

**Vorläufige Richtlinie zur VwV-GVFG
über die
Förderung von Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV
(RL Beschleunigungsmaßnahmen)
1. Juni 2003**

1. Anwendungsbereich

Diese Richtlinie konkretisiert die für eine Förderung aus Mitteln des GVFG in Betracht kommenden baulich-technischen Maßnahmen zur Beseitigung von Störeinflüssen im ÖPNV („Beschleunigungsmaßnahmen“ nach § 2 Abs. 1 Ziff. 4 des GVFG). Sie nennt die Voraussetzung für die Förderung, legt die förderrechtliche Behandlung fest und gibt Hinweise zur Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten.

2. Zuwendungsfähige Maßnahmen

Bauliche und technische Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV können gefördert werden, wenn sie den Betriebsablauf von öffentlichen Personennahverkehrssystemen in Bezug auf die Qualität (Pünktlichkeit (Fahrplantreue), Schnelligkeit, Zuverlässigkeit (Anschlusssicherung), Erreichbarkeit und Störungsbewältigung) sowie die Wirtschaftlichkeit nachhaltig verbessern.

Solche Maßnahmen sind:

- Streckenbezogene baulich-technische Maßnahmen, wie Einrichtungen
 - zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen,
 - von signaltechnischen Sonderformen (dynamische Straßenraumfreigabe für Nahverkehrsfahrzeuge, Zeitinseln, Ausfahrhilfen, Lückenampeln, Stauüberholerschleusen an Pfortneranlagen),

- o zur Nutzung von Fahrstreifen mit baulicher Abgrenzung und
 - o zur ÖPNV-freundlichen Verkehrsregelung (z. B. Abbiegeregelung)
- zu Gunsten des Linienverkehrs (ÖPNV),
- Haltestellenbezogene baulich-technische Maßnahmen zur Verbesserung der Lage, baulichen Gestaltung und Ausstattung, um die Erreichbarkeit der Fahrzeuge des ÖPNV zu verbessern.
 - Einrichtungen zur rechnergestützten, automatischen
 - o Überwachung und Steuerung des Betriebsablaufs, sowie
 - o zur Sicherung von Anschlüssen der Nahverkehrsfahrzeuge untereinander
(Rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme-RBL).
 - Die Beschaffung der hiermit korrespondierenden Fahrzeugausrüstung.

3. Grundsätze:

- Zuwendungen zu baulich-technischen Maßnahmen als Teil eines Programms zur Beschleunigung des ÖPNV können nur gewährt werden, wenn diese Maßnahmen vorrangig dem Fahrgast des ÖPNV zu Gute kommen. Maßnahmen, die lediglich der Verbesserung der Wirtschaftlichkeit (im Sinne des betriebswirtschaftlichen Ergebnisses) des betroffenen Verkehrsunternehmens (Verkürzung von Fahrzeugumläufen) dienen, sollten nicht im Vordergrund stehen.
- Zuwendungen zu baulich-technischen Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV setzen voraus, dass die Ursachen von Störungen im gesamten

ÖPNV-Netz des betroffenen kommunalen bzw. regionalen Verkehrsgebiets ausführlich analysiert wurden und die erkannten Störungen nicht bereits durch organisatorische bzw. andere planerische Maßnahmen beseitigt werden können. Dies könnten beispielsweise sein:

- Anpassung und Veränderung der Netzgestaltung (Linienverlauf, -länge)
 - Anpassung der Fahrpläne und des Fahrzeugeinsatzes (Motorleistung, Einstiegsverhältnisse)
 - Verbesserung der (statischen) Fahrgastinformation und beim Fahrscheinverkauf.
-
- Die Beschleunigung des ÖPNV ist keine singuläre Zielsetzung. Einzelmaßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV müssen bezüglich ihrer Auswirkung auf den Gesamtverkehrsablauf geprüft und quantifiziert werden. Sie sollten Bestandteil eines umfassenden Maßnahmenpakets sowohl zur Verbesserung der Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit der Fahrten als auch der Erreichbarkeit der Verkehrsmittel sein (ÖPNV-Beschleunigungsprogramm). Das erarbeitete Programm ist dem Zuwendungsgeber vor Antragstellung vorzulegen und mit diesem abzustimmen.
 - ÖPNV-Beschleunigungsprogramme sind ein komplexer, interdisziplinärer Planungsprozess, bei dem unter Berücksichtigung städtebaulicher Randbedingungen IV- und ÖPNV-bezogene Belange sorgfältig aufeinander abzustimmen und Unverträglichkeiten zu vermeiden sind.
Um sicherzustellen, dass die vollständige Umsetzung eines Beschleunigungsprogramms nicht an fehlender Akzeptanz und Durchsetzbarkeit im kommunalpolitischen Bereich und dessen Fachbehörden scheitert, sind dem Zuwendungsgeber Förderanträge erst nach Zustimmung der zuständigen kommunalpolitischen Gremien zu dem Programm vorzulegen.
 - Kann nach Ausschöpfung aller kostengünstigeren Möglichkeiten zur Beschleunigung des ÖPNV eine zufriedenstellende Betriebsqualität nur noch durch den

Einsatz eines Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) erreicht werden, ist auch ein solches zuwendungsfähig.

Rechnergestützte Betriebsleitsysteme sind hochtechnisierte Einrichtungen für die Betriebsdurchführung in ÖPNV-Unternehmen. Sie liefern Informationen über den Betriebszustand und –ablauf und unterstützen die Betriebssteuerung.

Durch Einrichtungen für

- die Standorterfassung der Fahrzeuge,
- den Soll-Ist-Vergleichs des Fahrtverlaufs,
- die automatische Anschlusssicherung und
- die Fahrgastinformation,
- die Abwicklung des Funksprechverkehrs;
- die Übertragung kodierter Meldungen und Anweisungen, sowie
- die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen

können sie die Pünktlichkeit, Regelmäßigkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV erheblich verbessern.

Dazu dienen:

- zentrale Einrichtungen:
z. B. RBL-Netzwerk mit Rechnerdisponenten-Arbeitsplätzen, Peripheriegeräte und Funkanlagen
- Fahrzeugeinrichtungen:
z. B. Bordrechner, Fahrerterminal, Peripheriegeräte, Ortungsgeräte und Funkgeräte
- Netz- und Streckenelemente:
z. B. abgesicherte Funk- und Induktionssender, Infrarotbaken, Empfangs- und Auswertebaugruppen für die Lichtsignalanlagenbeeinflussung, Geräte

zur Weichensteuerung und Fahrgastinformationsanlagen.

Bei der gewählten Lösung eines RBL ist ein modulares Systemkonzept anzustreben, das den Einsatz weiterer möglicher Funktionen in Abhängigkeit von den konkreten Anforderungen des Betriebes sicherzustellen vermag,

z. B.:

- Bereitstellung von Dispositionshilfen,
- Fahrweganforderungen,
- Statistik.

Das System soll eine offene, standardisierte Netzstruktur für digitalen Betrieb/Datenfunk besitzen, die allen Verkehrsunternehmen innerhalb des Verkehrsgebiets ermöglicht, die Vorteile der Maßnahme zu nutzen (z. B. Beeinflussung von Lichtsignalanlagen).

Da rechnergestützte Systeme sehr kapitalintensiv sind, ist eine den Bedürfnissen des Verkehrsgebiets angemessene Ausführung anzustreben. Die absehbare Verkehrsentwicklung sollte jedoch berücksichtigt werden.

- Als Basisausführung eines RBL ist zunächst der Einsatz des kostengünstigen fahrzeugautonomen Betriebs (ohne Datenfunkaustausch mit der zentralen Leitstelle) zu prüfen. Bei Bedarf kann diese Stufe eines RBL später zu einem zentralen RBL ausgebaut werden.

4. Voraussetzungen für Zuwendungen zu Beschleunigungsmaßnahmen

- Zuwendungen werden nur unter den Voraussetzungen des § 3 GVFG gewährt.
- Die geplanten technischen Systeme müssen dem Stand der Technik entsprechen. Sie sollten modular aufgebaut und damit für Systemerweiterungen und die Umsetzung neuerer Entwicklungen offen sein. Die Systemkomponenten und Schnittstellen sind entsprechend dem ÖPNV-Datenmodell gemäß VDV-Standard zu vereinheitlichen. Die weiteren allgemeinen technischen Vorschriften (DIN; VDE usw.) sowie die Anforderungen der Berufsgenossenschaften sind zu

beachten.

