. In Abhängigkeit von den mit der Busbeschleunigung verfolgten Zielen können z. B. bei schnelleren/pünktlichen Umläufen Fahrer und Busse eingespart oder – bei bestehendem Bedarf – auch Linien mit den vorhandenen Ressourcen verlängert werden.

Busbeschleunigungen werden üblicherweise in einer Kombination der folgenden Bausteine durchgeführt:

– Signaltechnische Maßnahmen

Bussen wird an Lichtsignalanlagen die Bevorrechtigung eingeräumt, um ein Durchfahren des Knotens ohne größeren Zeitverlust zu erreichen.

– Bauliche Maßnahmen

Umbauten an Kreuzungen, Errichtung von Busbuchten oder Bau von räumlich getrennten Busspuren.

– Verkehrliche Maßnahmen

Mit planerischen Maßnahmen können die Linienführungen sowie die Anzahl bzw. Lage der Haltestellen verändert, im Zuge verkehrsrechtlicher Anordnungen z. B. Abbiegeverbote/-gebote ausgesprochen werden.

Der wesentliche Teil der Zuwendungsanträge zur Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs sah schwerpunktmäßig signaltechnische Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV an Knotenpunkten in Verbindung mit verkehrlichen Regelungen vor. Daneben sollten in einigen Fällen separate Busspuren angelegt werden.

4 Feststellungen

Die Bewilligungsstellen führten häufig keine umfassende und sorgfältige Antragsprüfung durch. Insbesondere wurde die fachliche und wirtschaftliche Tragweite des Förderantrags – Notwendigkeit und Angemessenheit – nur unzureichend betrachtet. Eine Erfolgskontrolle, ob das Förderziel mit den eingesetzten Mitteln erreicht wurde, fand nur in wenigen Fällen statt. Die nachfolgenden Feststellungen werden jeweils exemplarisch durch eines der geprüften Vorhaben illustriert.

4.1 Unvollständige Förderanträge

Den Bewilligungsstellen wurden nicht selten unvollständige Förderanträge vorgelegt, die z.T. lückenhafte Verkehrsgutachten, nicht ausgereifte Planungen oder mit den politischen Gremien des Antragstellers nicht hinreichend abgestimmte Maßnahmen aufwiesen. Von den Bewilligungsstellen wurde dies so gut wie nie beanstandet. Es wurden auch keine weiteren Unterlagen eingefordert oder gar Anträge zurückgewiesen. Vielmehr wurden die Vorhaben trotz aller Unwägbarkeiten ausnahmslos in die Förderung aufgenommen.

Beispiel: Die Stadt A beantragte Zuwendungen für Busbeschleunigungsvorhaben, die mit rd. 2,1 Mio. € an zuwendungsfähigen Ausgaben veranschlagt wurden. Das RP bewilligte rd. 1,4 Mio. €. Dem Antrag sollte ein Verkehrsgutachten beigegeben sein, nach dem der begrenzt vorhandene Verkehrsraum die getrennte Führung von Individualverkehr (IV) und ÖPNV nicht zulässt. Zur Busbeschleunigung wären deshalb die Bevorrechtigung der Busse von zwei Linien an Lichtsignalanlagen, der Bau von Busspuren u.a. erforderlich. In den Akten des RP fehlte jedoch der Förderantrag; auch das Gutachten lag weder beim Straßenbauamt noch beim RP vor. Nach Ausführungen des RP konnten trotz intensiver Bemühungen weder die fehlenden Antragsunterlagen noch das Gutachten gefunden werden.

4.2 Fachtechnische und wirtschaftliche Prüfung

Förderanträge sind in fachtechnischer und wirtschaftlicher Hinsicht von den Regierungspräsidien bzw. den Straßenbauämtern zu prüfen. Die fachtechnische Prüfung bewertet den Bau und die dabei zum Einsatz kommende Verkehrstechnik. Im Zuge der Wirtschaftlichkeitsprüfung soll u.a. untersucht werden, ob die Dringlichkeit des Vorhabens gegeben und der Mittelbedarf angemessen sind.

Die fachlichen Notwendigkeiten der Maßnahmen wurden zumeist allenfalls ansatzweise geprüft. Die grundsätzliche Realisierbarkeit sowie das Zusammenwirken von einzelnen Bestandteilen der beantragten Vorhaben wurden ebenso wenig hinterfragt wie die Einbettung beantragter Teilmaßnahmen in das städtische Gesamtkonzept zur Verbesserung des ÖPNV. Mitunter waren Defizite bei der fachlichen Prüfung nicht nur auf mangelnde Sachkenntnis zurückzuführen, sondern sie stellen schlicht Versäumnisse der Bewilligungsstelle dar.

