

28.08.2020

**Dezernat 2 - Ordnung, Verkehr und Kommunalangelegenheiten
Amt für Wirtschaftsförderung und Nahverkehr**

**Bericht über die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs / der
Schülerbeförderung / der Nahverkehrsplanung im Landkreis Waldshut**

Beschlussvorlage

Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Ausschuss für Technik, Umwelt und Verkehr	30.09.2020	öffentlich	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Technik, Umwelt und Verkehr nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Sachverhalt:

I. Die Situation beim Öffentlichen Personennahverkehr und bei der Schülerbeförderung

Der Kreistag hat in seiner Sitzung vom 17. Mai 2006 den Nahverkehrsplan 2006 bis 2011 und in seinen Sitzungen vom 10. Juli 2013 und 22. Juli 2015 die Ergänzung des Nahverkehrsplanes (Linienbündelungskonzept und Barrierefreiheit) beschlossen. Dabei wurde die Verwaltung gebeten, jährlich über die aktuelle Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Landkreis Waldshut zu berichten.

1. Allgemeines

Der ÖPNV hat für die Bürgerinnen und Bürger – trotz Corona – weiterhin, auch vor dem Hintergrund der Klimaschutzdebatte, eine sehr große Bedeutung.

Im Jahr 2019 hatte der Waldshuter Tarifverbund (WTV) mit 13.827.191 Fahrgästen einen minimalen Rückgang von rund 60.000 Fahrgästen (0,4 %) gegenüber dem Vorjahr (2018: 13,89 Mio. – 2017: 14,04 Mio. – 2016: 13,73 Mio. – 2011: 13,67 Mio. – 2006: 13,07 Mio.) zu verzeichnen. Werktäglich nutzen im Landkreis Waldshut durchschnittlich etwas mehr als 22.000 Menschen Bus und Bahn.

Durch die beständigen Gesamtfahrgastzahlen konnte das Verkehrsangebot grundsätzlich gehalten, angepasst und in einigen Teilbereichen spürbar verbessert werden. Zur Attraktivität des Angebotes im Landkreis tragen auch die gut nachgefragten saisonalen Angebote wie Freizeit-, Wander- und Radbusse, Weizen-Shuttle, Eis-Disco-Bus und die Sonderfahrten zu Veranstaltungen bei.

Um den ÖPNV weiterhin attraktiv zu gestalten, gilt es das vorhandene gute bis befriedigende Angebot zu erhalten und immer wieder mit kleinen Veränderungen, ausgerichtet an den Bedürfnissen der Kunden, weiter zu entwickeln. Ziel – trotz der aktuell schwierigen Situation wegen Corona – ist es, die voraussichtlich leicht sinkenden Schülerzahlen und folglich eher leicht rückläufigen Schülermonatskarten durch eine positive Entwicklung bei den übrigen Fahrausweisen bestmöglich aufzufangen.

Die Feriengäste der KONUS-Gemeinden (kostenlose Nutzung der Nahverkehrsmittel für Schwarzwaldurlauber) nutzen besonders die Busse und Züge zu schwächer frequentierten Zeiten am Wochenende, in der Ferienzeit und tagsüber. Es beteiligen sich 19 Gemeinden des Landkreises an KONUS. Besonders attraktiv und beliebt sind für die KONUS-Gäste die genannten saisonalen Freizeitverkehre.

2. Fahrgastzahlen 2019

Die Gesamtfahrgastzahl ging 2019 leicht zurück auf 13.827.191 Fahrgäste (- 0,4 %, s.o.).

Die Erwachsenenmonatsfahrkarten gingen leicht auf 59.030 Stück (- 2,1 % zum Vorjahr) und die Schülermonatskarten auf 147.451 Stück (- 0,3 %) zurück. Dieser leichte Rückgang ist im Wesentlichen bei den Erwachsenen der Schlechtleistung der DB Regio beim IRE und bei den Schülerfahrkarten dem demographischen Wandel geschuldet. Der Verkauf von Einzelfahrausweisen hat sich auf 785.875 Stück (durchschnittlich rund 2.153 Stück/Tag) erhöht (+ 2,3 %).

Ein Vergleich der Fahrgastzahlen der ersten Monate 2020 mit 2019 ist Corona bedingt nicht sinnvoll (siehe S. 7: Auswirkungen von Corona auf den Nahverkehr und seine Finanzierung).

Der Landkreis versucht mit den Partnern im ÖPNV diesen weiterhin erfolgreich voran zu bringen. Er sieht sich dabei als „Motor“ im Zusammenspiel der zahlreichen ÖPNV-Akteure.

3. Verkehrsangebot Schiene

Das Fahrplanangebot auf der Schiene hat zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 folgende wesentliche Änderungen erfahren:

Hochrheinstraße:

- Ohne strukturelle Veränderungen. Kleinere Anpassungen im Minutenbereich.