- Der Umfang des zu fördernden Vorhabens muss dem tatsächlichen Bedarf angepasst sein.
- Zuwendungen zu „Beschleunigungsmaßnahmen an Strecken und Haltestellen“ werden nur gewährt, wenn trotz der in Ziffer 3, 2. Spiegelstrich genannten Maßnahmen
 - die nachweislich durchschnittlichen behinderungsbedingten Anteile (z. B. unnötige Verlustzeiten an LSA) an den Beförderungszeiten (Zeiten im Fahrzeug; d. h. reine Fahrzeit zuzüglich der Haltezeiten einschließlich ggf. vorgesehener Fahrplanpuffer)
 - mehr als 10 % (schienengebundener Verkehr)
 - mehr als 15 % (Busverkehr)betragen.

Diese Vorgaben stellen zugleich den untersten Zielwert dar. D. h. nach Durchführung der Beschleunigungsmaßnahmen sollten die verbleibenden Verlustzeiten diese Größenordnung nicht mehr überschreiten.

- mehr als 25 % der ÖPNV-Fahrzeuge an bestimmten Punkten Verspätungen von mehr als 2 Minuten aufweisen,
- in mehr als 25 % der Fälle die ÖPNV-Fahrzeuge wichtige Anschlüsse nicht erreichen

Auch diese Anteile stellen zugleich den untersten Zielwert dar, der nach Umsetzung der Gesamtmaßnahme erreicht werden muss.

- Die Ziele und Bewertungskriterien (z. B. Beförderungszeiten, Fahrzeitverluste, Pünktlichkeit, Regelmäßigkeit) müssen vor Antragstellung auf der Grundlage einer Mängelanalyse des Ist-Zustands und in Abhängigkeit vom räumlichen und inhaltlichen Umfang der Beschleunigungsmaßnahme ausgewählt und konkretisiert werden.

- Die Wirtschaftlichkeit der Investitionen zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen und der baulich konstruktiven Maßnahmen an der betroffenen Strecke ist durch eine plausible Nutzen-Kosten-Betrachtung darzulegen.
- Bei einfachen Maßnahmen (Investitions-Gesamtkosten weniger als 0,5 Mio. €) genügt es, die für den ÖPNV zu erwartenden Verbesserungseffekte nur qualitativ aufzuzeigen und den Aufwand für die Realisierung den eventuellen Nachteilen gegenüberzustellen.
- Zuwendungen zu rechnergesteuerten Betriebsleitsystemen (RBL) werden nur gewährt,
 - wenn das gesamte Liniennetz auf wesentliche Mängel im Betriebsablauf untersucht wurde (Das Schwergewicht der Untersuchung ist auf die Beurteilungskriterien „Fahrzeit, Verspätungen, Voreilungen und Anschlusssicherung“ auszurichten) und
 - dargestellt wird, inwieweit das RBL die aufgezeigten Mängel beseitigen kann. Dabei ist für das betroffene Verkehrsgebiet ein umfassendes Gesamtkonzept vorzulegen. Bei einer stufenweisen Realisierung des Gesamtkonzepts ist ein (verbindlich) festgelegter Zeitplan vorzulegen, innerhalb dessen alle Maßnahmen des Konzepts umgesetzt sein sollen und überprüft werden können. Bei unvollständiger Umsetzung der Gesamtmaßnahme können die Zuwendungen zurückgefordert werden.
 - wenn die Wirtschaftlichkeit eines RBL nachgewiesen werden kann. Dabei ist darzulegen, dass die angestrebte Verkehrsqualität mit kostengünstigeren, insbesondere auch verkehrlenkenden Maßnahmen, nicht erreicht werden kann. Nach dem gegenwärtigen Stand der Technik ist ein RBL nur dann verkehrlich dringend erforderlich, wenn mindestens 90 Fahrzeuge angeschlossen werden.
- Die Wirksamkeit der technischen Einrichtungen zur Beschleunigung des ÖPNV muss nach Durchführung der Maßnahme durch Einrichtungen zur Funktionskontrolle bzw. Funktionsanalyseeinrichtungen dauerhaft überprüft werden können.