Unter Wirtschaftlichkeitsaspekten haben die Bewilligungsstellen auch auf die sonstigen Rahmenbedingungen zu achten, die das Förderziel ggf. beeinträchtigen. So konnten bei vielen Maßnahmen die Fahrzeiten durch verbesserte Lichtsignalsteuerungen reduziert werden; zugleich waren aber z.T. erhebliche Verlustzeiten an Haltestellen festzustellen, weil die Fahrer weiterhin Fahrkarten verkaufen mussten.

Beispiel: Die Stadt B stellte 1993 einen Förderantrag für „Maßnahmen zur Busbeschleunigung“ mit Gesamtausgaben von rd. 1,6 Mio. €. Als zuwendungsfähig anerkannt wurden 1996 rd. 1,2 Mio. €, u.a. für ein teilzentrales Verkehrssystem mit Erneuerung bzw. Ergänzung von 43 Lichtsignalanlagen einschließlich eines Zentralrechners. Das Zuschussverfahren nahm insgesamt 3½ Jahre in Anspruch. Von der Bewilligungsstelle wurde keine gesamtheitliche Betrachtung vorgenommen. Das zuständige Straßenbauamt wurde nur zu Einzelmaßnahmen gehört. Ausführungen zur Wirtschaftlichkeit der Maßnahme und deren Zweckmäßigkeit enthielten die Prüfungsunterlagen nicht.

4.3 Änderungs- und Erhöhungsanträge

Mitunter legten die Zuwendungsempfänger bereits kurz nach der Bewilligung Änderungs- und Erhöhungsanträge vor; z.T. wurden auch die im Förderantrag enthaltenen Planungen völlig revidiert oder neue Förderbestandteile hinzugenommen, um die ursprünglich bewilligten Fördermittel voll in Anspruch nehmen zu können. Die Art der Änderungsanträge zeigte, dass Förderanträgen häufig unausgereifte Planungen zu Grunde lagen.

Wird die der Bewilligung zu Grunde liegende Planung wesentlich verändert oder werden die zuwendungsfähigen Ausgaben überschritten, muss der Zuwendungsempfänger den Bewilligungsstellen unverzüglich einen entsprechenden Änderungsantrag vorlegen. Gegebenenfalls muss die ursprüngliche Bewilligung auch widerrufen und ein neues Bewilligungsverfahren eingeleitet werden.

Selbst wenn die Änderungsanträge vom Antragsteller unverzüglich der Bewilligungsstelle vorgelegt wurden, waren die Regierungspräsidien weder fachlich noch personell in der Lage, die Änderungen zeitnah auf ihre Förderfähigkeit hin zu beurteilen. Bei anderen Vorhaben wiederum wurden die Bewilligungsstellen vom Zuwendungsnehmer nicht unverzüglich über Änderungen gegenüber der genehmigten Planung oder „unvorhergesehene“ Abweichungen vom bewilligten Förderantrag unterrichtet.

Beispiel: Die Stadt C stellte über einen Zeitraum von zehn Jahren immer wieder Änderungs- und Erhöhungsanträge, die sich insgesamt auf zuwendungsfähige Ausgaben von rd. 5,6 Mio. € beliefen. Ausgehend von der Förderung eines rechnergesteuerten Betriebsleitsystems wurde die technische Ausstattung von Lichtsignalanlagen und Stadtbussen beantragt. Später sollten auch die Regionalbusse entsprechend ausgerüstet werden, damit sie in den Genuss der Beschleunigung im Stadtgebiet kommen konnten. Danach hielt die Stadt selbst Teile der beantragten Vorhaben für nicht mehr erforderlich und beantragte die Bezuschussung von Pfortnerampeln zur Bevorrechtigung von Bussen und von Busspuren. Die Pfortnerampeln wurden aber nicht realisiert, da hierfür im Gemeinderat keine Zustimmung gefunden werden konnte. Auch die Busspuren wurden nicht im vorgesehenen Umfang errichtet. Im letzten Änderungsantrag war die Umrüstung von weiteren Lichtsignalanlagen vorgesehen.