Die Qualität des Schienenverkehrs auf der Hochrheinschiene war auch 2019 beim InterRegioExpress (IRE), im Gegensatz zur recht stabilen Regionalbahn (RB), teilweise sehr mangelhaft. Die Verwaltung hat sich immer wieder für mehr Qualität eingesetzt und Abhilfe bei den Mängeln gefordert. Auch Themen wie Zugausfälle und Verspätungen wurden mit DB Regio und der Nahverkehrsgesellschaft diskutiert. Wir werden hier weiterhin bestmöglich mehr Qualität und Stabilität – *mit unserer begrenzten Macht* – einfordern. Wir erwarten gesamthaft beim IRE und den gegebenen Rahmenbedingungen keine absolute Verbesserung der Situation auf der Hochrheinbahn. Nur die Elektrifizierung in Verbindung mit Infrastrukturmaßnahmen zwischen Waldshut und Erzingen können durchgreifende Abhilfe schaffen. Wir haben stets ein „Übergangskonzept“ einschließlich Fahrplananpassungen gefordert. Nun ist die Umsetzung greifbar nahe:

Ab Dezember 2021 bis zur Fertigstellung des Ausbaus und der Elektrifizierung der Hochrheinbahn soll es ein alternatives Lok-Wagen-Konzept geben, bei welchem der „Langläufer nach Ulm“ im 2-h-Takt durch einen Zug mit Doppelstockwagen (leichter Einstieg, mehr Platz für Fahrräder, etwas entspannter Fahrplan) ersetzt wird. Zur anderen Stunde bis Singen soll weiterhin der VT 612 fahren. Beide Fahrzeuge verkehren mit einem etwas entspannten Fahrplan.

Strecke Koblenz – Waldshut:

- Keine wesentlichen Änderungen.

Strecke Schaffhausen – Bülach:

- Keine wesentlichen Änderungen.

Auf der Dreiseenbahn (Seebrugg – Titisee – Freiburg) war ein deutlich veränderter Fahrplan mit negativen Folgen für die Anbindung in Seebrugg geplant und angelaufen. Folglich waren die Busanschlüsse aus St. Blasien, Bonndorf/Grafenhausen und Ühlingen-Birkendorf auf die Schiene häufig mit erheblichen Wartezeiten verbunden, da ein Bus nicht mehr gleichzeitig die passende Funktion als Zu- und Abbringer erfüllen konnte. Da der neue Fahrplan der Breisgau-S-Bahn nicht funktionierte, wurde wieder nahezu auf den alten Fahrplan zurückgegriffen. Seit dem Frühjahr 2020 ist die Anbindung mit einem Bus als Zu- und Abbringer in Seebrugg wieder realisierbar. Der aktuelle Fahrplan (Schiene + Bus) wird auch im Fahrplanjahr 2021 erhalten bleiben.

Wutachtalbahn

Die vier Fahrtenpaare konnten durch eine Fahrplananpassung erheblich interessanter gestaltet werden:

Die Züge konnten mit der Inbetriebnahme des Haltepunktes Stühlingen Realschule bis Stühlingen erweitert werden. Die Züge fahren zu attraktiven Zeiten, passend zum Schülerverkehr, um 7:04 Uhr, 11:22 Uhr, 13:22 Uhr und 15:22 Uhr ab Waldshut über Tiengen, Lauchringen West, Wutöschingen und Eggingen nach Stühlingen und um 7:52 Uhr, 12:12 Uhr, 14:28 Uhr und 16:15 Uhr zurück.

Wehratal- und Wutachtalbahn - Landesinitiative: Reaktivierung von SPNV-Strecken

Das Land Baden-Württemberg will bis 2030 die Fahrgastzahlen verdoppeln und das Angebot im öffentlichen Nahverkehr deutlich steigern. Dazu gehört auch die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken.

In einem Beteiligungsverfahren wurden von kommunalen Gebietskörperschaften, von Verkehrsverbänden und auch von den Regionalverbänden Vorschläge aus regionaler Sicht für mögliche SPNV-Reaktivierungsstrecken eingeholt. Landesweit wurden insgesamt 75 Strecken, unter anderem auch die Wehratalbahn und die Wutachtalbahn, vorgeschlagen.

Nach fachlicher Prüfung blieben 2019 von den vorgeschlagenen 75 Strecken noch 41 übrig, die für eine Reaktivierung in Frage kommen und weitere Untersuchungsschritte durchlaufen sollen. Die Wehratalbahn und die Wutachtalbahn sind weiterhin dabei. Bis Ende 2020 sollen das Fahrgastpotential sowie die erforderlichen Investitionen untersucht werden. Am Ende bleiben 15 bis 20 Strecken übrig, welche für eine Reaktivierung tiefer untersucht werden sollen.