5. Umfang und Abgrenzung der zuwendungsfähigen Bausteine

- Grundsätzlich können bei "Beschleunigungsmaßnahmen" zu Gunsten des ÖPNV alle angemessenen Kosten für die zur Maßnahmenumsetzung erforderlichen Bausteine zugewendet werden. Zu diesen Bausteinen zählen:
 - Zentrale Einrichtungen
 - RBL-Leitzentrale (Hard- und Software, Schnittstellen)
 - Verkehrsrechner (mit Schnittstellen)
 - Datenversorgungssysteme
 - Sende- und Empfangseinrichtungen
 - Kommunikationssystem/Datenfunknetz
 - notwendige bauliche Maßnahmen (z. B. Umbau/Neubau von baulichen Anlagen für diese zentralen Einrichtungen)
 - Fahrzeugausrüstung
 - Fahrzeugbordrechner mit Fahrscheindrucker (integriertes Bordinformationssystem – IBIS)
 - Tachograph mit elektronischem Wegimpulsgeber
 - Datenfunkgeräte
 - Funkmodem/NF-Verteiler / Datentaugliches Funkgerät
 - Fahrgastinformation
 - Chipkartenleser
 - Induktionssender
 - IBIS-Verkabelung
 - Infrarot-Fahrzeuggesterät (bei Bake-Funk-System)
 - Streckenausrüstung
 - Elektromechanische und Induktive Anforderungssysteme
 - Bakensysteme (bei Fahrzeugortung mit Bake-Funk-System)
 - Weichen-Steuerungsanlagen

- Signaltechnische Anlagen an Knotenpunkten (Umrüstung/Neubau von Lichtsignalanlagen zur ÖPNV-Bevorrechtigung)

Die Notwendigkeit zur Erneuerung von bestehenden Lichtsignalanlagen sowie zur Errichtung von Neuanlagen ist besonders zu begründen.

Bei Neuerrichtung von Signalanlagen ist der Kostenanteil des Individualverkehrs (Anteil Straßenbaulastträger) durch Abzug eines Wertausgleichs entsprechend der Signalgruppeneinteilung zu berücksichtigen.

- Fahrgastinformationseinrichtungen
 - elektronische Informationseinrichtungen (mehrzeilige dynamische Schilder), z. B. Fahrstrecken, Zeit- und Zielanzeiger, Monitore
 - Videokameras
 - elektro-akustische Anlagen (ELA)
 - Anschlussinformationssysteme
 - Diese Einrichtungen sind nur an verkehrswichtigen Haltestellen und Umsteigeanlagen vorzusehen. Voraussetzung ist das Vorliegen der Ist-Zeit-Daten.
- Straßenbauliche Maßnahmen
 - Einrichtung von Bussonderspuren, Busschleusen, Haltestellenkaps, Verlegung/Neuordnung von Haltestellen und
 - verkehrstechnische Maßnahmen (Verkehrsbeschilderung, Markierungs- und Verkehrsleiteinrichtung)

6. Höhe der Zuwendungen

- Die Investitionskosten für baulich-technische Maßnahmen und Fahrzeugeinrichtungen zur Beschleunigung des ÖPNV nach Ziffer 5 sind grundsätzlich zuwendungsfähig.
- Stand-By-Rechner sind nicht zuwendungsfähig.