4.4 Erfolgskontrolle

Die seit Juli 2000 geltende VV zu § 44 LHO verlangt, dass im Bewilligungsbescheid im Hinblick auf eine begleitende und abschließende Erfolgskontrolle der Zuwendungszweck und die mit der Zuwendung beabsichtigten Ziele zweifelsfrei festgelegt werden. Vereinzelt forderten die Bewilligungsstellen auch früher von den Zuwendungsnehmern den Nachweis, dass die Förderziele mit den eingesetzten Zuwendungen erreicht wurden. So nahmen einige Regierungspräsidien in die Bewilligungsbescheide eine allgemeine Bestimmung auf, wonach dann, „wenn der Zuwendungsempfänger die Ziele der Busbeschleunigung nicht oder nur in eingeschränktem Umfang erreicht und die Maßnahme in der Folge eindeutig als unwirtschaftlich zu qualifizieren ist, die Fördermittel zurückzuzahlen sind“. Welche konkreten Ziele mit der Maßnahme erreicht werden sollen und wie der Nachweis zu führen ist, wurde dabei nicht festgelegt.

Beispiel: Die von der Stadt D beantragten und bewilligten Maßnahmen sind in Teilen umgesetzt. Obgleich sich der Bau von Busspuren nach Genehmigung des Zuschussantrags als politisch nicht durchsetzbar herausgestellt hatte, konnten die Ziele der Busbeschleunigung nach Angaben der Stadt auf andere Weise erreicht werden. Eine Untersuchung, die dies belegt, liegt nicht vor. Die Vorlage eines Abschlussgutachtens durch die Stadt war nicht Bestandteil der Bewilligung.

5 Bewertung und Empfehlungen

Die Probleme der Bewilligungsstellen bei der Antragsprüfung manifestierten sich sowohl in der eigentlichen Antragsbearbeitung als auch in der fachtechnischen und wirtschaftlichen Prüfung. Hinzu kommt, dass z. B. auch die Eingangsvoraussetzungen für eine Erfolgskontrolle, nämlich die angemessene Definition von Erfolgskriterien, fehlten. Es konnte also nicht überprüft werden, ob die Förderziele auch wirklich erreicht wurden. Im Hinblick auf eine solide Antragsprüfung sollte die nicht mehr zeitgemäße VwV-GVFG überarbeitet und durch Regelungen für den Fördertatbestand „Busbeschleunigungen/Busspuren“ ergänzt werden.

Angesichts der Schwachstellen im Zuwendungsverfahren sind den Bewilligungsstellen – auch unter Berücksichtigung ihrer personellen Engpässe und der Probleme mit dem fachlichen Know-how – weiter gehende Hilfen an die Hand zu geben. Diese sollten die transparente, nachvollziehbare und schlüssige Prüfung von Förderanträgen sowie eine begleitende und abschließende Erfolgskontrolle unterstützen.

5.1 Merkblatt „Busbeschleunigungen“

Das UVM hat 1994 als Unterstützung der Bewilligungsstellen bei der Antragsprüfung ein Merkblatt für „Rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme“ erarbeitet. Darin sind dessen erforderliche Einrichtungen und Komponenten aufgelistet und als „zuwendungsfähig“, „nicht zuwendungsfähig“ und „z.T. zuwendungsfähig“ eingeordnet. Analog hierzu sollten Merkblätter auch für andere Bestandteile von Busbeschleunigungsvorhaben aufgestellt werden. Die Merkblätter sind als Anlage in die Förderrichtlinie aufzunehmen.

Sie sollten die technischen Entwicklungen widerspiegeln und kontinuierlich ergänzt werden. Beispielsweise sind wegen der nicht mehr zeitgemäßen VwV Komponenten wie der ÖPNV-Speicher nicht zuwendungsfähig. In den Merkblättern sollte ferner die Förderung von Lichtsignalanlagen im Zuge von Beschleunigungsvorhaben geregelt werden. Durch diese Förderung werden kommunale Lichtsignalanlagen häufig auf den neuesten Stand der Technik gebracht, wodurch u.U. ohnedies anstehende Erneuerungen vorgezogen und somit gefördert werden. Dies wurde bei der Festsetzung der Zuwendungen bislang nicht berücksichtigt. Hier wären z.B. pauschale Abschläge der Bemessungsgrundlage denkbar.

5.2 Leitfaden für die Antragsprüfung

Im Interesse einer praktikablen und zügigen Prüfung der Antragsunterlagen in baufachlicher und wirtschaftlicher Hinsicht wird empfohlen, den Bewilligungsstellen einen Leitfaden zur Verfügung zu stellen, in dem alle wesentlichen Gesichtspunkte aufgeführt sind, die es bei der Prüfung von Vorhaben der Busbeschleunigung zu beachten gilt. Der Leitfaden sollte Teil der Förderrichtlinie „Busbeschleunigung“ sein. Er kann von den Bewilligungsstellen nicht nur bei der Antragsprüfung des Fördervorhabens als Hilfsmittel herangezogen werden, sondern sollte gleichzeitig den Zuwendungsnehmern als Richtschnur bei der Ausarbeitung ihrer Förderanträge dienen. Von daher sollte der Leitfaden auch Aussagen zu Form und Inhalt der vorzulegenden Antragsunterlagen enthalten.