Allgemeines:

Das Land Baden-Württemberg hat für den Schienenverkehr ein Zielkonzept 2025 erarbeitet. Der Schienenverkehr soll weiterentwickelt werden. Es soll gemäß dem Zielkonzept 2025 des Landes grundsätzlich der reine Stundentakt von 5 bis 23 Uhr angeboten werden. Bei guten Fahrgastzahlen auch mehr.

Der Landestarif Baden-Württemberg „bwtarif“ im Einzelfahrscheinbereich (1. Stufe) ist seit Dezember 2018 für verbundübergreifende Verkehre umgesetzt. Er bietet für Schienenstrecken in den Verbänden eine Start- und Zielanschlussmobilität mit dem Bus. Auch die Gemeinden Jetsetten und Lottstetten an der SBB-Schienenstrecke Schaffhausen – Zürich sind in den bwtarif einbezogen. In einer 2. Stufe sollen ab Dezember 2020 (bei Schülerzeitkarten ab 1. August 2021) Zeitkarten über den bwtarif angeboten werden.

4. Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel – Erzingen im Schienenpersonennahverkehr

Das Thema „Elektrifizierung der Hochrheinbahn“ zwischen Basel und Erzingen geht zügig weiter voran (wir haben stetig die Gremien informiert). An den Leistungsphasen 3 + 4 wird intensiv gearbeitet, damit die Planrechtsunterlagen möglichst Anfang Dezember für das Planfeststellungsverfahren (Dauer voraussichtlich 2,5 Jahre) eingereicht werden können. Die Öffentlichkeitsarbeit wurde verstärkt. Die Nutzen-/Kostenuntersuchung steht kurz vor dem positiven Abschluss, sodass die Zuschüsse für das Projekt vorerst grundsätzlich gesichert sind. Ein guter Wert von aktuell 1,5 ist erreicht. Ein Wert von über 1,0 muss bis Projektende (Inflation beeinträchtigt diesen nicht, da Rückrechnung auf einen Ausgangswert/-jahr) erhalten bleiben. Das sollte gelingen.

Als sehr große Herausforderungen stehen nun das Planrechtsverfahren, die Finanzierung der Leistungsphasen 5 – 9, die Baufinanzierung und die Finanzierung der Taktverdichtung beim IRE an. Wir halten die Gremien auf dem Laufenden und legen anstehende Themen zur Entscheidung in den Gremien vor.

5. Verkehrsangebot Bus

Im Busbereich konnten die Fahrplanverbesserungen aus den Vorjahren nahezu vollständig erhalten werden. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 konnten wiederum einige Verbesserungen des Angebotes erreicht werden. Die Südbadenbus GmbH hat ihr Angebot in Zusammenarbeit mit dem Landkreis angepasst bzw. erweitert (siehe Anlage 1: Nennenswerte Fahrplanänderungen 2019). Sollten die neuen Verbindungen ein entsprechendes Fahrgastpotential aufweisen, können diese weiterhin angeboten werden. Besonders erfreulich sind die Spät- und Nachtbusangebote am Wochenende auf den Haupt- und teilweise Nebenachsen des ÖPNV.

Der Landkreis bezuschusst seit 2017 den Linienbus- und Schienenverkehr ergänzende flexible ÖPNV-Angebote (Rufbusse, Bürgerbusse, etc.) in den Gemeinden mit einem Drittel Zuschuss zum Defizit des Verkehres oder bei Bürgerbussen mit einem Zuschuss zu den Fahrplankilometern. Entsprechend wurden 2019 weiterhin einige Verkehre gefördert (ca. 25.500 €). Details können der Anlage 3 entnommen werden.

Das Thema Barrierefreiheit hat allgemein und angesichts des demographischen Wandels eine zentrale Bedeutung im Nahverkehr. Neben dem mittelfristigen Ziel barrierefreier Bahnsteige und Züge, streben wir im Busverkehr immer mehr Niederflurbusse und barrierefreie Haltestellen an. Die Anzahl der Niederflurbusse hat sich stetig von 33 (2012), 47 (2014), 80 (2016), 105 (2018) auf 121 (2019) erhöht. Dies bei einer Gesamtzahl von 144 Bussen (2019). Die ersten fahrgaststarken Buslinien werden seit Dezember 2016 ausschließlich mit Niederflurbussen befahren. In den nächsten Jahren werden weitere Linien vollständig auf Niederflurbusse umgestellt. Bereits rund 85 % der Buslinienfahrten werden mittlerweile mit Niederflurfahrzeugen gefahren.