- Bei erstmaliger Einrichtung einer Bevorrechtigung an Straßen bzw. Kreuzungen gilt für die Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten folgendes:
- Errichtung neuer Signalanlagen. Hier ist der Nutzen für den ÖPNV (Anteil Straßenbaulastträger) zu berücksichtigen. Zuwendungsfähig sind nur die dem ÖPNV zu Gute kommenden Kosten. Daher ist eine Aufteilung der Kosten nach den entsprechenden Signalbaugruppen anzustreben. Das Veranlasserprinzip ist nachrangig.
- Änderungen an vorhandenen Signalanlagen: Hier ist stets ein Vorteilsausgleich zu berücksichtigen. (Daher ist im Antrag das Alter und der Typ jedes im Rahmen des Beschleunigungsprogramms auszutauschenden Steuergerätes nachzuweisen.) Dabei gilt in Abhängigkeit von der Bauart des Steuergerätes folgendes:

Mikroprozessorgesteuertes Steuergerät:

Dieser Gerätetyp repräsentiert bereits die neue Generation und entspricht der einschlägigen DIN VDE 0832. Da die Einbeziehung der ÖV-Priorität jedoch eine neue umfangreiche Software wie Erweiterung der Geräteausstattung erfordert, ist es in der Regel durch neue Geräte zu ersetzen.

Eine Wiederverwendung des auszubauenden Gerätes an anderer Stelle des Straßenbaulastträgers ist in der Regel gegeben. Die theoretische Nutzungsdauer von Steuergeräten der Lichtsignalanlagen beträgt z. Zt. ca. 15 Jahre. Daher hat der Straßenbaulastträger sich an den Kosten des neuen Steuergerätes im Verhältnis zur Restnutzungszeit des auszuwechselnden Gerätes zu beteiligen.

Vollelektronisches und elektromechanisches Steuergerät:

Diese Geräte älterer Bauart sind bei wesentlichen Änderungen auszutauschen. Durch das neu veranlasste Steuergerät tritt gegenüber dem Altzustand eine Wertsteigerung bzw. eine Kostenminderung durch Hinausschieben des nächsten Erneuerungstermins ein. Daher ist bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Kosten ein Vorteilsausgleich in Höhe von pauschal 40 % anzusetzen.

- Ein Vorteilsausgleich entfällt bei Beschleunigungsmaßnahmen im Zuge von Straßen in der Baulast des Bundes oder des Landes Baden-Württemberg.
- Bei Erneuerung des Verkehrsrechnersystems im Zusammenhang mit Beschleunigungsmaßnahmen des ÖPNV ist nur der ÖPNV-bedingte Kostenanteil

zuwendungsfähig. Er ist als im Verhältnis der durch die ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahme bedingten Signalgruppen zu den für den IV und ÖV insgesamt benötigten Signalgruppen zu ermitteln.

- Die Kosten für die Erstellung der RBL-Software sind -entsprechend Anlage 1- zuwendungsfähig, wenn sie detailliert nachgewiesen und in die Solldaten-Aufbereitung sowie die Anwendungssoftware aufgeschlüsselt sind.
- Die Kosten für die Erstellung der Software für die Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen (Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV) sind -entsprechend Anlage 2- zuwendungsfähig.

Neben der nicht zuwendungsfähigen Grundlagenplanung (z. B. Erstellung der Verkehrszeichenpläne, Leistungsfähigkeitsanalyse usw.) fallen zuwendungsfähige Tätigkeiten an, die alternativ teilweise direkt von den die Baumaßnahme ausführenden Signalbaufirmen, häufig jedoch auch vorbereitend von Ingenieurbüros ausgeführt werden, die von den Antragstellern mit der Gesamtplanung der Beschleunigungsmaßnahme beauftragt wurden. Zu diesen zuwendungsfähigen Tätigkeiten zählen beispielsweise die Neuberechnung der Zwischenzeiten, die Ermittlung der Umlaufzeiten, der Freigabezeiten und der Festlegung der Phasen bei den zur Umstellung anstehenden Signalanlagen. Sie sind in ihrer Qualität der Ausführungsplanung bei Bauwerken vergleichbar und daher dem zuwendungsfähigen Kostenbereich zuzuordnen.