In Anbetracht des komplexen Fördergegenstands sollte der Förderantrag z.B. grundsätzlich eine Analyse der bestehenden Verkehrsverhältnisse und der vorhandenen Mängel sowie ein Maßnahmenpaket zur Beseitigung der Störquellen enthalten. Dabei ist zu beachten, dass mit GVFG-Mitteln für die Beschleunigung des Busverkehrs keine vorrangigen Interessen des Individualverkehrs finanziert werden dürfen.

Auf Grund der bisherigen Erfahrungen müssen die Bewilligungsstellen die Antragsprüfung konsequenter durchführen sowie verstärkt auf die Plausibilität der Antragsunterlagen achten und nicht nachvollziehbare Ansätze beim Antragsteller frühzeitig hinterfragen. Ein Förderantrag sollte erst dann bearbeitet und die Bewilligung erteilt werden, wenn das Vorhaben durchgeplant ist und detaillierte Ausgabenaufstellungen vorliegen. So ließen sich umfangreiche Neu- oder Nachberechnungen vermeiden sowie Änderungsanträge erheblich reduzieren. Ferner ist zur Risikominimierung darauf zu achten, dass die rechtliche Sicherung der Maßnahme (z. B. Vorliegen der Baugenehmigung) erfolgt ist und die Bauausführung zeitnah zur Festsetzung beginnt.

Eine Aufhebung des Zuwendungsbescheids müsste dann in Betracht gezogen werden, wenn eine Maßnahme – unabhängig von ihrer Förderfähigkeit – wesentlich abweichend von der der Bewilligung zu Grunde gelegten Planung durchgeführt worden ist.

5.3 Prüfung der Zielerreichung

Da die mit staatlichem Mitteleinsatz verfolgten Zielrichtungen der Förderung von der Verwaltung zu prüfen sind, müssen in den Bewilligungsbescheiden Messgrößen in Form von Erfolgskriterien oder Kennzahlen festgelegt werden, an Hand derer der Zuwendungserfolg nachgewiesen und beurteilt werden kann. Zur besseren Handhabung dieser Erfolgskontrolle durch die Bewilligungsstellen sind Anforderungen und Hinweise zur Prüfung der Zielerreichung in die Förderrichtlinie aufzunehmen.

In die Bewilligungsbescheide können z. B. Kriterien aufgenommen werden wie

- Fahrzeitgewinn,
- Pünktlichkeit,
- Regelmäßigkeit,
- Einsparung von Bussen und/oder Personal oder
- mögliche Angebotsausweitung.

Den Nachweis über die Zielerreichung der geförderten Maßnahme müsste der Zuwendungsempfänger spätestens zwei Jahre nach der Inbetriebnahme einer Busbeschleunigung, also etwa zeitgleich mit der in der VwV-GVFG geforderten Vorlage des Verwendungsnachweises, erbringen.

5.4 Vereinfachung des Zuwendungsverfahrens

Eine Vereinfachung des Zuwendungsverfahrens könnte erreicht werden, wenn die Anteilsförderung auf der Basis festzulegender Pauschalen für die zuwendungsfähigen Ausgaben bestimmter Fördergegenstände festgesetzt würde. Bei Busbeschleunigungen handelt es sich zwar in den meisten Fällen um komplexe Vorhaben hinsichtlich der technischen und baulichen Komponenten; jedoch sind die Einzelbestandteile einer Maßnahme in der Regel ohne weiteres darstellbar, sodass für einzelne Fördergegenstände bestimmte Pauschalbeträge festgelegt werden können.

Die auf der Basis entsprechender Pauschalen ermittelte Förderung würde die Antragsprüfung erheblich vereinfachen und sowohl für das Land als auch für die Zuwendungsempfänger zu Planungs- bzw. Finanzierungssicherheit führen.

6 Stellungnahme des Ministeriums

Das UVM teilt die Feststellung des RH, die Förderrichtlinien seien nicht mehr zeitgemäß; daher strebe es eine Überarbeitung der Förderrichtlinien in dem vom RH angeregten Sinn an. Außerdem beabsichtige es, für die Fördergegenstände im Bereich Busbeschleunigung Pauschalen zu entwickeln und einzuführen. Dabei sehe es allerdings Schwierigkeiten bei Vorhaben, die ggf. Veränderungen durch externe Einflüsse unterlägen.