Es genügt nicht die Busse barrierefrei zu machen, sondern auch die Bushaltestellen sind – soweit nicht schon erfolgt – entsprechend anzupassen. Hier benötigen wir die aktive Mithilfe der Gemeinden und bitten um diese. Die Gemeinden sollten ihre Bushaltestellen mit einem barrierefreien Bord versehen. Dabei sollen zunächst besonders die zentralen und gut frequentierten Bushaltestellen „aufgerüstet“ werden, um in der Mobilität eingeschränkten Personen und älteren Menschen den Einstieg zu erleichtern bzw. zu ermöglichen. Gerne stehen die Linienbusunternehmen und der Landkreis als Ansprechpartner für die Einrichtung barrierefreier Bushaltestellen zur Verfügung.

Zum Thema Qualität der Linienbusse: Die Busflotte hat ein geringes Durchschnittsalter, über 97% haben Klimaanlage und sind mit optischen und akustischen Fahrgastinformationen ausgerüstet. Alle beschriebenen Entwicklungen sind vor dem Hintergrund des demographischen Wandels als sehr positiv zu bewerten.

6. Finanzierung des ÖPNV-Angebotes

Die Finanzierung des ÖPNV wird durch viele Faktoren beeinflusst. Die Rahmenbedingungen, das Fahrplanangebot zu finanzieren, sind stetigen Veränderungen ausgesetzt. Das bedeutet für den Landkreis als Aufgabenträger des Buslinienverkehrs eine große Herausforderung. Es ist positiv, dass sich einige bisher ungewisse Faktoren geklärt haben.

- **ÖPNV-Finanzreform Baden-Württemberg - § 15 ÖPNVG**
Das Land hat den Zuschussweg geändert. Seit 2018 erhalten die Aufgabenträger die Zuschüsse. Die Finanzierungsbeträge sind nach der ÖPNV-Finanzreform 1. Stufe in nahezu unveränderter Höhe (Landkreis Waldshut 5,288 Mio. €) bis 2020 pauschaliert vorhanden. Der Landkreis stellt Linienbusverkehrsunternehmen grundsätzlich die gesamten Mittel über eine „Allgemeine Vorschrift“ zur Verfügung, damit das Status quo-Fahrplanangebot gefahren werden kann.

Die Höhe der Beträge für die Aufgabenträger bzw. den Landkreis Waldshut werden nach der 2. Stufe der ÖPNV-Finanzreform ab 2021 nach einem neuen Verfahren berechnet. Bisher war die Grundlage der Berechnung der Schülerverkehr einschließlich der Entfernung und Nutzung des Schülertransportes. Es werden neu ÖPNV-Kennzahlen und Strukturdaten zugrunde gelegt. Die Zuschüsse werden in den nächsten drei Jahren stufenweise erhöht und sind dynamisch, d.h. sie variieren bei Veränderungen der Parameter. Vorläufige Berechnungen haben ergeben, dass die Zuschüsse bei unveränderten Parametern in etwa in folgender Höhe erfolgen könnten: 2021 ca. 5,52 Mio. €, 2022 ca. 5,76 Mio. € und ab 2023 ca. 5,99 Mio. €.

Wir haben uns in den vergangenen Jahren intensiv für Änderungen an der Reform und für Verbesserungen der Kennzahlen zugunsten des ländlichen Raumes eingesetzt und auf die möglichen negativen Auswirkungen für den ÖPNV im ländlichen Raum hingewiesen. Es ist sehr erfreulich, dass wir künftig mit deutlich höheren Beträgen rechnen können. Diese zusätzlichen Beträge sind vor dem Hintergrund einer fehlenden Dynamisierung dieser Mittel in der Vergangenheit und Zukunft und der angespannten finanziellen Situation der Verkehrsunternehmen wegen Corona dringend notwendig. Sie können einen Betrag leisten den Status-Quo im Fahrplan bestmöglich zu erhalten und weiter zu entwickeln. Ob darüber hinaus positive Fahrplanakzente im Rahmen des Genehmigungswettbewerbes möglich werden, bleibt abzuwarten.

- Der Tarifizusschuss des Landes Baden-Württemberg an den WTV (Verbundförderung*) bleibt 2020 unverändert. Er soll auch ab 2021 im Wesentlichen unverändert bleiben.
**Bedingung: Erfüllung der Förderrichtlinien*

Neben diesen geklärten Finanzierungsbausteinen sind die Tarifeinnahmen des WTV und die Tarifizüsse des Kreises entscheidend für die Gestaltungsmöglichkeiten des Fahrplanangebotes beim Linienbus. Die Tarifizüsse des Kreises sind stabil, aber die Tarifeinnahmen des WTV sind seit März 2020 durch Corona massiv geschrumpft. Ob die Tarifeinnahmen 2021 wieder das Niveau von 2019 erreichen bleibt abzuwarten.