- Die zuwendungsfähigen Kosten für folgende Einrichtungen werden pauschaliert:
 - Fahrgastinformationsanlagen: pro Bahn- bzw. Bussteig: 12.500 €
 - Bau eines Buskaps (ohne Witterungsschutz): 20.800 €
 - Fahrzeuggeräte für LSA-Bevorrechtigung bzw. RBL:
 - Einrichtungsfahrzeuge (einschl. Verkabelung) 7.000 €
 - Zweirichtungsfahrzeuge (einschl. Verkabelung) 13.900 €

7. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

- Die erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmenziele ist vom Vorhabenträger anhand nachvollziehbarer Datenerhebungen (Nacherhebungen im Vergleich zu Vorhermessungen) spätestens ein Jahr nach Inbetriebnahme der Gesamtmaßnahme nachzuweisen.
- Der Zuwendungsgeber kann sich eine Rückforderung der Fördermittel bei Nichterreichen der Maßnahmenziele vorbehalten.
- Das Ziel einer streckenbezogenen Beschleunigungsmaßnahme ist erreicht, wenn nach Abschluss der Maßnahme der Nachweis erbracht wird, dass das Vorhaben messbar zur Verkürzung der Beförderungszeit und damit zur Verbesserung der Pünktlichkeit geführt hat. Dies ist der Fall, wenn mindestens die in Ziffer 4, 4. Spiegelstrich, genannten untersten Zielwerte erreicht wurden. Geringfügige Unterschreitungen in Einzelfällen können bei entsprechender Begründung toleriert werden. Bei der Ermittlung der durchschnittlichen Beförderungszeit sind Fahrzeitabweichungen mit Extremwerten über 85 % nicht zu berücksichtigen.
- Bei den Herstellungskosten für die Software von LSA-Steuerungsgeräten und „zentrale Einheiten“ ist nur die erstmalige Programmierung (Herstellungskosten) einschließlich der Feinjustierung nach Erstinbetriebnahme für die Dauer von 6 Monaten zuwendungsfähig. Nachträgliche Änderungen der Software während der Zweckbindungsfrist sind nicht zuwendungsfähig. Sie sind der Bewilligungsstelle anzuzeigen, wenn dadurch die ÖPNV-Bedienung verschlechtert wird. Sie stellen u. U. den Grund für eine Rückforderung der Zuwendungen dar.
- Bei der Vergabe von Leistungen bzw. Bauleistungen sind die Bestimmungen der VOL, Teil A bzw. der VOB, Teil A sowie die Förderbedingungen gemäß Zuwendungsbescheid zu beachten.

8. Antragsverfahren

8.1. Antragsunterlagen

Dem Antrag auf Zuwendungen zu den Kosten von Beschleunigungsmaßnahmen des ÖPNV sind mindestens folgende Nachweise und Unterlagen zur Prüfung und Genehmigung beizufügen:

- Erläuterungsbericht (mit Gesamtkonzeption und zeitlichem Umsetzungsplan).
- Nachweis des dringenden verkehrlichen Erfordernisses mit Hilfe einer Mängel- und Schwachstellenanalyse (Untersuchung der Ist-Situation hinsichtlich der wesentlichen Mängel in der Betriebs- und Verkehrsabwicklung). Bei netzbezogenen Vorhaben sind grundsätzlich im gesamten Netz – mindestens aber für eine repräsentative Anzahl von Linien - die Mängel im Betriebsablauf, anhand der Kriterien Reise- und Verlustzeiten, Verspätungen, Voreilungen und Anschlusssicherung nachzuweisen.
- Darstellung der konkreten Ziele der Maßnahme und der dafür gewählten Bewertungskriterien (Kennzahlen).
- Darstellung des vorgesehenen Beschleunigungsprogramms und der gewählten Maßnahmen. Dabei muss ein umfassendes und in sich geschlossenes Gesamtkonzept vorgelegt werden, bei einer stufenweisen Realisierung der Maßnahme ist ein verbindlich festzulegender Zeitplan zu erstellen.
- Diskussion von Alternativlösungen
- Bau- und verkehrstechnische Unterlagen (z. B. Übersichtspläne zum Verkehrsliniennetz, Lagepläne zu konkreten verkehrs- und bautechnischen Maßnahmen, Querschnittspläne).
- Detaillierte Kostenberechnungen (z. B. nach AKS, DIN 276).
- Finanzierungsplan

- Bestätigungen der Planungsvoraussetzungen (z. B. verkehrs- und planrechtliche Genehmigungen, Beschlussfassungen der politischen Gremien der kommunalen Gebietskörperschaften).
- Nachweis der Effizienz und gesamtwirtschaftlichen Wirkung des Vorhabens ggf. in Form einer vereinfachten Nutzen-Kosten-Berechnung.