Das UVM betont die Notwendigkeit zur teilweise iterativen Umsetzung des Planungsprozesses, vor allem bei anspruchsvollen Beschleunigungsmaßnahmen, bei denen viele Betroffene die Auswirkungen erst an Hand realisierter Teilmaßnahmen erfahren und beurteilen könnten.

Den vom RH empfohlenen Nachweis zur Wirksamkeit der Beschleunigungsmaßnahmen hält das UVM für sehr zeit- und personalintensiv. Es sei daher zweckmäßig, sich auf wenige, aussagekräftige Kriterien zu beschränken. Beurteilungsmaßstab sollte vorwiegend die Attraktivitätsverbesserung des ÖPNV aus der Sicht des Fahrgastes sein. Soweit mit der Umsetzung eines Maßnahmenpakets noch anderweitige Synergieeffekte aufträten, seien diese im Sinne der Gesamteffizienz der Maßnahme zu begrüßen. Effekte wie „Einsparung von Bussen und/oder Personal“ müssten aber zuwendungsneutrale Nebenprodukte einer Busbeschleunigung bleiben. Bei einfachen Maßnahmen genüge es, die für den ÖPNV zu erwartenden Verbesserungseffekte qualitativ aufzuzeigen und dem Aufwand für die Realisierung gegenüberzustellen. Nur bei umfassenden Maßnahmen mit weit reichenden Wirkungen sollten die Bewertungskriterien quantifiziert und durch Messungen bzw. Berechnungen belegt werden (Fahrzeitgewinne, Pünktlichkeit, Regelmäßigkeit).

Der Nachweis darüber, ob mit der Zuwendungsmaßnahme das Förderziel erreicht werde, müsste sich aus rechtlicher Sicht auf die erreichten Beschleunigungseffekte, d. h. Fahrzeitverkürzungen beschränken.

7 Schlussbemerkung

Die Aufnahme neuer Fördertatbestände in den Katalog nach dem GVFG entspricht den Entwicklungen, die sich in den letzten Jahren im Bereich des ÖPNV ergeben haben. Mit der seit Jahren nahezu unveränderten Förderrichtlinie kann der heutigen technischen Entwicklung nicht mehr entsprochen werden. Die Förderrichtlinie sollte daher Hand in Hand mit einer Vereinfachung ergänzt und angepasst werden.

Zur Verfahrensvereinfachung und zur Reduzierung des Bearbeitungsaufwands spricht sich der RH für die Einführung von Pauschalierungen einzelner Fördergegenstände aus, von denen nur im begründeten Einzelfall abgewichen werden sollte.

Das vom UVM erwähnte iterative Vorgehen sollte – soweit irgend möglich – bereits während des Planungsprozesses, also im Vorfeld der Antragsprüfung erfolgen, damit dem Antrag ausgereifte Planungen zu Grunde liegen, die zudem rechtlich gesichert und durch einen Beschluss des Gemeinderats bestätigt sein sollten. Bewilligungsanträge hingegen, die bereits zum Zeitpunkt der Antragsprüfung mit großer Wahrscheinlichkeit Änderungs- oder Erhöhungsanträge erwarten lassen, sollten von den Bewilligungsstellen zurückgewiesen werden. Dadurch könnte nicht nur die Ausgabensicherheit auf Seiten des Zuwendungsgebers Land gesteigert werden; es ließen sich auch personalaufwändige Prüfungen von Änderungsanträgen erheblich reduzieren.

Der RH hält es ebenso für unverzichtbar, dass mit den Antragsunterlagen Nachweise (z. B. Verkehrsgutachten) für die Notwendigkeit der angestrebten Verbesserungen vorgelegt werden. Hieraus können die Bewilligungsbehörden ohne größeren Zeitaufwand die für die Beurteilung des beantragten Vorhabens erforderlichen Erkenntnisse gewinnen. Daneben dürfen allerdings auch wirtschaftliche Erfolgskriterien, die mit Einsparungen im ÖPNV verbunden sind, nicht vernachlässigt werden. Nach Ansicht des RH stellen diese keineswegs „Nebenprodukte“ dar, sondern sollten zusätzliche Bewertungsmaßstäbe für die beantragten Busbeschleunigungsvorhaben sein.

Der RH ist schließlich der Ansicht, dass ein vereinfachtes Antragsverfahren in Verbindung mit der Begrenzung der Förderung durch die Festlegung pauschalierter Förderbeträge und anschließender Erfolgskontrolle dazu beitragen kann, die Bewilligungsverfahren zu straffen und die im Zuwendungsbereich GVFG knapper werdenden Fördermittel künftig noch ausgewogener und effektiver einzusetzen.