Der Landkreis will das bedarfsgerechte und befriedigende bis gute Fahrplanangebot im Buslinienverkehr beibehalten, um weiterhin den über 22.000 Nutzern und potentiellen Neukunden eine ansprechende Alternative zum Individualverkehr bieten zu können. Die Dynamisierung des WTV-Zuschusses des Landkreises (reine Dynamisierung 1,5 %) tragen zur Stabilisierung der Situation bei. So konnten die WTV-Tarife und Eigenanteile in der Schülerbeförderung in den letzten Jahren stabil gehalten werden. Stabile Fahrgastzahlen tragen zum nachhaltigen Fahrplanangebot bei, ggf. müssen sehr schwache Fahrten einmal gestrichen und in Strecken mit besserem Fahrgastpotenzial reinvestiert werden.

Die Finanzierung des Fahrplanangebotes auf der Schiene ist grundsätzlich Sache des Landes. Ob und in welchen Dimensionen der Landkreis sich auch im Schienenverkehr in Zukunft – *je nach gewünschtem Angebot, beispielsweise ein Halbstundentakt beim IRE im Rahmen der Elektrifizierung* – finanziell stärker engagieren sollte bzw. muss, ist derzeit nicht absehbar.

7. Verkehrsangebot Bus Schülerbeförderung – Schülerbeförderungsverträge / Dienstleistungsaufträge

Die ursprünglichen Schülerbeförderungsverträge wurden abgeschmolzen und aufgrund rechtlicher Notwendigkeit angepasst bzw. in Dienstleistungsverträge umgewandelt. Sie laufen 2022 endgültig aus. Damit ist der Rahmen für den Genehmigungswettbewerb auch beim letzten Linienbündel gegeben. Gegebenenfalls sind für zusätzlich notwendige Schülerbeförderungsfahrten, wie beispielsweise für die Gemeinschaftsschule Wutöschingen (Gymnasialstufe), neue kleine Dienstleistungsaufträge abzuschließen. Primäres Ziel der Verwaltung ist es, Mehrleistungen und damit Mehrkosten durch Anpassungen von Schulzeiten, Abstimmen von Schulzeiten zwischen verschiedenen Schulen und Schulträgern, angepasste Pausenregelungen, Einsparen von schwachen Fahrten etc. zu vermeiden.

8. Ergänzende Mobilitätsangebote (Bürgerbusse / Car-Sharing)

Die Bürgerbusse in einigen Gemeinden im Landkreis (z.B. Murg, Küssaberg, Lauchringen, Mauchen, Wehr) haben sich etabliert. Bürgerbusse werden von uns aus Sicht des Personenbeförderungsrechts und soweit gewünscht auch in Bezug auf Einrichtung und Organisation begleitet. Sie sind eine sinnvolle Ergänzung zum Nahverkehr. Es ist darauf zu achten, dass Bürgerbusse nicht parallel zum Linienverkehr fahren und so den Linienverkehr unterlaufen/schwächen. Fahrplanmäßige Bürgerbusse (z.B. Murg, Lauchringen, Mauchen, Wehr) werden über die Linienbusunternehmen in die Fahrplanauskunft des Landes Baden-Württemberg integriert.

Car-Sharing ist im Landkreis weiterhin ein Thema. An den Orten Waldshut, Tiengen, Murg, Todtmoos, Wehr, Jestetten und Laufenburg (CH) ist Car-Sharing möglich. In Bad Säckingen steht ein Bürgerauto zur Verfügung.

Der WTV und die Car-Sharing Anbieter kooperieren. Der WTV ist aktiver Partner der beiden Car-Sharing-Anbieter – *Stadtmobil Südbaden und my-e-car* – im Landkreis. So informiert der WTV auf seiner Homepage über das Car-Sharing-Angebot, bietet gemeinsamen Nutzern von WT-Ticket und Car-Sharing vergünstigte Tarife (9 für 12 beim Ticket und 10 % Rabatt bei den Car-Sharing-Nutzungstarifen) und man wirbt gemeinsam. Es ist zu wünschen, dass sich das Car-Sharing Angebot stärker etabliert und weitere Standorte und Fahrzeuge möglich werden. Besonders die junge Generation steht diesem Angebot offen gegenüber.