Dabei ist die Wirkung der Maßnahme anhand der erwarteten betrieblichen und verkehrlichen Verbesserungen (Zuverlässigkeit des Fahrplans), Verkürzung der Reisezeit (Reisezeitgewinne), Anschlusssicherung, Fahrgastzuwachs durch Steigerung der Attraktivität, Einsparung von Fahrzeug- und Personalkosten möglichst zu monetarisieren und den entsprechenden jährlichen Kosten für die Investition gegenüberzustellen.

8.2. Prüfung des Antrags

Der Antrag wird von der zuständigen Bewilligungsstelle erst geprüft, wenn alle zur Beurteilung notwendigen Unterlagen vorliegen. Der Antragssteller hat die Prüfung des Antrags zu unterstützen und Änderungen von geplanten Teilmaßnahmen umgehend mitzuteilen.

Änderungsanträge vor Beginn der Maßnahme werden nur in Ausnahmefällen mit plausibler Begründung zur Prüfung angenommen.

Zur Prüfung des Antrags kann sich die Bewilligungsstelle des Schemas nach Anlage 3 bedienen.

9. Änderung des Förderantrags

Eine Änderung des Förderantrags nach Beginn der Maßnahme vor Ort ist grundsätzlich nicht zulässig und kann die Rückzahlung von Fördermitteln veranlassen.

10. Erfolgskontrolle

Spätestens ein Jahr nach Fertigstellung der Gesamtmaßnahme ist anhand der Zielvorgaben zu überprüfen, ob der Erfolg der Förderung erreicht wurde (z. B.: Wurde die Reduzierung der Beförderungsverlustzeiten auf maximal 10 bzw. 15 % erreicht?) Der Nachweis ist vom Antragsteller unaufgefordert vorzulegen und plausibel zu verdeutlichen. Die Kontrolle sollte vor Ort erfolgen. Dazu gehört auch die Prüfung, ob eine Funktionsanalyseeinrichtung vorhanden ist.

"Leitfaden zur Antragsprüfung"

Im Zusammenhang mit der Prüfung des Antrags sind folgende Prüfungsschritte zu empfehlen:

- 1) Sind die Antragsunterlagen vollständig? Unvollständige Antragsunterlagen sind sofort zurückzuweisen.
- 2) Sind die Voraussetzungen für eine Förderung gemäß Ziffer 4, 3. und 4. Spiegelstrich erfüllt?
- 3) Ist den einzelnen Maßnahmen ein einheitliches und in sich abgeschlossenes Gesamtkonzept mit festgelegter Zielsetzung zugeordnet (Beschleunigungsprogramm)?
- 4) Liegt die Zustimmung der politischen Gremien zu dem Beschleunigungsprogramm vor ?
- 5) Ist plausibel dargelegt, welche Schwachstellen und Mängel das bestehende Netz bzw. die bestehende Linie hat ?
- 6) Sind Bewertungskriterien (z. B. Beförderungszeit) und die Zielwerte dargelegt?
- 7) Sind die gewählten Maßnahmen geeignet, die Schnelligkeit und Pünktlichkeit, die Regelmäßigkeit und Erreichbarkeit zu verbessern und damit die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen? Wurden Alternativlösungen diskutiert?
- 8) Liegt ein Nachweis der Effizienz und Wirkung der Maßnahme (Ziffer 8.1, 10. Spiegelstrich) vor?

9) Sind die einzelnen Teilmaßnahmen und Komponenten unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ?

10) Können die Zuwendungen anhand von Pauschalen begrenzt werden?

Z. B. für

- Fahrzeugeinrichtungen
- Strecke
- zentrale Einrichtungen
- Haltestelleninformationseinrichtungen

(Vorgaben siehe Ziffer 6 der RL Beschleunigungsmaßnahmen)