9. Auswirkungen von Corona auf den Nahverkehr und seine Finanzierung

Die Corona-Krise hat den Öffentlichen Personennahverkehr sehr hart getroffen. Fahrgäste blieben fern. Das Fahrplangebot wurde dennoch, mit begrenzten Reduzierungen im März bis Mai (Einschränkungen bei den Linienbussen nur im März/April: 22 Tage wird wie an schulfreien Tagen anstatt wie an Schultagen gefahren), zur Sicherung der Mobilität der Bürgerinnen und Bürger erhalten. Erhebliche Tarifeinnahmen besonders im Einzelfahrscheinbereich und bei den Monatskarten fehlen dem WTV bzw. den Verkehrsunternehmen. Allein bis Juni 2020 ergibt dies einen Fehlbetrag von 814.000 €. Dies obwohl der Landkreis mit der Zahlung der Grundschüler-Abos für zwei Monate (ca. 189.000 €) und das Land mit der Übernahme von zwei Monaten der Schüler-Abos (ca. 721.000 €) unterstützt und frühzeitig für Kontinuität und zum Verbleib der Eltern im Schüler-Abo beigetragen haben. Diese Unterstützung hatte spürbar stabilisierende Wirkung für den Abo-Bereich. Die Tarifaufschläge konnten so in Grenzen gehalten werden.

Es wird ein „ÖPNV-Rettungsschirm“ aus Bundes- und Landeshilfen für die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger gespannt. Für März bis Dezember 2020 fehlen dem WTV grob geschätzt Tarifeinnahmen von rund 1,5 Mio. €. Landkreis, WTV und Verkehrsunternehmen arbeiten sehr eng zusammen, um angemessen und gut an den Zuschüssen des Rettungsschirms zu partizipieren. Für den Zuschussantrag des verantwortlichen Aufgabenträgers Landkreis Waldshut für den Zeitraum September bis Dezember 2020 (= Langantrag für September bis Dezember Landkreis/WTV; Kurzantrag für März bis Juni Verkehrsunternehmen/WTV und Langantrag für März bis August Verkehrsunternehmen/WTV) sind zusätzliche Verträge erforderlich, um Rechtskonformität zu erreichen. Die Verfahren sind sehr kompliziert, aufwändig und sind schlussendlich durch Verwendungsnachweise zu bestätigen. Beispielsweise müssen Mehr- und Minderkosten auch zwischen Verkehrsunternehmen und Landkreis berücksichtigt werden. Wir hoffen auf eine Zuschussquote von 90 – 95 %. Das Zuschussverfahren ist bis August 2021 mit einer „Spitzabrechnung“ abzuschließen.

Positiv ist, dass ein großer Anteil der Fahrgäste in den letzten Wochen nach und nach zurückgekehrt ist. Wir hoffen, dass kein zweiter „Lockdown“ erfolgt und in 2021 wieder das Fahrgastniveau von 2019 erreicht werden kann. Durch die Veränderungen durch Corona in der Arbeitswelt und die angepasste Mobilität der Menschen ist dies ein ehrgeiziges Ziel. Sollte dies nicht gelingen, müssten ggf. weitere Maßnahmen des Kreises in Abstimmung mit den Busverkehrsunternehmen und dem WTV ergriffen werden, um das Fahrplanangebot und die Tarife in 2021 zu sichern.

II. Stellungnahme der Verwaltung

Durch die aufgezeigten Entwicklungen und Aktivitäten ist der ÖPNV und „die Mobilität allgemein“ im Landkreis Waldshut auf einem guten Weg und entwickelt sich mit überschaubarem Kostenrahmen weiterhin Schritt für Schritt vorwärts. Die Kreisverwaltung wird die weitere Entwicklung im Angebots- und Zuschussbereich intensiv beobachten und die notwendigen Schritte einleiten, um das bedarfsgerechte Angebot zu erhalten und, wo notwendig, zu verändern.

Im Busverkehr können wir im Rahmen der stetigen Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen den Fahrplan bedarfsgerecht mitgestalten und optimieren.

Wir sehen im Schienenverkehr die dringende Notwendigkeit die Fahrplanstabilität und -flexibilität, die Barrierefreiheit und die Qualität auf der Hochrheinbahn durch die Ausbau- und Elektrifizierungsmaßnahme, welche wir konsequent verfolgen und anschieben, zu erreichen. Wir setzen uns für Verbesserungen der aktuellen Situation auf der Hochrheinbahn ein, dabei streben wir die genannten Fahrplanveränderungen auf Dezember 2021 an.

Auch Mobilitätsthemen über Bus und Bahn hinaus - Rufbusse, Bürgerbusse, Kooperationen, Car-Sharing, Taxenangebote, etc. - begleitet und unterstützt die Kreisverwaltung gerne, um positive Akzente auch in diesen Bereichen der Mobilität zu setzen. Um vor Ort mehr fahrplanrelevante Mobilität zu ermöglichen, hat der Landkreis neben planerischen auch finanzielle Anreize geschaffen.

Wir begleiten die Maßnahmen zum Corona-Rettungsschirm im ÖPNV eng und versuchen an den Zuschüssen entsprechend teilzuhaben, um das Fahrplanangebot im Landkreis kurz-, mittel- und langfristig zu sichern.

III. Informationen zu den Zuschüssen des Landkreises zum ÖPNV im Jahr 2019

Die EU-Verordnung Nr. 1370/2007 regelt den Umgang mit öffentlichen Zuschüssen zum ÖPNV. Die detaillierten Zahlen über die Zuschusshöhe und deren Verwendung zum ÖPNV sind in Anlage 2 dargestellt.

IV. Nahverkehrsplan

Ein Großteil der Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan sind umgesetzt (vgl. Vorjahresberichte). Der Nahverkehrsplan sollte in absehbarer Zeit aktualisiert bzw. fortgeschrieben werden. Es war beabsichtigt das Thema im Laufe des Jahres 2020 anzugehen. Durch den großen zusätzlichen Arbeitsanfall durch Corona, musste dieser Start verschoben werden. Wir beabsichtigen nun dieses Thema 2021 aufzugreifen.

Nachfolgend einige Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan:

1. Maßnahmen mit Prioritätsstufe I

Direktmarketing/Mobilitätsberatung

Der Waldshuter Tarifverbund (WTV) war auch 2019 an verschiedenen Veranstaltungen und Anlässen (Hoorige Mess Tiengen, Infoveranstaltungen für Neubürger, SlowUp Hochrhein, Messen, Bus- und Automaten-schulungen, Berufsorientierungstag Waldshut, etc.) auf Werbetour und informierte Interessierte zu Bus & Bahn.

Bei diesen Veranstaltungen konnten viele Menschen erreicht und ihnen die Vorteile von Bus & Bahn erläutert werden. Diese Aktionen werden in Zukunft weitergeführt.

Die Werbung und Gespräche mit Firmen und Behörden führen weiterhin zum Erfolg. Das Job-Ticket, bei welchem der Arbeitgeber einen Zuschuss zur Jahreskarte gibt und der WTV diese nochmals rabattiert, wird immer beliebter. Beim Job-Ticket sind nun 22 Arbeitgeber mit 595 Mitarbeitern dabei.

Weiter hat der WTV 2019 „vergünstigte Schnupperaktionen“ für Jahreskarten durchgeführt. Eine große Anzahl der Teilnehmer konnten als dauerhafte Kunden gewonnen werden.

Mobilitätsagentur

Der Waldshuter Tarifverbund (WTV) hat sich immer stärker nicht nur dem Thema Tarif und Bus & Bahn, sondern dem Gesamtthema „Mobilität“ angenommen. So gehören Aktivitäten und Partnerschaften im Bereich Freizeitverkehre, Verkehr/Sondertarife zu größeren Veranstaltungen, Bike&Ride, Park&Ride, Barrierefreiheit, Automaten-schulungen, Neubürgermarketing und Car-Sharing zum WTV-Programm. Er bietet den Kunden eine umfassende Information zum Thema Mobilität. So leistet der WTV über seine Grundaufgabe hinaus einen wesentlichen Beitrag, die Bürgerinnen und Bürger allgemein zur umweltfreundlichen Mobilität und bestmöglich zu Bus & Bahn zu bringen. Dies ist einer der vielen Beiträge, damit gute Fahrgastzahlen erreicht und das Fahrplanangebot weiterentwickelt werden. Dabei ist es wichtig, dass der WTV in Waldshut eine für Kunden offene Geschäftsstelle bietet. Bei einem persönlichen Kontakt kann man den Kunden die Mobilitätsangebote am besten nahebringen. Der WTV möchte alle Aktivitäten im Rahmen seiner Möglichkeiten fortführen.

Es ist sinnvoll dieses Angebot für Bürger, Bürgerinnen und Gäste auch an weiteren Standorten zur Verfügung zu stellen. Hier bot der Verkehrsknoten Bad Säckingen für den westlichen Landkreis einen geeigneten Standort. Durch eine Bündelung der Kräfte der Südbadenbus, Stadt/Tourismus, Stadtwerke/Stadtbuss und Landkreis wurde im Dezember 2018 in Bad Säckingen eine Mobilitätsagentur realisiert. Diese wird sehr gut angenommen und weckt Interesse.

Nun kann auch im westlichen Teil des Kreises über „die Mobilität“ gut und persönlich informiert und diese auch „vermarktet“ werden. Das ist ein weiterer Baustein, um gute Fahrgastzahlen zu erreichen und damit schlussendlich das Angebot im Landkreis positiv weiterzuentwickeln. Das Projekt läuft zunächst fünf Jahre.

Aktuell wird ein Standort in St. Blasien geprüft (Synergie mit dem SBG-Kundencenter). Auch ergänzende Standorte in Bonndorf oder Erzingen könnten in Erwägung gezogen werden.

Aus- / Neubau von Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen an Schienenbahnhöfen

Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen tragen wesentlich zur Attraktivität der Gemeinden bei und sind ein wichtiger Beitrag für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis. Alle Anlagen werden aufgrund des sich ändernden Mobilitätsverhaltens grundsätzlich sehr gut in Anspruch genommen. Vielerorts ist die Kapazitätsgrenze erreicht und Erweiterungen sind von den Gemeinden zu prüfen. Wichtig ist, dass die bestehenden Anlagen attraktiv gehalten und bei entsprechender Nutzung weiter ausgebaut werden. So wurden diese in einigen Gemeinden in den letzten Jahren teilweise erneuert und erweitert. Zuletzt gab es Erweiterungen in Albruck, Erzingen und Wehr, in Waldshut sind leider Plätze weggefallen. In den Gemeinden Albruck, Bad Säckingen, Lauchringen und Waldshut-Tiengen (Tiengen) sind weitere neue Park&Ride- und Bike&Ride-Plätze am Entstehen. Möglicherweise können Verbesserungen auch im Rahmen der Elektrifizierung erreicht werden.

Ein besonderer Hinweis gilt den Fahrradboxen (Beispiele: Bad Säckingen, Lauchringen, Wehr-Brennet, St. Blasien). Diese erhöhen die Nutzungsmöglichkeit des ÖPNV wesentlich und sind auch an Bushauptachsen im ländlichen Raum denkbar. So könnten auch kleinere Orte, welche keine so häufige oder keine direkte Bedienung haben, gut und attraktiv an das Busnetz angebunden werden.

2. Maßnahmen mit Prioritätsstufe II

Maßnahmen zum Fahrplan

Die stetigen Fahrplanverbesserungen der letzten Jahre im Busbereich konnten grundsätzlich bis heute erhalten werden.

Es besteht im Landkreis - abgesehen von den Notwendigkeiten im Schülerverkehr – immer mehr ein bestmöglicher bedarfsorientierter Taktverkehr. Die Takte variieren je nach Bedarf zwischen einem Viertelstundentakt und einem Zwei-Stundentakt.

Hinweise zu den Fahrplanverbesserungen (Nennenswerte Fahrplanänderungen 2019):

Alle neuen Verbindungen waren umlauffechnisch gut einzubinden und die SBG hat diese auf eigene Kosten eingerichtet. Wir hoffen und wünschen, dass die eingerichteten Verbindungen entsprechend genutzt werden, damit diese dauerhaft im Fahrplan angeboten werden können.

Aus derzeitiger Sicht könnte eine weitere Ausweitung des Angebotes nur durch kostenintensive zusätzliche Fahrten erreicht werden. Da die zusätzlichen Einnahmen gering wären, entstünde hier ein Defizit, für welches die Verwaltung derzeit keinen Finanzierungs- bzw. Handlungsspielraum sieht. Nur mit erheblichem finanziellem Engagement des Landkreises oder der Gemeinden könnte ein Mehrverkehr im ländlichen Raum angeboten und finanziert werden.

Im Rahmen der jährlichen Fahrplangespräche mit der SBG werden wir weiterhin kostenneutrale oder durch die Verkehrsunternehmen tragbare Verbesserungen prüfen und ggf. umsetzen. Die „Strategie der kleinen Schritte mit überschaubarem finanziellen Rahmen“ und dem Eigenengagement des Linienbetreibers soll fortgesetzt werden.

Darüber hinaus erreichen wir über den Genehmigungswettbewerb stetig ein verbessertes Angebot, so zuletzt im „Bündel West“ zum Fahrplanwechsel Dezember 2019.

V. Demographie / Barrierefreiheit

Immer mehr ältere Menschen nutzen, teilweise bedingt durch den demographischen Wandel, Bus & Bahn. Dies besonders auf den stärker nachgefragten Linien. Auch vor dem Hintergrund voraussichtlich noch leicht sinkender Schülerzahlen und dem Ziel die absoluten Fahrgastzahlen

im WTV und damit den Linienbusverkehr im vorhandenen Angebot zu erhalten, ist es – auch wirtschaftlich – notwendig, den älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen den Einstieg zu erleichtern. Siehe auch Punkte I. 5. und II.

Finanzierung

Die Finanzierung für die genannten Themen und Projekte sind im Haushalt 2020 eingestellt bzw. werden in den Haushalt 2021 eingebracht.

Dr. Martin Kistler
Landrat

Anlagenverzeichnis

Die Anlagen stehen auf der Homepage des Landkreises unter Kreistag online bei der entsprechenden Sitzung bereit.

- Anlage 1: Nennenswerte Fahrplanänderungen 2019 (Bus)
- Anlage 2: Zuschüsse im ÖPNV (EUVO 1370/2007)
- Anlage 3: Ergänzende Mobilitätsangebote